

## Entretien avec **Etienne Schouppe**, Secrétaire d'Etat à la Mobilité

### L'heure du bilan ?



Début 2011, l'UPTR et Etienne Schouppe, en sa qualité de secrétaire d'état sortant ont fait le point sur ses réalisations et les dossiers à venir dans le secteur du transport.

**UPTR : Monsieur le Ministre, que reprenez-vous de votre mandat de Secrétaire d'Etat alors que celui-ci arrive à échéance ?**

Comme vous le savez, le secteur du transport ne m'était pas inconnu lorsque je suis devenu Secrétaire d'Etat. Ceci présente l'avantage de pouvoir se mettre directement au travail. Bien que ce travail ne soit jamais terminé et que la chute prématurée du gouvernement ait contrecarré l'accomplissement d'un certain nombre de projets, nous avons quand même enregistré quelques succès.

**UPTR : La présidence belge de l'UE s'achève. Un des points forts en a été l'accord au Conseil des Ministres concernant l'internalisation des coûts externes du transport routier et l'Eurovignette. Etes-vous satisfait du travail accompli ayant mené à ce compromis ?**

Je suis particulièrement content parce que nous sommes parvenus à créer une brèche dans un dossier qui était bloqué depuis des années. Avec ce compromis, les états-membres peuvent mener une politique de mobilité diversifiée et axée sur la durabilité tout en tenant compte de la réalité économique.

**UPTR : Quelle est votre réponse aux critiques suivantes concernant le compromis, atteint grâce à vous, sur la réforme de l'Eurovignette :**

• **Les moyens générés ne profitent pas automatiquement à l'infrastructure routière, ni à la mobilité.**

Je comprends le secteur du transport routier. Il estime que les revenus d'une taxe kilométrique doivent être investis dans l'infrastructure routière. Mais il y a aussi d'autres points de vue. J'ai aussi de la compréhension pour ceux qui affirment que les revenus doivent profiter à la mobilité en général. Sans oublier les opposants à ce que l'on appelle le 'earmarking' des revenus. Une application aveugle de ce principe comporte, en effet, le risque que, demain, chaque branche d'activités demande que l'argent de l'imposition qu'elle génère ne puisse être utilisé que pour être réinvesti dans son propre secteur. De cette manière, il est évidemment impossible pour le pouvoir public de mener une politique générale. Il me semble que la solution la plus acceptable se situe dans un earmarking partiel.

• **Le fait que seul le transport routier va devoir payer pour les coûts externes.**

Non, les considérants de l'accord précisent par deux fois et explicitement que les principes doivent s'appliquer à tous les modes de transport. L'accord dit, en effet, que « le pollueur paie » et que « les prix du transport doivent mieux refléter les coûts réels causés par la pollution de l'air, la congestion, le changement climatique et la pollution sonore due au transport. »

• **Les états-membres ont la possibilité d'augmenter la taxe kilométrique pendant les heures de pointe.**

C'est exact mais de telle manière que le revenu total de la taxe kilométrique ne puisse augmenter.

Les revenus supplémentaires éventuels doivent être compensés dans les deux ans par une diminution pendant les heures creuses.

• **La taxe kilométrique n'est pas obligatoire pour tous les pays.**

C'est correct : il n'y a pas d'obligation. Mais je suis convaincu qu'en raison, précisément, des nombreux frais causés par les diverses formes de transport dans tous les pays, ces états finiront par décider d'introduire une taxe kilométrique. C'est la seule manière pour un pays de véritablement gérer la mobilité.

**« A l'avenir, je continuerai à suivre de très près le secteur du transport »**

**UPTR : Après de nombreuses années, vous êtes parvenu à mener à bien le travail législatif concernant le Transport Exceptionnel. Il s'avère que cet Arrêté Royal doit être adapté sur différents points. Quelle est la situation actuelle par rapport à ces adaptations ?**

Avec le SPF Intérieur, nous mettons actuellement la dernière main au package formation. Les remarques du secteur du transport ont ici été prises en considération, par exemple en se concentrant davantage sur les facettes relatives à la circulation et à la mobilité.

**UPTR : Le règlement de l'UE concernant l'accès à la profession a été adapté. La Belgique devait ajuster sa propre législation nationale avant le 4 décembre 2011. Où en est-on sur ce plan ?**

Comme vous savez, mon administration a effectué un important travail préparatoire et une première audition a eu lieu avec les fédérations de transport. Les textes doivent maintenant être affinés et un certain nombre de questions doivent encore être tranchées.

Tenant compte du fait que le gouvernement est en affaires courantes, je n'avais pas pris d'autres initiatives afin de ne pas complexifier la tâche de mon successeur.

Force étant de constater que la crise politique tire en longueur et que l'échéance du 4 décembre approche, je vais, à nouveau, réunir les différentes parties prenantes au cours des prochaines semaines afin d'avancer dans ce dossier.

**UPTR : L'UPTR vous avait demandé de donner aux transporteurs de meilleures facilités de paiement pour leur caution. Sur ce, vous avez réactivé la Caisse des Dépôts et Consignations. Allez-vous veiller à ce que la nouvelle législation belge relative à l'accès à la profession retienne aussi cette possibilité ?**

Lorsque j'ai introduit cette possibilité, j'ai clairement dit qu'il s'agissait d'une mesure provisoire. Elle permettait de surmonter une période difficile née de la crise financière.

Je continue à affirmer qu'il doit s'agir d'une mesure temporaire, car travailler avec la Caisse des Dépôts et Consignations n'offre pas les mêmes possibilités que travailler avec une banque.

Ceci étant, les effets de la crise financière se font encore sentir. Il me semble, dès lors, que le moment n'est pas venu d'annuler cette mesure.

**UPTR : Après la manifestation de l'UPTR en 2008, vous aviez promis de prendre des mesures contre le transport routier effectué par les tracteurs agricoles. On peut constater que la situation n'a pas changé, même à Bruxelles. Pourquoi ?**

En exécution de l'accord conclu dans le secteur du transport à l'occasion de la crise, j'ai confié la mission à mon administration d'augmenter, significativement, le nombre de contrôles (spontanés et sur déclaration). Il s'agit de contrôles qui s'effectuent aussi bien le long de la route qu'au sein des entreprises.

Ces contrôles montrent que les infractions à la législation sont assez peu nombreuses. Ma conclusion : cette législation n'est plus adaptée à la réalité d'aujourd'hui. Si nous voulons régler cette problématique de manière définitive, il faut prendre un certain nombre d'initiatives réglementaires. La collaboration nécessaire des autres départements, comme par exemple les Finances pour la problématique du diesel rouge, ne facilite pas la recherche d'une solution. C'est pour quoi, j'ai confié à mon administration la mission de fermer autant que possible la porte, dans le cadre de ses compétences, aux abus.

**UPTR : Autre promesse, la révision du catalogue des amendes. Quels sont les derniers développements en la matière ?**

Sa révision est quasi définitive. Il reste un dernier point d'achoppement : la suppression ou non du plafond actuel de 3.000 euros pour le total des sommes à percevoir.

**UPTR : Vous aviez presque achevé la réforme du code de la route, dans lequel était notamment prévue la suppression de l'interdiction de dépasser sur les routes à 2x2 bandes de circulation. Après concertation avec toutes les parties concernées (IBSR, Commission Fédérale pour la Sécurité Routière, etc.), on est arrivé à la constatation que la suppression de cette interdiction de dépasser serait inutile voire même dangereuse. La réforme est également tombée dans l'oubli à cause de la chute du gouvernement.**

Oui, la mesure est 'pendante' en raison de la chute du gouvernement. Pour toute clarté : il s'agit donc de la suppression de l'interdiction générale de dépasser sauf là où c'est permis (ceci n'existe qu'en Belgique) et son remplacement par l'autorisation générale de dépasser sauf aux endroits et aux moments où c'est interdit (comme dans le reste du monde). Dans la pratique, cela reste tout simplement interdit aux endroits dangereux, mais nous alignons notre législation sur celle des autres pays.

**UPTR : Quels sont vos projets d'avenir ?**

Continuer à suivre de très près le secteur du transport.

