



ad 17.304

## **Initiative cantonale Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant!**

**Rapport de la Commission des transports et des télécommunications  
du Conseil national du 18 janvier 2021**

**Avis du Conseil fédéral**

du 24 février 2021

---

Monsieur le Président,  
Madame, Monsieur,

Conformément à l'art. 112, al. 3, de la loi sur le Parlement, nous nous prononçons comme suit sur le rapport du 18 janvier 2021<sup>1</sup> de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) relatif à l'initiative cantonale 17.304 «Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant!».

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Madame, Monsieur, l'assurance de notre haute considération.

24 février 2021

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Guy Parmelin  
Le chancelier de la Confédération, Walter Thurnherr

<sup>1</sup> FF 2021 135

## Avis

### 1 Contexte

Le canton du Tessin a déposé l'initiative cantonale «Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant!» (17.304) le 22 mars 2017. Celle-ci demande que les poids lourds qui ne sont pas dotés des systèmes de sécurité définis dans l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, en vigueur depuis 2015, se voient interdire le plus rapidement possible l'accès aux tunnels routiers alpins suisses et aux cols alpins.

Le 8 janvier 2018, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) a décidé de donner suite à cette initiative. La CTT-N lui a emboîté le pas le 6 novembre 2018. À la session d'hiver 2018, la CTT-N a été chargée d'élaborer un projet de loi. L'objectif est de modifier la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière<sup>2</sup> de telle sorte que les voitures automobiles lourdes affectées au transport de choses ou de personnes soient soumises, sur les routes de transit de la région alpine, à des normes minimales concernant l'équipement en systèmes d'assistance visant à réduire les accidents. Les véhicules ne répondant pas aux nouvelles prescriptions pourront encore circuler sur lesdites routes pendant cinq ans au plus. Le Conseil fédéral pourra prévoir un allongement de délai pour certains transports non transfrontaliers.

La CTT-N a adopté l'avant-projet et lancé la procédure de consultation, qui s'est tenue du 5 juin au 30 septembre 2020<sup>3</sup>. Cette dernière n'a pas permis de dégager un consensus clair en faveur ou au contraire en défaveur du projet de la commission. Toutefois, une large majorité s'oppose à l'allongement du délai pour les transports non transfrontaliers à travers les Alpes présentant une importance particulière pour l'économie de la Suisse méridionale ou du Valais.

La CTT-N a pris connaissance le 18 janvier 2021 du rapport sur les résultats de la consultation concernant l'avant-projet relatif à la mise en œuvre de l'initiative cantonale tessinoise. Elle a décidé, par quinze voix contre dix, de maintenir l'avant-projet et de soumettre en conséquence au Conseil national un projet de révision de la loi fédérale sur la circulation routière<sup>4</sup>. Dans le même temps, elle a soumis le rapport et le projet d'acte au Conseil fédéral pour avis.

### 2 Avis du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral, qui attache une grande importance à l'amélioration constante de la sécurité routière, ne peut que partager le but principal du projet.

<sup>2</sup> RS 741.01

<sup>3</sup> [www.fedlex.admin.ch](http://www.fedlex.admin.ch) > Procédures de consultation > Procédures de consultation terminées > 2020 > CP [Commissions parlementaires]

<sup>4</sup> FF 2021 136

Les nombreux centres de contrôle du trafic lourd (CCTL) de moyenne ou de grande taille situés aux endroits les plus stratégiques du réseau routier permettent d'effectuer des contrôles efficaces du trafic lourd. Le huitième centre entrera en service au plus tard en 2023: il s'agit du maxi-centre de Giornico, dans le canton du Tessin. En sus des contrôles opérés dans les CCTL, la Confédération encourage les activités de contrôle supplémentaires menées par la police en dehors des CCTL («contrôles routiers»). En parallèle, le haut niveau de qualité des infrastructures routières et des tunnels contribue à la sécurité routière.

Le règlement (UE) 2019/2144<sup>5</sup> (communément appelé «règlement relatif à la sécurité générale des véhicules» [*General Safety Regulation*, GSR]) garantit que l'ensemble des véhicules de l'Union européenne (UE) et de la Suisse devront être équipés de systèmes d'assistance à la conduite. Le Conseil fédéral prévoit d'introduire ces systèmes en Suisse au même rythme que dans l'UE, estimant qu'une telle réglementation tient compte de la sécurité routière sur l'ensemble du territoire. Dans l'UE, le GSR imposera de nouvelles exigences en matière de systèmes d'assistance à la conduite, lesquelles s'appliqueront à compter du 6 juillet 2022 aux nouveaux types de véhicules et à partir du 7 juillet 2024 à l'immatriculation de l'ensemble des véhicules neufs. Les voitures de tourisme seront ainsi concernées au même titre que les véhicules utilitaires. À l'avenir, les véhicules utilitaires lourds devront par exemple disposer d'avertisseurs de somnolence, de systèmes d'adaptation de la vitesse, de systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques, de signaux d'arrêt d'urgence, d'interfaces pour les éthylomètres anti-démarrage ainsi que de systèmes de détection en marche arrière, d'avertisseurs mort et de collision visant à protéger les piétons et les cyclistes.

Cependant, le traitement de faveur que le projet prévoit de réserver au trafic intérieur (art. 45a, al. 3) n'est pas compatible avec les obligations internationales de la Suisse et n'est pas non plus justifiable sur le fond. C'est ce que confirme un avis de droit<sup>6</sup> rédigé sur mandat de l'OFROU. Un «traitement particulier», tel qu'il est prévu dans le projet, constitue une discrimination fondée sur la nationalité, laquelle est proscrite parce qu'incompatible avec l'accord sur les transports terrestres<sup>7</sup> (ATT) conclu entre la Confédération suisse et l'UE. Selon l'avis en question, cette incompatibilité résulte notamment de l'«indivisibilité» de l'objectif de la mesure dans son ensemble: soit la norme de sécurité élevée est jugée nécessaire, et elle doit dès lors s'appliquer à tous, soit elle ne l'est pas.

<sup>5</sup> Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission, version du JO L 325 du 16.12.2019, p 1.

<sup>6</sup> Epiney / Frei, nov. 2019: *Völkerrechtliche Schranken der Einführung neuer Sicherheitsnormen im alpenquerenden Strassenverkehr – Zur Umsetzung der Standesinitiative TI 17.304 «Sicherere Strassen jetzt!»* (disponible uniquement en allemand).

<sup>7</sup> Accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route, conclu le 21 juin 1999, (RS 0.740.72).

Des analyses statistiques montrent que les véhicules utilitaires lourds utilisés en trafic international sont, compte tenu de leur kilométrage élevé et du potentiel d'économie qui en découle (par ex. consommation de carburant plus faible, RPLP moindre), plus modernes que ceux utilisés dans le trafic intérieur et dont le kilométrage est nettement plus faible. Contrairement aux véhicules anciens, les véhicules modernes sont de plus en plus équipés de systèmes d'assistance à la conduite. Un traitement de faveur au profit de véhicules généralement moins bien équipés ne saurait se justifier au regard de la sécurité routière.

Le Conseil fédéral s'est déjà exprimé par le passé sur la question de la compatibilité avec l'ATT dans le cadre de diverses interventions parlementaires, notamment dans sa réponse à l'interpellation Grossen du 20 juin 2019 (19.3771 «Introduire une taxe sur le transit alpin afin de doter la politique de transfert suisse d'un outil supplémentaire»). Dans sa réponse, il a précisé que l'introduction d'une taxe sur le transit alpin devait s'effectuer dans le respect des principes de l'ATT, à savoir notamment la non-discrimination, la proportionnalité et l'évitement de distorsions dans les flux de trafic des régions alpines.

### **3 Propositions du Conseil fédéral**

Le Conseil fédéral propose d'adopter le projet de la CTT-N, sous réserve toutefois de la modification suivante:

*Art. 45a, al. 3*

*Biffer*