

Interview avec Carole Coune, Directeur général de la DG Transport terrestre du SPF Mobilité et Transports

Catalogue des amendes: «Pas plus sévère, plus logique»?

UPTR: Le Ministre de la Mobilité a confié au SPF Mobilité et Transport le soin d'établir un nouveau catalogue des amendes: Quelles instructions le SPF a-t-il reçues?

C. Coune: Nous avons été mandatés pour établir un inventaire cohérent des amendes existantes dans les différentes législations qui entrent dans notre champ de compétence. Le premier objectif était de rassembler dans un seul document des amendes jusqu'ici éparpillées dans différents textes et donc de permettre aux chauffeurs d'avoir plus facilement accès à l'information «qu'est-ce qui est infractionnel?» et «combien ça coûte pour chaque infraction?». Le deuxième objectif était de vérifier, face à cet inventaire ordonné des infractions et des amendes qui y correspondent, que toutes les amendes étaient justifiées dans leur principe et dans leur montant. L'Administration et le Ministre avaient en effet reçu de la part des 3 fédérations des demandes d'adaptations de certains montants, qui furent le point de départ de nos réflexions. Ce que nous avons absolument voulu retenir des démarches des fédérations, et en particulier de l'UPTR, c'est la demande de la prise en compte de la bonne foi du chauffeur. Du moins, chaque fois que celle-ci peut être démontrée par des éléments tangibles. C'est ainsi qu'une entreprise qui roule sans licence de transport dans le camion, par oubli ou négligence, mais qui est néanmoins titulaire d'une telle licence, sera sanctionnée beaucoup moins sévèrement qu'une entreprise qui n'est pas titulaire de licence du tout. Cela paraît évident mais jusqu'ici (et donc encore toujours au moment où vous me lisez puisque le catalogue n'est pas encore en vigueur) les 2 comportements étaient sanctionnés de la même façon. Quant à la pertinence des montants et leur importance relative, nous avons reçu peu de directives. Le Ministre a demandé des sanctions cohérentes par rapport à l'étranger et entre elles. Ce qui signifie pour Renaat Landuyt, qui a fait de la sécurité routière un des axes majeurs de sa politique, que les montants relatifs aux infractions qui ont un lien direct avec la

sécurité routière doivent être plus élevés que les autres. Nous avons voulu intégrer aussi la préoccupation des fédérations en matière de concurrence loyale car nous pensons que celle-ci participe aussi indirectement à la sécurité routière. La protection de l'environnement et les conditions de travail ont aussi été intégrés dans la réflexion. Si tous ces objectifs sont atteints, l'effet dissuasif des amendes sera renforcé.

UPTR: Au vu du projet soumis à concertation, l'UPTR a le sentiment que certaines amendes sont tout à fait abusives tandis que certaines infractions ne seront toujours pas suffisamment sanctionnées. Comment expliquez-vous aux transporteurs que le chauffeur qui ne peut pas présenter un disque risque une amende de 1600 € tandis que l'entreprise qui roule sans licence de transport ne devrait s'acquitter que de 600 € avant de poursuivre sa route. Où est la logique?

C. Coune: Ces montants illustrent parfaitement la volonté de Renaat Landuyt de sanctionner plus sévèrement les infractions qui mettent directement en danger la sécurité routière. La non présentation d'un disque met le contrôleur dans l'impossibilité de contrôler le respect de la législation sur le temps de repos et le temps de conduite. Ne pas sanctionner sévèrement un tel défaut de présentation équivaudrait à négliger le contrôle du respect d'une des dispositions relatives à la profession de transporteur routier qui favorise le plus la sécurité routière. S'il y a bien une catégorie de règles qui doivent être sanctionnées sévèrement ce sont toutes les règles relatives aux disques. L'entreprise dont un camion roule sans preuve de la licence peut aussi mettre en danger la sécurité routière mais ici il n'y a pas de lien direct entre l'infraction et la sécurité routière. Il se peut d'ailleurs que l'entreprise dispose bien d'une licence mais qu'elle ne peut pas pour une raison ou une autre être présentée lors du contrôle. C'est pourquoi le montant est nettement moins élevé et la bonne foi est prise en compte.



UPTR: L'UPTR propose que l'on profite de ce catalogue des amendes pour harmoniser la problématique des surcharges. Dans l'état actuel des choses, plus personne ne comprend plus rien ! D'un côté la Région flamande verbalise les surcharges par essieux - ce que l'UPTR ne manque pas de critiquer - et de l'autre l'État fédéral pénalise les surcharges par rapport à la Masse Maximale Autorisée. Ne risque-t-on pas de payer deux fois pour une même infraction?

C. Coune: En matière de surcharge deux systèmes coexistent en effet, à savoir :

- le système fédéral qui vise principalement la sécurité routière, mais également la loyauté de la concurrence en tenant compte du poids total du véhicule au sol, c.à.d. en tenant compte de la masse maximale autorisée du véhicule;
 - le système de la Région flamande qui vise les atteintes aux infrastructures en tenant compte du poids par essieu.
- Il est donc effectivement vrai qu'un transporteur pourrait être verbalisé d'une part pour une surcharge par essieu et d'autre part pour une surcharge globale du véhicule (MMA).

L'UPTR a le sentiment que le principe de coresponsabilité des donneurs d'ordre est le grand absent de cette révision du catalogue des amendes: Est-ce une fausse impression?

C. Coune: Votre question est surprenante. La coresponsabilité des donneurs d'ordre est essentielle mais sa révision dans les textes ne l'est pas puisqu'elle existe ! Les textes y relatifs

peuvent toujours être améliorés mais il s'agit, à mon avis, d'améliorations marginales. Ce qui est prioritaire en cette matière, c'est de la faire connaître pour que ladite coresponsabilité soit actionnée davantage et débouche sur beaucoup plus de sanctions. Qui sait que pour chaque infraction constatée dans le chef du transporteur et sanctionnée soit par une perception immédiate soit par un procès-verbal, il est possible, le cas échéant, de dresser ultérieurement un procès-verbal à charge du donneur d'ordre? Dans combien de cas, la Justice poursuit-elle le donneur d'ordre? Il nous appartiendra, après la publication du catalogue d'amendes, de mieux faire connaître ces possibilités.

UPTR: Quand on parle du catalogue des amendes, on vise en fait ce qu'il est techniquement convenu d'appeler la «perception immédiate». Les transporteurs ont toujours la possibilité de demander la rédaction d'un procès verbal qui sera transmis au Parquet. Pouvez-vous nous expliquer ce que recouvrent ces deux procédures?

C. Coune: Les infractions sont constatées par des procès verbaux.

Cependant, le contrôleur peut proposer au contrevenant de payer l'amende immédiatement, ce qui a pour effet d'arrêter les poursuites. Toutefois, le Parquet a la possibilité de décider de poursuivre dans le mois du paiement. Cette procédure de perception immédiate est subordonnée à l'accord du contrevenant qui peut toujours exiger qu'un procès verbal soit rédigé afin d'avoir la possibilité de se défendre en justice. S'il s'agit d'un non-résident, une somme équivalant à l'amende et augmentée de 110 € pour frais de justice sera exigée à titre de garantie. Depuis le 30 mars 2006, les résidents belges ont la possibilité d'effectuer ce paiement par virement bancaire, en attendant la possibilité de paiement par carte de crédit, les non-résidents doivent actuellement toujours payer en liquide.

UPTR: Le Ministre de la Mobilité semble absolument vouloir que globalement le montant des perceptions immédiates soit drastiquement revu à la hausse. Ne craignez-vous pas que les transporteurs décident de systématiquement demander la rédaction de procès-verbaux et d'at-

tendre la réaction des parquets au risque de surcharger et finalement paralyser la machine judiciaire?

C. Coune: L'adaptation des montants des perceptions immédiates s'accompagne d'une concertation avec le Collège des Procureurs Généraux sur la politique criminelle en la matière. La Justice, comme l'Administration, améliore sans arrêt ses méthodes de traitement des dossiers «Transports». L'accroissement du nombre de dossiers à traiter, produit par une éventuelle diminution du nombre de perceptions immédiates, viendrait freiner ce processus et le Collège devrait essayer de l'éviter. Nous pensons donc que le Procureurs Généraux vont adapter leur politique criminelle également dans le sens d'une plus grande sévérité vis à vis des infractions qui mettent la sécurité routière directement en danger. Les entreprises qui espèrent la clémence font fausse route ...

Il ne faut pas perdre de vue non plus que opter systématiquement pour le procès-verbal risque d'engendrer plus de condamnations en justice qui, à leur tour, peuvent avoir un effet sur le retrait de licences. ■

Le carrefour du progrès et de l'avenir

La communication, le sujet nous concerne tous. En l'espace de quelques années ce secteur a pris une importance capitale dans la vie des entreprises, comme d'ailleurs, dans la majorité des foyers. L'apparition d'Internet a profondément modifié l'approche commerciale et les habitudes de chacun. La plupart des entreprises optent aujourd'hui plus volontiers pour ce nouveau vecteur de communication et de publicité qui permet de présenter leur activité de manière économique et efficace.

Nul ne peut ignorer en effet que le développement fulgurant d'Internet dans les foyers et les entreprises a profondément modifié les habitudes. Aujourd'hui il n'est plus question de compulser un bottin téléphonique pour rechercher une information ou un contact. Il suffit d'allumer un ordinateur et d'activer un moteur de recherche pour se voir offrir tout type de renseignement et ce, pour le monde entier et... dans toutes les langues! Internet a littéralement révolutionné l'essence

même de la communication en général et du commerce en particulier en offrant une vitrine exceptionnelle ouverte à tous.

Dans une récente étude effectuée par la société CYCADE, il est apparu que **nombre de PME ne possédaient pas encore de site Internet adapté**, un outil devenu pourtant indispensable sur le nouvel échiquier commercial. Clairs, fonctionnels et hautement fiables, les sites Internet proposés par CYCADE, en partenariat avec l'UPTR, répondent entièrement aux demandes des petites et moyennes entreprises qui désirent s'ouvrir à d'autres horizons. Financièrement très accessibles, les outils proposés offrent, par ailleurs, l'avantage d'être entièrement gérables par leurs propriétaires grâce à un procédé d'utilisation particulièrement simple...

Comme tant d'autres secteurs d'activité, celui des transports routiers, déjà rudement touché par la hausse croissante des produits pétroliers, a mis du temps à réagir. Même si, aujourd'hui, seuls 40% d'entre eux possèdent un

site Internet, on constate une véritable volonté des transporteurs à élargir la palette de leurs possibilités. Tous savent qu'ils ne pourront se permettre de manquer ce rendez-vous au carrefour de l'avenir et du progrès.



Besoin des entrepreneurs en matière de communication :

- une offre claire et complète
- un site adapté et de qualité professionnelle
- un design personnalisé
- la liberté de modifier soi-même le contenu, très facilement et sans limitation
- une assistance technique disponible
- un coût inférieur à 1000 €

Etude réalisée en 2005 auprès de 2500 entrepreneurs belges de tous secteurs