



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral des routes OFROU

STATISTIQUE CONTRÔLE DU TRAFIC DES POIDS LOURDS

Edition 2018



Edition

Office fédéral des routes (OFROU)

Mühlestrasse 2, Ittigen

T 058 462 94 11

F 058 463 23 03

info@astra.admin.ch

TABLE DES MATIERES

1.	Introduction	4
2.	Bases légales	4
2.1.	Loi fédérale sur la circulation routière LCR	4
2.2.	Ordonnance concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations ORPL	4
2.3.	Ordonnance sur les routes nationales ORN	4
3.	Concept	5
3.1.	Contrôles mobiles du trafic lourd	5
3.2.	Centres de contrôle du trafic lourd	6
3.3.	Installations des CCTL	9
3.4.	Inspections dans les entreprises de transport	10
4.	Statistiques	11
4.1.	Prestations annuelles à partir de 2015 pour l'intensification des contrôles mobiles et pour les CCTL	11
4.2.	Coûts annuels à partir de 2015 pour l'intensification des contrôles mobiles et pour les CCTL	11
4.3.	Statistiques à partir de 2015	12

1. Introduction

L'intensification du contrôle du trafic des poids lourds en Suisse poursuit trois objectifs principaux :

- Le transfert du transport de marchandises de la route au rail est un objectif de la politique suisse des transports. La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) y contribue largement. Les mesures d'accompagnement doivent en outre, conformément à la loi sur le transfert du transport de marchandises, façonner les conditions-cadres routières et ferroviaires de manière à accroître les opportunités du marché pour le transport ferroviaire de marchandises.
- La Confédération collabore avec les cantons pour mieux faire respecter les dispositions légales dans le domaine de la circulation routière. Cela garantit une concurrence loyale entre les différents modes de transport et le respect des conditions de travail conformément au cadre légal.
- La politique suisse de sécurité routière vise à réduire de manière significative le nombre d'accidents graves (personnes décédées et gravement blessées) sur les routes suisses. L'augmentation de la sécurité routière repose sur des véhicules plus sûrs, une infrastructure plus sûre et un meilleur comportement en matière de transports. Ces mesures relatives à la route comprennent également une intensification des contrôles du trafic des véhicules lourds.

2. Bases légales

2.1. Loi fédérale sur la circulation routière LCR

Art. 53a Contrôles des véhicules motorisés lourds

Les cantons procèdent aux contrôles des véhicules motorisés lourds sur la route en fonction du danger accru, afin, d'une part, de satisfaire à la législation en matière de circulation routière et, d'autre part, de remplir les objectifs définis par la loi du 8 octobre 1999 sur le transfert du trafic.

2.2. Ordonnance concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations ORPL

Art. 46 Contributions aux contrôles des poids lourds

al. 1: La Confédération alloue des contributions aux cantons qui effectuent davantage de contrôles des poids lourds en vue d'appliquer la redevance et en particulier de transférer sur le rail le trafic lourd de marchandises à travers les Alpes selon l'art. 1, al. 1, de la loi du 8 octobre 1999 sur le transfert du trafic.

al. 2: Le calcul et le montant des contributions sont fixés dans des conventions de prestations que le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication conclut avec les cantons.

2.3. Ordonnance sur les routes nationales ORN

Art. 2 Parties intégrantes des routes nationales

Font partie des routes nationales, compte tenu de la forme de leur aménagement et des exigences découlant d'impératifs techniques :

let. m: les centres de contrôle du trafic lourd, y compris les rampes d'accès et de sortie, ainsi que les ouvrages et les équipements techniques nécessaires tels que les balances ou laboratoires.

3. Concept

Conformément à son mandat de base, la police doit effectuer des contrôles réguliers sur les véhicules routiers lourds de transport de marchandises. Ce mandat de base n'est pas subventionné par la Confédération respectivement par l'Office fédéral des routes (OFROU).

Début 2000, la Confédération a constaté que les contrôles du trafic des poids lourds effectués par les polices cantonales, conformément à leur mandat de base, n'étaient pas suffisants pour atteindre les objectifs définis par la Confédération.

Un concept visant à intensifier le contrôle du trafic des poids lourds en vue d'effectuer des contrôles plus fréquents et plus rigoureux a été validé pour amorcer sa mise en œuvre.

Depuis 2001, le département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a conclu avec les cantons un accord sur les prestations portant sur des contrôles supplémentaires.

En 2003, l'OFROU a révisé le concept d'intensification du contrôle du trafic des poids lourds. Cela sur la base des expériences tirées du concept de l'année 2000.

En particulier, les éléments suivants sont contrôlés par des fonctionnaires spécialement formés à cet effet :

- la sécurité du véhicule ;
- le chauffeur, son état physique général, le temps de conduite et le temps de repos ;
- les règles de la circulation ;
- la dimension et – si possible – les poids ;
- le respect de l'interdiction de circuler le dimanche et la nuit ;
- les marchandises dangereuses ;
- les prescriptions relatives à la RPLP ;
- les permis de conduire, permis de circulation et plaques d'immatriculation ;
- le respect des prescriptions douanières (par ex. cabotage).

Le concept datant de 2003 établit une distinction entre les contrôles mobiles du trafic des poids lourds et ceux effectués dans les centres de contrôle du trafic lourd.

3.1. Contrôles mobiles du trafic lourd

L'intensification des contrôles mobiles du trafic lourd, sur la base de l'infrastructure existante, est assurée à l'échelle nationale par les services cantonaux de police de la circulation. A cet effet, le DETEC a conclu des accords sur les prestations y relatives avec 21 cantons (à l'exclusion de AI, GE, NE, ZG, ZH).



Les objectifs et les principes généraux sont énoncés en introduction dans les accords sur les prestations. Les contrôles plus intensifs doivent contribuer à garantir que le plus grand nombre possible de chauffeurs respectent de manière conséquente les prescriptions qui leur sont applicables et que le plus grand nombre possible de véhicules lourds se conforment parfaitement aux prescriptions qui leur sont imposées. Les cantons s'engagent à effectuer chaque année un certain nombre d'heures supplémentaires pour le contrôle du trafic lourd sur leur territoire cantonal. Les contrôles doivent être effectués surtout sur les principaux axes de circulation, sur les transversales alpines, principalement sur l'axe nord-sud.

Pour l'exécution des prestations cantonales qui sont nécessaires à la réalisation des objectifs, les cantons ont droit à une indemnité de CHF 140. -- par heure pour les policiers qualifiés et de CHF 80. -- par heure pour les aspirants.

3.2. Centres de contrôle du trafic lourd

Le concept de 2003 distingue deux types de centres de contrôle du trafic lourd (CCTL): « midi » et « maxi ». Le type « mini » contenu dans le concept de l'année 2000 n'est plus appliqué. En outre, moins de centres maxi, mais plus de centres midi doivent être construits.

Pour les centres de contrôle, tous les frais encourus par le fonctionnement opérationnel de la police sont en principe indemnités. Cela comprend les salaires et les charges sociales, mais également l'équipement personnel (uniforme, arme, etc.) et le matériel d'exploitation (véhicules, appareils de contrôle, etc.).

Les coûts des constructions et de leurs installations fixes (p. ex. banc d'essai de freinage, balances) sont gérés par la Confédération comme des objets d'infrastructure.



Centre de contrôle du trafic lourd de Saint-Maurice

Conditions-cadres :

- égalité de traitement entre les camions étrangers et suisses;
- contrôle équivalent sur les quatre passages alpins pour éviter le contournement des contrôles;
- pas de répartitions thématiques des contrôles selon les centres ; dans tous les CCTL, l'ensemble des contrôles peuvent être effectués (prévention de la prévisibilité pour les chauffeurs);
- contrôles sur la base de sondages;
- deux tailles de CCTL sont construits : « midi » et « maxi »;
- en principe, pour des raisons de coûts, il est prévu que les CCTL n'effectuent des contrôles que dans une seule direction (exceptions possibles);
- les CCTL doivent être construits de façon modulaire; c'est-à-dire commencer avec l'équipement de base et des compléments ultérieurs sont possibles;
- les prescriptions légales pour le chauffeur, le véhicule et le chargement ne doivent plus se traduire uniquement par des dénonciations et des amendes. L'application de la loi se traduit maintenant par des mesures supplémentaires : c'est-à-dire que tout ce qui n'est pas conforme aux prescriptions ne peut reprendre la route;
- les centres seront équipés de manière à permettre un contrôle technique de l'ensemble du véhicule avec les installations correspondantes;

L'équipement d'un CCTL a été défini comme suit	Centre « midi »	Centre « maxi »
Mesure automatique de véhicule (Profiler) pour la hauteur, la largeur et la longueur	Oui	Oui
Balance par pesage statique (si possible subdivisé pour des charges individuelles par essieu)	Oui	Oui
Banc d'essai de freinage	Oui	Oui
Fosse pour contrôle des véhicules par dessous	Oui	Oui
Places de contrôle couvertes	-	2
Plate-forme de transbordement couverte	Oui	Oui
Laboratoire pour le contrôle des marchandises dangereuses	Non	Oui
Bureaux	6 postes de travail	8 postes de travail
Installations de WC (toujours accessibles pour les chauffeurs)	Oui	Oui
Places de stationnement pour les véhicules	Min. 10	Min. 20
Pièce destinée aux auditions	1	2
Guichet	Oui	Oui
Salle de détente pour le personnel	Oui	Oui



Fosse pour le contrôle de véhicules à Saint-Maurice

Selon le concept de 2003, il était planifié, dans une première priorité, de mettre les centres suivants en exploitation :

Région CCTL	Autoroute No	Type	Réalisé comme
Suisse centrale	A02	maxi	CCTL Ripshausen
Sigirino	A02	midi	CCTL Giornico et Mesolcina
Realta	A13	midi	CCTL Unterrealta
Saint-Maurice	A09	midi	CCTL Saint-Maurice
Schaffhausen	A04	midi	CCTL Schaffhausen

D'autres centres sont prévus en 2^{ème} priorité:

Région CCTL	Autoroute No	Type
Reiden	A02	midi
Uhwiesen	A04	midi
Chavornay	A01 / A09	midi
Oensingen	A01	midi
Frick	A03	midi
Schafisheim	A01	midi

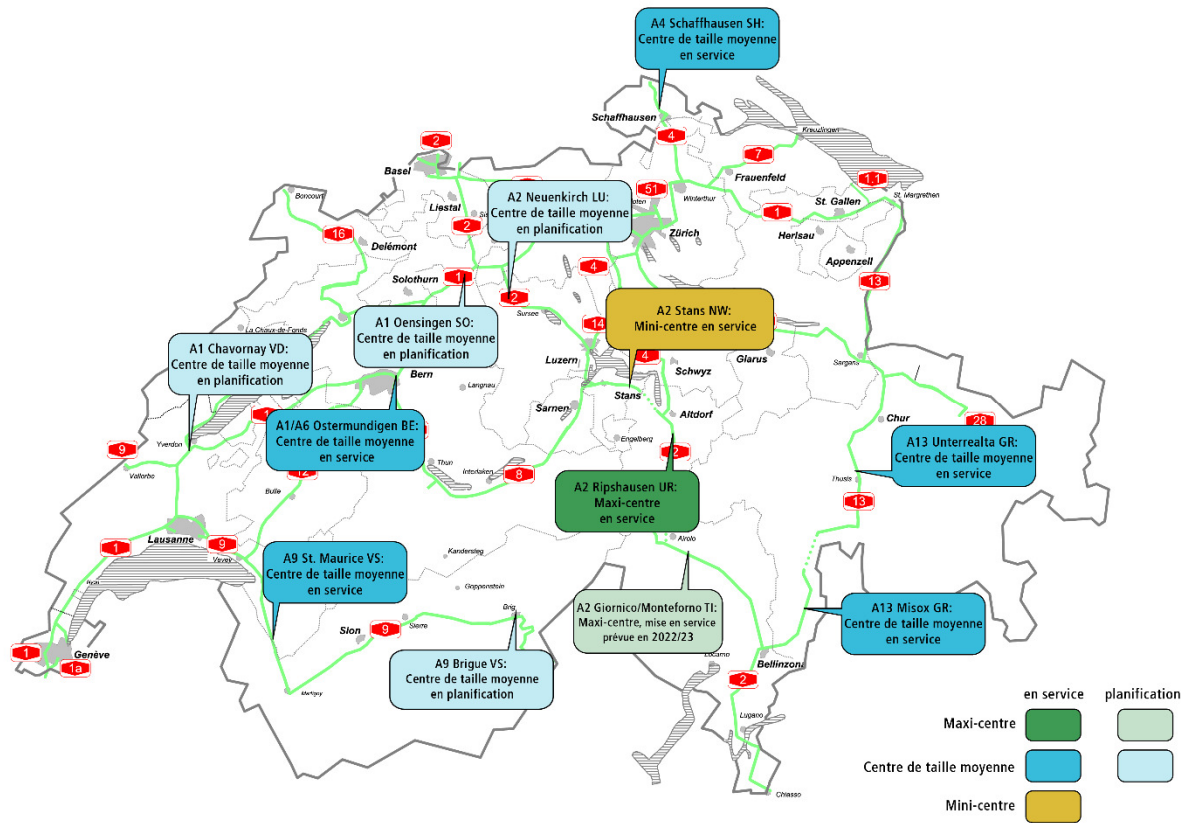
Certains centres CCTL ne peuvent pas être réalisés sur les sites initialement prévus pour des raisons liées, notamment, à l'aménagement du territoire, comme par exemple les difficultés liées à la compensation des surfaces d'assèchement.

Contrairement au concept, le CCTL midi à Sigirino, par exemple, n'a pas pu être construit. Au lieu de cela, un centre maxi est actuellement en construction à Giornico, complété par le centre midi récemment ouvert dans la Mesolcina (commune de San Vittore).

Une analyse de l'OFROU réalisée en 2015 a montré que le trafic poids lourds représentait 10% du trafic total sur le col du Simplon, dont 10%, soit environ 20 à 30 camions par jour, étaient chargés de marchandises dangereuses. Etant donné qu'environ 70% des poids lourds ne desservent que des entreprises valaisannes, ces véhicules ne peuvent jamais être contrôlés dans le centre de contrôle des poids lourds de Saint-Maurice. C'est la raison pour laquelle un poste de contrôle supplémentaire (banc d'essai des freins, fosse de contrôle, appareils de mesure de la dimension des véhicules) sera installé jusqu'en 2020 du côté nord du col du Simplon sur la plate-forme douanière de Brigue.

Au sud du col, un éventuel poste de contrôle fait actuellement l'objet d'études. Un poste de contrôle provisoire sera construit encore en 2019 jusqu'à la mise en place d'un poste de contrôle fixe.

La carte suivante montre une vue d'ensemble de l'état actuel:



3.3. Installations des CCTL

Installations appartenant à la Confédération:

CCTL	Canton	Type	Ouverture	Coûts de réalisation ou coûts planifiés
Unterrealta	GR	midi	2004	13 millions CHF
Mesolcina	GR	midi	2018	11 millions CHF
Ripshausen	UR	maxi	2009	67 millions CHF
St. Maurice	VS	midi	2012	18 millions CHF
Oensingen	SO	midi	en phase de projet	9 millions CHF
Giornico	TI	maxi	en construction	236 millions CHF
Simplon versant nord (Gamsen)	VS	midi	en phase de projet	2 millions CHF
Simplon versant sud	VS	midi	planifié	coûts encore non connus

Location:

CCTL	Canton	Type	Ouverture	Coûts de location par année
Schaffhausen	SH	midi	2007	67'500.- CHF
Ostermundigen	BE	midi	2008	300'000.- CHF

Autres dispositifs de contrôle:

CCTL	Canton	Type	Etat
Stans	NW	aménagement pour les contrôles mobiles	en exploitation
Oensingen	SO	aménagement pour les contrôles mobiles	planifié
Neuenkirch	LU	aménagement pour les contrôles mobiles	planifié

3.4. Inspections dans les entreprises de transport

La police effectue également des contrôles directement dans les entreprises disposant d'une flotte de camions. Ils vérifient particulièrement le respect des périodes de travail et de repos, ainsi que l'obligation de se justifier quant aux temps de travail, de conduite et de repos. Il convient de s'assurer, d'après le tachygraphe, que les conducteurs de véhicules automobiles lourds n'effectuent aucun autre travail pendant la période de repos ordinaire.

4. Statistiques

4.1. Prestations annuelles à partir de 2015 pour l'intensification des contrôles mobiles et pour les CCTL

Contrôles mobiles et inspection d'entreprises Comprend tous les contrôles mobiles du trafic lourd effectués par les cantons ayant conclu un accord sur les prestations avec la Confédération				Contrôles CCTL	Total contrôles du trafic lourd
Année	Prestations de base [h]	Intensification [h]	Total [h]	Prestation annuelle contractuelle [h]	[h]
2015	42'183	111'597	153'780	154'644	308'424
2016	42'403	111'934	167'513	154'644	322'157
2017	44'881	109'402	167'513	153'652	321'165
2018	44'881	106'212	151'093	161'382	312'475

4.2. Coûts annuels à partir de 2015 pour l'intensification des contrôles mobiles et pour les CCTL

Contrôles mobiles et inspections d'entreprises				Contrôles CCTL	Total contrôles du trafic lourd
Année	Prestations de base sans conséquences financières pour la Confédération	Intensification [Mio. CHF]	Total [Mio. CHF]	[Mio. CHF]	[Mio. CHF]
2015	0	14.9	14.9	10.9	25.8
2016	0	15.4	15.4	10.9	26.3
2017	0	15.0	15.0	11.9	26.9
2018	0	14.7	14.7	12.3 ²⁾	27.0

²⁾ Estimation des coûts, décompte final en avril 2019

Avec la mise en exploitation, en particulier, des centres de contrôle du Simplon et de Giornico, les coûts annuels prévus atteindront CHF 34 millions.

4.3. Statistiques à partir de 2015

Contrôles dans les CCTL	2015	2016	2017	2018
Tous les véhicules	30'085	30'048	27'790	28'683
<i>véhicules dénoncés</i>	10'119	9'464	9'569	9'786
<i>véhicules immobilisés</i>	2'780	3'127	3'145	3'138
Selon le pays d'origine des véhicules				
Suisse	3'559	3'491	3'194	3'728
<i>dont véhicules dénoncés</i>	1'052	1'032	1'102	1'372
<i>dont véhicules immobilisés</i>	206	277	280	364
Autres pays	26'526	26'557	24'596	24'955
<i>dont véhicules dénoncés</i>	9'067	8'432	8'467	8'414
<i>dont véhicules immobilisés</i>	2'574	2'850	2'865	2'774
Selon le genre de véhicules				
Camions et tracteurs à sellette	28'849	28'818	26'623	27'433
<i>dont véhicules dénoncés</i>	9'754	9'089	9'212	9'364
<i>dont véhicules immobilisés</i>	2'710	3'019	3'044	3'001
Voitures de livraison	742	734	633	734
<i>dont véhicules dénoncés</i>	258	255	225	300
<i>dont véhicules immobilisés</i>	52	75	68	114
Autocars	494	496	534	516
<i>dont véhicules dénoncés</i>	107	120	132	122
<i>dont véhicules immobilisés</i>	18	33	33	23

- Véhicules dénoncés: véhicules et/ou conducteurs qui ne respectent pas le cadre légal.
- Véhicules immobilisés: véhicules et/ou conducteurs qui ne respectent pas le cadre légal, le véhicule restant sur place jusqu'à ce que la conformité ait été rétablie.

Contrôles mobiles	2015	2016	2017	2018
Tous les véhicules	66'320	67'828	65'849	61'776
<i>dont véhicules dénoncés</i>	12'150	12'377	10'815	10'492
<i>dont véhicules immobilisés</i>	2'944	2'734	2'347	2'052
Selon le pays d'origine des véhicules				
Suisse	40'380	40'359	40'707	38'490
<i>dont véhicules dénoncés</i>	6'959	7'167	6'503	6'511
<i>dont véhicules immobilisés</i>	1'810	1'637	1'473	1'293
Autres pays	25'940	27'469	25'142	23'286
<i>dont véhicules dénoncés</i>	5'191	5'210	4'312	3'981
<i>dont véhicules immobilisés</i>	1'134	1'097	874	759
Selon les types de véhicules				
Camions et tracteurs à sellette	47'408	47'893	43'521	40'009
<i>dont véhicules dénoncés</i>	9'255	9'106	7'822	7'300
<i>dont véhicules immobilisés</i>	2'129	1'897	1'588	1'381
Camionnettes de livraison	17'064	17'780	20'394	19'915
<i>dont véhicules dénoncés</i>	2'635	2'954	2'736	2'938
<i>dont véhicules immobilisés</i>	753	791	712	627
Autocars	1'848	2'155	1'934	1'852
<i>dont véhicules dénoncés</i>	259	317	257	254
<i>dont véhicules immobilisés</i>	62	46	47	44

Motifs de dénonciation	2015	2016	2017	2018
Alcool (>0.0 mg/l) / Drogues / Médicaments	121	118	102	127
Vitesse	367	296	326	389
Permis et licence	830	855	923	999
Temps de travail et de repos	5'150	4'781	4'560	4'421
Marchandises dangereuses	291	283	249	238
Mesures et poids	11'354	10'672	9'633	9'201
Défauts techniques	6'265	6'441	6'258	6'391
<i>dont ternissement des gaz d'échappement</i>	5	5	47	66

Des réponses multiples sont possibles, car, une ou plusieurs raisons peuvent être énumérées pour un véhicule dénoncé

Inspection dans les entreprises de transport	2015	2016	2017	2018
toutes les entreprises	2'073	2'133	2'007	2'020
entreprises dénoncées	440	444	449	439

Ces contrôles concernent les durées de travail et de repos.

