



## ***Union Professionnelle du Transport et de la Logistique***

Communiqué de presse – 11 mai 2011

### **Etats généraux de la sécurité routière : L'UPTR salue la volonté d'Etienne Schouppe de finaliser la révision du Code de la route**

#### **Etats généraux de la sécurité routière :**

Ce mercredi 11 mai 2011 se tient la grand-messe de la sécurité routière en Belgique et ce, en présence de la plupart des intervenants en la matière dont, notamment : le SPF Mobilité & Transports, l'IBSR, la Police, les Parquets et les magistrats, sans oublier la Commission européenne et le Secrétaire d'Etat à la Mobilité.

Le but : fixer les objectifs de sécurité routière pour les années à venir et déterminer les moyens d'atteindre une réduction de 50 % du nombre de tués sur les routes à l'horizon 2020.

#### **Commission fédérale pour la sécurité routière :**

Dans ce cadre, l'UPTR (*en tant que représentant effectif pour le secteur du Transport de marchandises à la Commission fédérale pour la sécurité routière*) a participé à toutes les réunions qui ont permis de dégager 20 mesures prioritaires pour la sécurité routière.

L'UPTR se félicite que, parmi ces 20 mesures concrètes, aucune ne touche directement les camions et leurs chauffeurs.

Depuis des mois, l'UPTR insiste pour mettre en évidence que le nombre d'accidents mortels impliquant des camions a très fortement baissé, ces dernières années (\*).

#### **Code de la Route :**

Dans son discours, Etienne Schouppe a clairement annoncé sa volonté de concrétiser, au plus vite, la révision du Code de la Route.

Depuis un an, ce dossier restait bloqué en raison de la crise politique qui limitait le Gouvernement à la gestion des 'affaires courantes'.

Le Code de la route date de 1975 et a déjà été modifié, à de très nombreuses reprises. Aujourd'hui, il mérite assurément d'être réécrit dans un objectif de simplification et de meilleure compréhension.

Pour rappel, dans ce projet de révision du Code de la route figure la suppression pure et simple du principe pour les camions de l'interdiction généralisée de dépasser sur les (auto)routes de 2 x 2 bandes.

Comme souhaité par l'UPTR, on en reviendrait, par conséquent, au placement de panneaux (clairs et visibles) d'interdiction de dépasser là où les circonstances locales de trafic l'exigent et ce, comme cela se fait dans tous les autres pays d'Europe.

## **Temps de conduite et de repos :**

L'UPTR entend profiter de cette occasion pour lancer le débat sur une révision des sanctions relatives à la réglementation sur les temps de conduite et de repos.

Les principes de cette réglementation remontent, en effet, déjà à 1985 et apparaissent aujourd'hui de plus en plus inadaptés à la réalité du trafic et de la mobilité du 21<sup>ème</sup> siècle.

Sans que cela nuise à la sécurité routière de l'ensemble des usagers de la route, les transporteurs souhaitent que l'on tienne (enfin) compte des problèmes récurrents de congestion et d'embouteillage à répétition.

La Belgique est, aujourd'hui, un chantier routier permanent ...

Les files et bouchons sont, tous les jours, plus imprévisibles. La réglementation sur les temps de conduite et de repos reste pourtant inflexible.

Si un camion parcourt 5 kilomètres en une heure, l'appareil de contrôle tachygraphe enregistre une heure de conduite.

Il est, aujourd'hui, fréquent qu'un chauffeur bloqué dans un bouchon se trouve dans la situation où il devrait légalement s'arrêter (et couper son moteur ...) pour que son tachygraphe enregistre une pause obligatoire. Bloqué dans les files, comme les autres usagers de la route, ce n'est évidemment pas possible et son tachygraphe va automatiquement enregistrer une infraction pour dépassement du temps de conduite !

Pour l'UPTR, il convient de rappeler que, dans ce type de situation, il s'agit d'un cas (de plus en plus fréquent ...) de force majeure. Il n'y a aucune intention de fraude, aucun bénéfice économique (que du contraire ...), ni même une méconnaissance (coupable) de la réglementation. Il s'agit d'un concours de circonstances imprévisibles (travaux de réfection, accident, embouteillage, etc.).

En fait, l'UPTR ne demande qu'un minimum de compréhension et une tolérance raisonnée par rapport aux difficultés des transporteurs et de leurs chauffeurs dans un environnement routier toujours plus congestionné.

*Michaël Reul*  
Secrétaire général

## **(\*) Baromètre de la sécurité routière (mai 2010)**

- **4,7 % des accidents avec lésions corporelles** (décès inclus) « impliquent » un camion  
*(contre 5,7 % en septembre 2006, soit une diminution de 18 %)*
- **11,5 % des accidents mortels** « impliquent » un camion  
*(contre 13,1 % en septembre 2006, soit une diminution de 12 %)*