

Rencontre avec Etienne Schouppe

Secrétaire d'Etat à la Mobilité

L'UPTR a rencontré Monsieur Etienne Schouppe, Secrétaire d'Etat à la Mobilité, pour faire le point sur l'Accord de principe signé avec le secteur du transport et recueillir son point de vue sur les problématiques et défis que rencontrent nos membres.

Monsieur le Secrétaire d'Etat, quelles sont vos priorités pour le reste de cette législature ?

Enumérer toutes les mesures que je compte encore prendre dans le secteur de la mobilité et des transports nous mènerait trop loin. Mais dans toute mon action, deux grandes préoccupations sont prédominantes à côté de la gestion journalière. **Il s'agit de la mobilité (plus) durable et de l'amélioration de la sécurité routière.**

Le développement durable est un des grands défis du 21^e siècle. Si nous voulons sauvegarder notre planète comme nous la connaissons aujourd'hui, éviter de grandes catastrophes et garantir aux générations futures une qualité de vie comparable à la nôtre, nous devons dès maintenant prendre des mesures. Ces mesures devront se situer à divers niveaux de pouvoir et dans différents domaines. En ce qui me concerne je veux tout mettre en œuvre afin de promouvoir une mobilité durable tout en garantissant en même tant un développement économique qui devra également être durable.

Le secteur du transport, au sens large du terme, pourra y contribuer de différentes manières. **Une des mesures à prendre concerne l'introduction d'une taxe kilométrique intelligente**, c.à.d. une taxe qui tient compte des prestations environne-



mentales des véhicules, ainsi que du moment et du lieu où est utilisé le véhicule. Au niveau fédéral, je veux œuvrer à ce que le système qui sera introduit dans nos trois régions soit interopérable. **Je veux également tout mettre en œuvre afin d'éviter que la fiscalité globale sur les véhicules n'augmente.** Cela demandera des négociations entre le fédéral (compétent pour les accises) et les régions (compétentes pour les autres formes de fiscalité sur les véhicules).

Je continuerai également, par diverses mesures, à promouvoir le développement du réseau ferroviaire et la concurrence au sein de ce secteur. Je continuerai aussi à soutenir le transport combiné ainsi que l'utilisation de la navigation intérieure et le short sea shipping. Ces mesures sont nécessaires, non seulement d'un point de vue écologique, mais également du point de vue économique. Si toute la croissance attendue du secteur du transport devait être

“Le service de contrôle recherche actuellement une méthode appropriée afin d’avoir une vue sur les chantiers qui pourraient donner lieu à l’utilisation illicite de véhicules agricoles.”



absorbée par le seul transport routier, cela nous mènerait à une congestion généralisée de nos routes et ferait de la sorte perdre au secteur du transport routier deux de ses avantages, la flexibilité et la rapidité.

Je vais également tout faire pour mettre en pratique ce qui a été convenu lors de l'accord conclu avec le secteur du transport routier le 22/10/2008.

Une autre grande priorité est la diminution du nombre de victimes de la circulation. A cette fin, toute une série de mesures sont prévues : lutte contre la conduite sous influence de l'alcool et de la drogue, campagnes de sensibilisation avec l'IBSR afin de modérer la vitesse et stimuler le port de la ceinture de sécurité et la protection efficace des enfants.

Quelles sont les avancées obtenues suite à l'Accord de principe signé avec le secteur du transport?

Les contrôleurs de la route et les services de police ont reçu des instructions en ce qui concerne l'application d'une tolérance de 15 minutes sur une durée de conduite de quatre heures et demie dans le cas de véhicules utilisés pour des activités de transport à arrêts fréquents.

En ce qui concerne l'application d'une tolérance à la fin de la journée, mon administration examine les différentes solutions possibles dans le respect des règles communautaires.

En ce qui concerne le cabotage, mon administration prépare un AR. pour limiter le cabotage à 3 voyages endéans les 7 jours suivants un transport international.

Une problématique qui touche particulièrement nos membres est celle des véhicules agricoles : combien de contrôles ont déjà été effectués ? Quelles en sont les conclusions ? Qu'en est-il de l'idée de l'UPTR de dissocier l'immatriculation des tracteurs agricoles selon l'usage déclaré à la DIV (sur champs ou sur la voie publique) ?

Les contrôleurs de la route ont également reçu des instructions afin d'intensifier le nombre de contrôle de véhicules « agricoles » qui font du transport. Entre le 13 novembre 2008 et fin janvier 2009, 7 plaintes (*) ont été enregistrées via l'adresse e-mail et transmises aux contrôleurs coordonnateurs compétents, de sorte qu'un contrôle soit organisé dans les deux jours tel que prescrit. Il convient de préciser qu'une plainte peut concerner un ou plusieurs véhicules.

Parmi les 20 véhicules contrôlés sur la base de ces plaintes, 5 étaient en infraction. Dans 3 cas, un procès-verbal a été dressé. Dans 2 cas, il a été opté pour la perception immédiate d'une amende. Dans un des 5 cas, il a été mis fin au transport. Dans un autre, un procès-verbal a été dressé dans le chef du donneur d'ordre pour raison de coresponsabilité. Durant la même période 15 contrôles ont été réalisés sur l'initiative des contrôleurs. Dans ce cas, un contrôle peut également concerner un ou plusieurs véhicules

Parmi les 17 véhicules contrôlés, 9 étaient en infraction. Dans 6 cas, un procès-verbal a été établi. Dans 3 cas, il a été opté pour la perception immédiate d'une amende. Dans 2 des 9 cas, le transbordement du chargement a été ordonné.

Les infractions les plus fréquentes concernent l'absence de la licence obligatoire ou l'absence de certificat du contrôle technique valable. Les autres infractions concernent l'immatriculation du véhicule, le permis de conduire du chauffeur et le chargement (poids).

Le service de contrôle recherche actuellement une méthode appropriée afin d'avoir une vue sur les chantiers qui pourraient donner lieu à l'utilisation illicite de véhicules agricoles. Ceci devra permettre un ciblage plus perfectionné.

Je suis ouvert à d'autres pistes qui pourraient aider à solutionner ce problème.

En ce qui concerne les écocombis, quel est l'obstacle à la progression de ce dossier ? Pourquoi est-ce que cela n'aboutit pas ?

Moi-même, je suis tout à fait favorable à un projet-pilote par lequel des écocombis peuvent suivre des itinéraires autoroutiers, mais pour cela il faut l'accord des Régions qui sont les gestionnaires des autoroutes. Par cela, il nous est possible de vérifier au niveau belge l'impact de ces véhicules de transport plus longs et plus lourds sur l'environnement, l'infrastructure, la sécurité et la mobilité. Une étude récente au niveau européen a démontré qu'il y aura bien un gain sur le plan de la mobilité et l'environnement, le tout dans un cadre de croissance des différents modes de transport en général. Pour l'instant, la Région flamande ne s'est pas encore exprimée et je crains fort que cela sera encore le cas. D'un autre côté le Conseil d'Etat nous demande de faire des accords de coopération avec les Régions. J'étudie actuellement la possibilité d'avoir cet accord avec la Région

(*) N'oubliez pas que vous pouvez faire parvenir toutes vos plaintes concernant les véhicules agricoles à l'adresse e-mail suivante : controle@mobilit.fgov.be

“L’interdiction de dépasser n’est pas bien respectée parce que les chauffeurs étrangers n’y sont pas familiarisés.”

wallonne, qui est partie demandeuse pour mener un projet-pilote sur son territoire. **De toute façon au niveau fédéral la réglementation sur les écomobis est prête.**

L’interdiction de dépasser par temps de précipitations constituait un autre point important. Quel est le rapport final de la Commission Fédérale de la Sécurité Routière ?

Il s’agit plutôt de l’interdiction de dépasser sur les autoroutes à 2x2-bandes, qui est d’application depuis le 1er janvier 2008. J’ai demandé à la Commission Fédérale pour la Sécurité routière d’évaluer après 6 mois cette nouvelle mesure qui est fort critiquée par le secteur du transport routier. Il est clair que cette nouvelle règle n’est pas bien respectée, notamment parce que les chauffeurs étrangers, qui occupent de plus en plus nos autoroutes, ne sont pas familiarisés avec une interdiction qui n’existe pas

dans les autres pays. En plus, l’interdiction de dépassement générale est trop souvent contrariée par des panneaux qui permettent le dépassement sur des longs tronçons. En somme, c’est trop compliqué. Pour le moment, j’attends l’avis définitif de la Commission avant de prendre une décision définitive en concertation avec les Régions qui doivent installer les panneaux adéquats.

Pouvons-nous aborder la question de la révision du catalogue des amendes ? Quelles sont les orientations que vous souhaitez donner à votre engagement vis-à-vis du secteur à ce niveau ?

Au mois de décembre, mon administration a eu une réunion de concertation avec les fédérations concernant l’éventuelle adaptation du catalogue des amendes. J’espère que nous serons en mesure d’arriver dans les prochains mois à un compromis. Une deuxième réunion est prévue pour le 2 mars 2009.

Où en est le projet d’Arrêté royal relatif au transport exceptionnel (accompagnateurs et redevances) ?

Nous sommes actuellement en dernière ligne pour faire aboutir la nouvelle réglementation. Je crois que tout le monde s’est mis d’accord sur le texte du projet et que maintenant la procédure administrative obligatoire peut être entamée de sorte que la nouvelle réglementation sera d’application dans la deuxième partie de l’année. Je vous rappelle les objectifs de cette réforme. En premier lieu, **un traitement plus rapide et automatisé des demandes** par un guichet unique informatisé au niveau fédéral, et deuxièmement **l’introduction des accompagnateurs agréés**, qui vont remplacer les policiers.

Comment envisagez-vous l’évolution du secteur dans les années à venir ?

En ce qui concerne plus particulièrement le domaine du transport de marchandises par route, je suis d’avis qu’il doit prendre ses responsabilités vis-à-vis des problèmes de santé, d’environnement et de congestion. En ce qui concerne les deux premiers, je crois pouvoir dire que les transporteurs professionnels ont déjà fait des efforts considérables. Ainsi, en 2008, 63% des nouveaux camions (> 12,5tonnes) – soit environ 50% du total des camions qui ont été immatriculés – répondaient à la norme EURO 4 et 34% à la norme EURO 5. Il faudra poursuivre dans la même direction. En matière de congestion, des efforts considérables restent à faire et sont nécessaires si le secteur veut garder son attractivité. Je veux aussi tout faire afin de garantir que le secteur du transport routier puisse travailler





“Je suis persuadé qu’une solution au niveau européen en matière de taxe kilométrique et d’internalisation des coûts externes est absolument nécessaire.”

dans des circonstances de **concurrence saine**. A cette fin, **il est indispensable que chacun respecte les règles. En tant que Secrétaire d’Etat j’y veillerai.**

Quelle est votre vision du dossier européen sur l’accès à la Profession et au Marché ?

En ce qui concerne l’accès à la profession, il ne reste plus beaucoup de problèmes, sauf le registre électronique. En ce qui concerne l’accès au marché, on se dirige vers un compromis dans le cadre du dialogue, Conseil, Parlement et Etats membres.

Ce compromis consisterait à accepter la proposition du Conseil en matière de limitation des possibilités de cabotage. Comme vous le savez, personnellement, **j’ai toujours plaidé pour une libéralisation du cabotage** lors des Conseils européens. Mais nous ne devons naturellement pas être naïfs. Si presque tous les pays qui nous entourent limitent les possibilités de cabotage, nous serons bien obligés de suivre si nous ne voulons pas mettre en péril nos propres transporteurs.

Que pensez-vous du projet de révision de la directive eurovignette (taxe kilométrique, internalisation des effets externes) ?

Je suis persuadé qu’une solution au niveau européen en matière de taxe kilométrique et d’internalisation des coûts externes est absolument nécessaire. Cela ne veut pas dire qu’il ne reste pas de marge pour tenir compte de situations spécifiques, mais les règles de base doivent être les mêmes partout dans l’Union. De cette façon, on pourra

éviter de fausser la concurrence entre pays. Il me semble également nécessaire de tout faire afin que l’on arrive à **un système qui sera interopérable pour toute l’Europe.** Si aujourd’hui on ne

parle que d’internalisation des coûts externes dus au transport routier, il faudra bien, dans un avenir pas trop lointain,

également parler de **l’internalisation des coûts externes dus aux autres moyens de transport.** Je constate que les négociations au niveau européen sont très difficiles et qu’on est encore assez loin d’un compromis.

Comment le projet BART (« Belgian Accident Research Team ») évolue-t-il ?

L’IBSR (Institut Belge pour la Sécurité Routière) a commencé, avec le soutien financier de la Région flamande, un projet de recherche sur les accidents dans lequel un poids lourd est impliqué en Flandre Occidentale et Orientale sur base des dossiers judiciaires, déjà clôturés bien entendu. Il est clair qu’actuellement **on n’a pas assez de données sur les circonstances qui sont à la base des accidents.** C’est pourquoi on va d’abord voir ce que par exemple l’expert, qui vient sur place pour les accidents graves, a constaté dans son rapport. Le procès-verbal et le formulaire d’enregistrement d’accident seront également examinés. Sur base de toutes ces données, on espère avoir une approche assez complète et représentative des accidents concernés pour en tirer des conclusions qui peuvent être utiles au niveau de la politique à mener.

Face à la crise qui touche actuellement le secteur économique et les transporteurs en particulier, quelles mesures comptez-vous prendre? Où les défendez-vous au sein du gouvernement ?

Je crois que dans l’accord que nous avons conclu le 22 octobre 2008, il y a plusieurs mesures qui sont de nature à améliorer les conditions d’exploitation d’une entreprise de transport. J’attire également l’attention sur le projet de loi introduisant l’injonction de payer dans le Code judiciaire actuellement en discussion au Parlement. Une fois voté, il sera possible pour toute demande qui tend au paiement d’une dette certaine et liquide et qui a pour objet une somme d’argent exigible au moment de l’introduction de la demande d’injonction de payer, d’obtenir un jugement endéans les 30 jours de l’introduction de la demande. Ainsi le gouvernement compte mettre fin au fléau des factures non-payées. En ce qui concerne les problèmes de cautionnement dus à la crise bancaire, j’examine le meilleur moyen pour solutionner la situation. **Une piste pourrait être la réintroduction de la Caisse de dépôt et consignation** comme organisme pour satisfaire à la capacité financière. **La capacité financière reste, même et surtout dans cette période de crise, primordiale si nous voulons garder des entreprises saines qui ne faussent pas la concurrence. Je ne crois pas que le gouvernement puisse prendre, dans cette période de crise généralisée, beaucoup de mesures sectorielles. Je crois plutôt à des mesures générales de relance économique dont profiteront tous les secteurs, en ce compris le secteur du transport routier.**