

## Renaat Landuyt réagit au bulletin UPTR

***UPTR: Notre intention première est de vous accorder une sorte de droit de réponse à la publication, en juin 2006, par l'UPTR dans notre NON STOP, du bulletin de l'action politique que vous avez menée. L'évaluation en question s'est attachée à l'analyse des résultats obtenus et n'avait évidemment nullement la prétention d'évaluer des personnes.***

### **La publication dans notre magazine de juin 2006**

***UPTR : En référence à la publication évoquée ci-dessus dans le magazine de l'UPTR, nous vous demandons si peut-être l'UPTR a mal compris votre politique ou si elle a omis de mentionner certains éléments. C'est pourquoi nous vous donnons la parole à ce sujet afin d'apporter les éventuelles corrections nécessaires et d'explicitier ce que vous jugez important à ce sujet.***

*R. Landuyt:* Les chiffres ne sont pas exacts, à l'exception de ceux qui concernent l'évaluation de la limitation de la vitesse à 80 km/heure. A ce sujet, mes scores sont insuffisants, je veux bien en convenir, cela ne me pose aucun problème. Mais je ne comprends pas le reste, et je trouve que ce n'est pas correct.

Tout ce qui concerne le catalogue des amendes et le tachygraphe numérique devrait se retrouver sous la catégorie 'satisfaisant'.

Le contrôle technique et les tests de freinage doivent selon moi passer dans la catégorie 'réussi', plus que réussi, même.

La distance de sécurité fait partie des contrôles de la police fédérale, et je puis vous dire que demain, le 6 mars 2007, celle-ci va annoncer que les contrôles seront accrus sur ce point. Ce point ne relève d'ailleurs même pas de ma compétence, mais de celle du Ministre des Affaires Intérieures.

J'estime qu'en ce qui concerne les points qui ne sont pas de mon pouvoir, il faut m'accorder le bénéfice du doute. Vous me reprochez des choses – la distance de sécurité – que l'on ne peut pas me reprocher; j'estime que là vous commettez une faute technique.

Pour ce qui relève de mes compétences, il n'y a donc que le point 1 pour lequel vous me donnez un insuffisant. Je sais de quoi je parle. Par exemple, le cabotage en France et en Italie, je ne peux pas être plus sévère que je ne le suis déjà. Et pour ce qui est de la sévérité, vous pouvez me classer dans la catégorie "super-réussi".

La perte de la sélection médicale – qu'est-ce qu'on pourrait me reprocher à ce sujet ? Je n'ai strictement rien à voir avec cela.

Ma conclusion concernant l'évaluation est donc qu'elle est correcte en ce qui concerne la limitation de la vitesse et que toutes les autres appréciations doivent remonter dans la catégorie intermédiaire des "satisfaisants".

Au moins maintenant, on contrôle l'interdiction de doubler par temps de pluie. J'ai d'ailleurs hérité cette interdiction de doubler de mon prédécesseur, la Ministre Durant. Je peux comprendre que le secteur soit opposé à cette mesure, mais la sécurité routière ne coïncide pas toujours avec le rendement économique.

### **Transport exceptionnel**

***L'UPTR a apprécié votre initiative et votre manière de travailler. Malheureusement, nous constatons aujourd'hui que la vision n'est pas la même dans les deux régions. Nous estimons que ce dossier du transport exceptionnel indique clairement la nécessité de pouvoir compter en matière de Transport et de Mobilité sur un "chef d'orchestre" au niveau de la Belgique, une espèce de coordinateur. L'UPTR a d'ailleurs toujours plaidé en faveur d'un ministre-coordinateur en matière de Transport et de Mobilité. Nous***

***avons par exemple beaucoup apprécié que dans le dossier d'interdiction de circuler sur l'autoroute A1 à Lille, vous soyez intervenu auprès du Commissaire européen et qu'en tant que Ministre compétent pour l'ensemble du territoire, vous ayez joué de facto le rôle de coordinateur en affichant une position unique pour le pays tout entier.***

***Quelle est votre vision au sujet de la mise en place d'un ministre-coordinateur qui aurait, entre, autres pour tâche la coordination des points de vue éventuellement différents des ministres régionaux? La collaboration entre les régions et le niveau belge fonctionne-t-elle correctement ou devrait-on définir plus clairement qui est le "chef d'orchestre"?***

*R. Landuyt:* Le transport exceptionnel coïncide en fait avec l'infrastructure. Il est par conséquent logique que ceci soit plutôt réglé au niveau régional. En tant que pouvoir fédéral, nous n'avons donc plus aucune emprise là-dessus.

*Question supplémentaire: un exemple concret – un transport quitte Arlon pour rejoindre Ostende via Bruxelles – comment voyez-vous cela dans la pratique?*

*R. Landuyt:* Pour moi, c'est la même chose que dans le cas du transport exceptionnel international, par exemple quand un chauffeur rejoint Bruxelles depuis Cologne. C'est inévitable. A ce sujet-là aussi, on est obligé de tenir compte de la réforme de l'Etat. Cela étant, même la coordination par un Ministre fédéral n'offrirait pas une solution. En effet, puisque chacune des régions connaît très bien l'état de



son infrastructure, il est logique qu'elles veillent elles-mêmes à la fluidité de la procédure. Ma conclusion est donc que la coordination ne sera jamais plus rapide que le temps de réaction de la plus lente des régions. Nous avons étudié ce problème. Il faut ici tout simplement suivre le système de l'infrastructure. En fait, il n'y a rien à faire aux divergences présentes dans les différents projets. Je répète qu'à mon avis, le pouvoir fédéral ne pourrait être plus efficace que l'acteur le plus lent de l'ensemble. Je pense qu'on ne peut rien faire de plus à ce sujet, ne fut-ce que parce que les autorités fédérales ne participent pas à l'élaboration des règles au niveau régional. Il est toutefois clair qu'il s'agit d'un de points au sujet desquels il est nécessaire de préciser les compétences des uns et des autres. La règle telle qu'elle existe actuellement n'est en tout cas pas logique. Je suis donc favorable à ce que le transport exceptionnel relève entièrement de la compétence régionale.

En ce qui concerne le dossier de **Lille**: je ne peux pas m'y imposer comme coordinateur. J'ai moi-même été ministre dans un gouvernement régional et je trouve que la dynamique selon laquelle une personne issue d'un autre gouvernement intervient pour coordonner ne fonctionne pas. Même l'idée d'un coordinateur intervenant tel le "premier entre ses égaux" n'est pas acceptée, le sujet est trop sensible. A ce sujet, nous avons

besoin en Belgique de parvenir à de meilleurs accords que ce n'est le cas actuellement.

#### **Interdiction de dépasser**

**UPTR : En l'état actuel des choses le principe veut est qu'il est autorisé de dépasser sauf si des panneaux de signalisation l'interdisent.**

**Dans votre note de politique générale, il est indiqué que vous avez l'intention d'inverser le système, c'est-à-dire qu'il sera interdit pour les véhicules de transport de dépasser, sauf si des panneaux de signalisation l'autorisent expressément.**

**1° quand la publication de l'A.R. qui doit inverser ce système est-elle prévue ?**

**2° quel est à ce sujet le point de vue de vos collègues régionaux ?**

**R. Landuyt:** Sur proposition du collègue Reynders, nous parlons maintenant de "zones de dépassement". Cette inversion du système n'est pas un reproche à l'adresse des chauffeurs de poids lourds. Il s'agit plutôt d'analyser la mixité du transport entre les poids lourds et le transport ordinaire. Le transport ordinaire est aussi pressé que le transport de marchandises. L'importance économique et la nature des deux types de transport sont différentes, mais ce n'est pas de cela qu'il s'agit à mes yeux. La question qui se pose est de savoir comment nous devons tenir compte de

ceci. Nous partons du principe qu'il est dangereux de dépasser, ce qui est un principe logique. Nous partons donc du principe d'interdiction de dépasser, et nous regardons dans quelles zones nous pouvons permettre de dépasser. C'est d'ailleurs déjà le cas dans certaines régions à l'étranger. Toutefois, notre pays est tellement petit que nous pourrions en fait être comparés avec certaines régions de pays plus grands. Nous ne sommes pas plus grands qu'une région d'un grand pays.

Je ne tiens pas compte de l'éventualité selon laquelle les régions ne définiraient pas les zones de dépassement à temps, au contraire, nous partons du principe que chacun collabore dans le même but. C'est pourquoi nous nous basons sur la concertation pour voir s'il est réaliste d'introduire telle interdiction de dépassement.

IL n'y a pas encore de date prévue pour la publication au Moniteur belge. Je n'ai pas l'intention de mettre la pression sur les régions. Elles doivent pouvoir y réfléchir en toute quiétude.

Je pense que nous ne nous situons plus dans la phase consistant à émettre des points de vue à ce sujet, mais dans la phase d'étude de la faisabilité technique: " quand pourrions-nous 'inverser' les panneaux de signalisation ?".

#### **La directive relative à la formation des chauffeurs**

**UPTR: Après une concertation**

**constructive avec toutes les parties, le gouvernement publiera l'A.R. relatif à la transposition de la directive relative à la formation des chauffeurs. Une date est-elle déjà prévue?**

**La Belgique a mis un certain temps à transposer cette directive droit belge qui entrera en vigueur en 2009. Le retard dans la transposition de cette directive est-il la cause du caractère plutôt libéral du projet d'A.R. ? Voilà où nous voulons en venir. Contrairement à la législation existant dans la plupart des états membres, qui prévoit la création de grands centres de formation "tout-en-un", le projet d'A.R. prévoit que l'offre de cours pourra également être organisée par module. En d'autres mots, il sera possible de proposer un seul ou quelques modules seulement et non la totalité. Est-ce que le point de vue économique, défendu par l'UPTR a été décisif ? La construction de grands centres de formation aurait en effet pris encore beaucoup de temps et aurait été la cause de nouveaux retards.**

**R. Landuyt:** En ce qui concerne la formation des chauffeurs, nous nous occupons du volet concernant les exigences en termes de diplômes alors que les régions et la communauté sociale assurent la formation. Je suis intervenu personnellement au sujet de l'offre de cours afin d'y faire une distinction claire. Je veux savoir où se situe la ligne d'arrivée. Je veux être responsable de la qualité du chauffeur. Comment on y parvient n'est pas une compétence fédérale, mais communautaire. J'ai ainsi donné un peu d'air aux chauffeurs et allégé les choses pour eux de manière réaliste.

## **Ecocombis**

**UPTR: Les ecocombis sont considérés comme une des manières permettant de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. Tout le monde connaît votre point de vue au sujet des ecocombis. Ce point de vue a-t-il évolué ?**

**R. Landuyt:** Nous devons être prudents en utilisant le terme "pollution". Certaines personnes utilisent également d'autres noms pour désigner les ecocombis: trucks lourds, méga trucks ou combinaisons extra-longues – dans la dénomination, on retrouve déjà une sorte d'appréciation. Nous

ne pouvons pas nous laisser tromper par la dénomination. Nous devons nous pencher sur le contenu. Si tout ce qui se dit au sujet de ces véhicules devait être vrai, nous serions certainement face à un problème.

Et il y a aussi un problème spécifique dans notre pays, à savoir qu'il faut être prudent en envisageant de bloquer une partie de la route. C'est ce que nous pensons nous, mais aussi les opposants à l'interdiction de dépassement. Au sujet de cette interdiction, ils disent que nous devons faire attention à ne pas créer un "mur" sur la route. Imaginez que nous le faisons avec les ecocombis, dans ce cas, le mur serait encore plus grand. Nous devons par conséquent prêter une attention supplémentaire dans notre système à toutes ces entrées et sorties sur nos autoroutes. En tenant compte de tous ces éléments, nous nous sommes également penchés sur le problème des zones portuaires pour lesquelles il n'existe presque pas de liaisons. Actuellement, nous étudions les liaisons entre les zones portuaires et les entreprises de production ayant une activité plutôt reliée aux ports, comme les entreprises de construction automobile, pour décider si nous pouvons faire un pas en avant à ce niveau. Le problème est que là, nous arrivons vraiment sur des axes routiers et que ces véhicules pourraient avoir un effet obstruant. En tout cas, j'étudie la chose sans tabous. Nous ne nous contentons donc pas de raisonner en termes d'économie de CO<sub>2</sub>. Qu'est ce qui est la meilleure chose?

## **La réglementation relative aux temps de conduite et de repos**

**UPTR: La nouvelle réglementation relative aux temps de conduite et de repos entre en vigueur le 11 avril prochain. Il est clair qu'il ne sera pas facile pour tous nos chauffeurs de modifier leur façon de conduire et de travailler - leurs habitudes, donc – notamment en ce qui concerne les nouveautés touchant aux interruptions de conduite). Avez-vous déjà prévu de donner l'instruction à vos services de contrôle de prendre en considération une période transitoire, au cours de laquelle on attirera l'attention sur la nouvelle réglementation, mais sans verbaliser effectivement?**

**R. Landuyt:** Une des options de la commission routière fédérale consiste à accorder une attention particulière à cette réglementation relative aux temps de conduite et de repos en collaboration avec nos services de contrôle. Ce n'est qu'en effectuant des contrôles sérieux que la réglementation sera également respectée sérieusement. Au début, la pilule est toujours un peu dure à avaler. Mais on va travailler avec des contrôles souples. Par contrôles souples, j'entends qu'au cours de la période transitoire, les services de contrôle jugeront qui est et qui n'est pas supposé être au courant de l'existence de la nouvelle réglementation. On procédera de la même manière pour les chauffeurs étrangers – devaient-ils, oui ou non, être au courant? A ce sujet, on tiendra compte du fait que de nombreux chauffeurs étrangers travaillent pour des propriétaires belges à l'étranger, et que ceux-ci tentent peut-être de contourner sciemment certaines règles sociales. En d'autres mots, il y aura des contrôles dès le début, nous ne pouvons pas faire autrement, c'est la seule langue que les gens comprennent.

Il est un fait que le chauffeur conduit le nombre d'heures qui lui sont imposées par son patron.

Je rappelle également que pour certaines infractions qui n'étaient pas des infractions graves, une adaptation des tarifs vers le bas a été effectuée dans le catalogue des amendes, et que ceci signifie aussi déjà une certaine tolérance.

## **Le secteur du transport**

**UPTR: Vous avez déclaré à la presse spécialisée que vous n'êtes pas compétent pour vous exprimer au sujet de l'aspect économique du secteur du transport. Nous nous demandons si vous n'avez pas été mal compris ? Quelle est votre vision économique de l'avenir du secteur du transport et de la logistique en Belgique.**

**R. Landuyt:** Comme vous pouvez le voir, je suis parfois victime de la presse. (rire) Je suis heureux que vous me posiez cette question. Mes termes devaient en effet être compris d'un point de vue déontologique, comme c'est mon collègue qui a en charge l'aspect économique. Nous ne fermons naturellement pas les yeux sur cet aspect, mais dans le mécanisme,

ma responsabilité principale est la sécurité routière.

Tout le monde en Belgique sait que le secteur de la logistique est un secteur très important. Il n'existe aucun malentendu à ce sujet.

## Cabotage

**UPTR: La Commission européenne a entendu tous les états membres au sujet du cabotage. A-t-on dans ce dossier tenu compte des arguments de l'Etat belge? Quel est votre sentiment sur le résultat possible de cette concertation ?**

R. Landuyt: Nous avons déjà protesté contre l'interprétation de la France. Il est évident que nous ne sommes pas d'accord avec leur manière d'agir. Je pense d'ailleurs que la France ne pourra pas s'obstiner dans cette approche protectionniste. Ils devront s'accommoder au marché européen. Et il s'agit là aussi de la position de la Belgique et de ma propre position. Notre position doit être correcte, tant vis-à-vis de l'Est, pour lequel nous devons introduire la réglementation de manière progressive, que vis-à-vis de l'Ouest.

## Conduite de nuit

**UPTR: Le Ministre Kris Peeters a lancé l'idée de la conduite de nuit et ce, afin d'améliorer la mobilité. Que pensez-vous de cette initiative du Ministre Kris Peeters ? En tant que Ministre fédéral, vous disposez de possibilités pour soutenir cette initiative? Vous pouvez apporter un soutien supplémentaire à l'initiative, par exemple en proposant que les cotisations sociales sur le travail de nuit soient réduites. Que pensez-vous faire à ce sujet ?**

R. Landuyt: Je ne vais en tout cas pas faire obstacle à cette initiative, mais elle est plus facile à réaliser dans les ports que dans les villes. Les villes ont précisément fixé les heures en fonction de la viabilité de la ville. Des discussions individuelles peuvent donc être menées ville par ville au sujet des heures de chargement et de déchargement. En réalité, j'ai déjà suffisamment d'embarras avec les vols de nuit sans qu'il faille y ajouter le bruit nocturne des camions.

Cette réglementation sera donc plus facilement réalisable dans les ports que dans les villes, nous devons seulement parvenir à rompre cette concentration au cours des heures où se produisent

les embouteillages. C'est surtout cela que je retiens du message de mon collègue. Dans les villes où il y a des magasins, il faut aussi pouvoir vivre. Je pense donc qu'en rapport avec la politique urbaine, cette initiative doit toutefois être repensée.

En ce qui concerne l'éventuelle diminution des cotisations sociales pour stimuler le travail de nuit, je fais confiance aux syndicats, ils sont en mesure d'apprécier la question. Je constate seulement que la volonté existe dans les ports, mais pas en dehors.

Dans la presse, nous lisons que le syndicat du transport n'est pas d'accord, contrairement aux syndicats des ports. Mais les uns travaillent dans un régime de travail par équipe à heures limitées, et les autres savent bien ce que c'est que de rouler longtemps. Tout cela est plus vite dit que mis en pratique.

## La vignette pour les voitures

**UPTR: Où en est-on dans le dossier de la vignette ? Tout le monde s'accorde à dire que la mobilité est un facteur qui contribue à la rentabilité de l'économie. Avec l'argent de la vignette pour autoroutes et routes régionales, il sera possible d'investir davantage dans une mobilité durable. Qu'en pensez-vous et quelles seront les conséquences pour le secteur du transport, aussi en termes de rentabilité?**

R. Landuyt: Cette discussion a été menée. La Belgique a été un des pays qui, dans le cadre de la dernière directive, a plaidé pour qu'avec les rentrées de la vignette, on puisse faire plus que seulement veiller à l'entretien des routes. Ceci est désormais devenu possible, mais l'avenir dira à quel point chacun est capable d'être créatif. En tous les cas, la directive est achevée, ceci laisse donc toutes les perspectives ouvertes. Mais nous ne sommes pas des chefs de file pour l'introduction de nombreux tarifs – la Belgique reste un pays central.

## Perspectives

**UPTR: Avez-vous encore de grands projets en vue ? Y a-t-il encore de nouveaux dossiers que vous aimeriez voir bouclés avant la fin de cette législature ?**

R. Landuyt : Une victoire aux élections ! Pour ce faire, je ne compte pas

sur les propriétaires de camions, mais sur les chauffeurs de ces camions. Ils sont plus nombreux (rires).

Je pense que nous avons tout bouclé pour cette législature en termes de politique générale, nous n'annonçons donc plus de nouvelles initiatives.

“La

conduite de nuit est plus facile à réaliser dans les ports que dans les villes.”

Pour l'avenir, nous allons encore aider à organiser les Etats Généraux de la sécurité routière, pour veiller à ce que les cinq années suivantes se passent bien.

Un des grands défis qui attendent le secteur sera la manière dont nous arriverons à mettre en pratique l'intermodalité sur nos routes - la cohabitation des voitures, des camions et des trains -.

Tous les secteurs doivent conserver leurs possibilités de croissance. Mais comment réaliser ce transport mixte sur la distance limitée des routes dont nous disposons. En tous les cas, je suis persuadé que le transport de marchandises ne diminuera pas. C'est pourquoi je ne pense pas non plus que les écocombis aient beaucoup d'avenir dans notre pays. Nous sommes beaucoup trop petits en tant que pays et nous devons trouver notre bonheur dans le transport normal de marchandises qui est capable de répondre plus soupagement à la demande. D'un point de vue économique, je ne me fais donc pas de soucis pour le secteur, il faudra seulement veiller à ce que le tout soit convenablement organisé.

**UPTR: Quelles sont vos ambitions pour l'après 10 juin 2007?**

R. Landuyt: Tout simplement continuer. Cela fait maintenant huit ans que je suis ministre et mon ambition est de continuer à exercer une influence politique d'une manière ou d'une autre. Ministre de la mobilité ? Un ministre est en fait un manager intérimaire qui doit faire preuve de beaucoup de souplesse pour passer d'un domaine à l'autre. Mon ambition est d'être présent à l'avenir pour mieux répartir les compétences.

**UPTR: Avez-vous encore quelque chose à ajouter ? Une idée, un conseil, une question...**

R. Landuyt: J'espère que lors de votre évaluation vous me donnerez un 9/10 et que notre entretien aura pour conséquence que vous ne me donnerez un insuffisant que pour la limitation de la vitesse à 80 km/heure.