



GRAND CONSEIL
de la République et canton de Genève

**R Numéro
d'objet**

Signataires : Stéphane Florey,

Date de dépôt : Date de dépôt

Proposition de résolution

Non aux 60 tonnes sur nos routes ! (*Résolution du Grand Conseil genevois à l'Assemblée fédérale exerçant le droit d'initiative cantonal*)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
vu l'article 160, alinéa 1, de la Constitution fédérale, du 18 avril 1999 ;
vu l'article 115 de la loi fédérale sur l'Assemblée fédérale, du 13 décembre 2002 ;
vu l'article 156 de la loi portant règlement du Grand Conseil de la République et canton de Genève, du 13 septembre 1985,

considérant :

- l'adoption en date du 12 mars 2024 par les députés européens du projet de directive « Poids et dimensions » proposé par la Commission européenne;
- que cette directive dite des « méga-camions » autoriserait des véhicules pouvant mesurer jusqu'à 25,25 mètres et peser 60 tonnes ;
- que les infrastructures douanières et routières suisses ne sont pas prêtes pour accueillir ces véhicules ;
- que ces « méga-camions » détérioreraient prématurément nos routes ;
- que leur autorisation en Suisse irait à l'encontre de notre politique visant à encourager le transport des marchandises par rail ;
- les risques que font peser les « méga-camions » aux autres utilisateurs de la route.

demande à l'Assemblée fédérale

-
- de s’opposer à l’application de la directive européenne « Poids et dimensions » en Suisse ;
 - de prier le Conseil fédéral de signifier cette opposition à l’Union européenne ;
 - de maintenir les dimensions et les poids maximaux actuels des véhicules spécifiés dans la loi sur la circulation routière (LCR).

invite le Conseil d’Etat

- à soutenir cette initiative cantonale

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

En 2020, le transport de marchandises par route représentait plus de 53 % de l'ensemble des marchandises transportées dans l'UE. Les véhicules utilitaires lourds sont responsables de 28 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) dues à ce secteur (6 % des émissions totales de l'Union). Ils sont également une source d'émissions d'oxydes d'azote (représentant 34 % des émissions en la matière dues au transport routier en 2020) et d'autres polluants atmosphériques tels que les particules¹. La Commission européenne a souhaité réviser la directive relative aux dimensions et poids de manière à fournir un cadre unique et favoriser le déploiement de camions à émission nulle sur le marché européen.

En date du 12 mars 2024, les députés européens ont adopté par 330 voix contre 207, le projet de directive « Poids et dimensions » proposé par la Commission européenne. Pour une majorité, la révision des limites de poids et dimensions fait sens car elle permettrait de répondre aux enjeux de la transition écologique et à la pénurie de conducteurs routiers en Europe. L'argument de l'absence d'harmonisation entre les législations européennes créant une distorsion de concurrence a aussi été mis en avant. La directive des « méga-camions » autorise des véhicules pouvant mesurer jusqu'à 25,25 mètres et peser 60 tonnes. Ces « méga-camions » circulent déjà en Scandinavie et par dérogation en Espagne et au Portugal.

La révision adoptée par le Parlement européen n'est qu'une étape du processus législatif, les Etats membres devant lors d'un Conseil européen en juin 2024 adopter une position nationale sur le sujet. Ensuite, chaque Etat pourra permettre à ces « méga-camions » de circuler sur son territoire.

La Suisse pourrait, malgré l'opposition politique générale aux « méga-camions », être contrainte à adapter ses limites de longueur et de poids pour les ensembles de véhicules lourds affectés au transport de marchandises et à autoriser partiellement ou en totalité les méga-camions sur sol helvétique. Les dimensions et poids maximaux sont actuellement précisés à l'art. 9, al. 1 LCR².

¹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/qanda_23_3770

² RS 741.01

L'Office fédéral des routes (OFROU) affirme, dans une analyse de 2011 toujours valable, « qu'une autorisation générale des méga-camions n'est, à l'heure actuelle, possible sur aucun des quatre réseaux routiers envisagés sans adaptation de l'infrastructure. Les méga-camions poseraient un problème à leur entrée en Suisse déjà, puisque les postes de douane ne sont pas équipés en conséquence. En outre, ni les postes de douane, ni les aires de ravitaillement ou de repos, ni les centres de contrôle du trafic lourd, ni les aires d'attente n'offrent de possibilité de stationnement adéquate pour ces véhicules géants, les cases de stationnement actuelles étant trop courtes.

En raison de leur longueur extrême, les méga-camions ont besoin de plus de place pour tourner ou manœuvrer. Pour des raisons physiques ou juridiques, de nombreuses installations (douanes, aires de ravitaillement, jonctions sur les routes à haut débit, nœuds, giratoires, etc.) deviendraient ainsi impraticables. En raison du surplus de poids de ces véhicules, la portance de divers ouvrages, notamment des ponts, et la sécurité dans les tunnels, en particulier en cas de transport de marchandises dangereuses, ne pourraient plus être garanties. Par ailleurs, les dispositifs de retenue actuels ne résisteraient pas au poids d'un 60 tonnes.³ »

Tant les organisations environnementales que les associations de professionnels de la route suisses s'opposent aux « méga-camions ». L'adaptation des routes et des installations douanières suisses coûterait des milliards aux contribuables et irait à l'encontre de notre politique en matière de transports de marchandises par rail. La taille anormale de ces « méga-camions » alarme également les spécialistes de la sécurité qui y voient un potentiel danger pour les autres utilisateurs de la route.

Aujourd'hui, l'UE peut exercer des pressions pour que la Suisse reprenne cette directive. Demain, avec un Conseil fédéral et une administration europhile, une obligation de reprise dynamique du droit européen pourrait contraindre la Suisse à se soumettre totalement à l'UE, sans se soucier de notre Constitution fédérale et de nos droits démocratiques.

Compte tenu des explications qui précèdent, nous vous prions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil à cette résolution.

³ <https://www.astra.admin.ch/astra/fir/home/themes/trafic-lourd-et-transport-de-marchandises-dangereuses/analyse---les-mega-camions-en-suisse.html>