

L'UPTR rencontre **Hilde Crevits**, Ministre flamande de la mobilité et des travaux publics

Le gouvernement flamand a regroupé les compétences "Mobilité" et "Travaux Publics". L'UPTR se réjouit de ce signal positif dans le cadre d'une gestion cohérente et efficace de ces compétences.

UPTR : Quelles sont les lignes directrices de la politique flamande dans ces matières ?

Hilde Crevits : Ecoutez, l'avantage principal réside dans le fait qu'à présent tous les maillons de la chaîne de la mobilité peuvent être dirigés vers une vision unique. Ma politique s'oriente vers une **approche intégrale** et repose sur le **principe de comodalité**. Je souhaite que toutes les parties s'accordent encore mieux. Une mobilité performante exige un hardware, c'est à dire un réseau routier et fluvial, des ports et aéroports performants et bien entretenus. Mais ceci n'est pas suffisant, nous avons également besoin d'un service adapté, le software qui optimalise le rendement de notre réseau.

Quels investissements planifiez-vous pour l'infrastructure de ce que vous appelez le "hardware"?

Une mobilité durable et une logistique intelligente sont impossibles sans une infrastructure de réseau performante, qualitative et pensée. L'infrastructure routière connaît encore toujours un retard important dans son entretien et ce, malgré l'augmentation structurelle des moyens d'entretien au cours des cinq dernières années. La législature actuelle déploie des efforts importants pour pallier à ce retard. Un réseau routier bien entretenu



améliore sans aucun doute la qualité et la sécurité du trafic routier. Mais encore faut-il améliorer l'accessibilité de certaines régions, investir de manière ciblée pour **supprimer les missing links et les bottlenecks**.

Hilde Crevits, Ministre flamande de la mobilité et des travaux publics



*Ring de Bruxelles :
séparer le trafic de passage du trafic local.*

Waasland. Cette étude donne une série de recommandations pour diminuer la pression du trafic dans le Waasland et améliorer la convivialité des noyaux entre l'E17 et la E34. Les éléments qui ressortent de cette étude sont observés dans le cadre d'une mobilité globale dans et autour d'Anvers.

L'infrastructure n'est, en effet, qu'un aspect du problème. Un bon « guidage » du trafic est tout aussi important pour une circulation fluide et sûre. Quels sont vos projets en la matière ?

Pour un trafic fluide, je souhaite étendre la gestion dynamique du trafic des autoroutes permettant de suivre les vitesses, le degré d'occupation et les accidents. Les usagers de la route sont alors informés à l'aide de panneaux d'information dynamiques lorsqu'il y a des embouteillages ou des accidents et des chemins alternatifs leur sont proposés. Ces projets prévoient en premier lieu un équipement du réseau principal à l'intérieur et autour de trois grandes villes : Anvers, Gand et Bruxelles. Dans la région d'Anvers, de nombreux investissements ont déjà été réalisés au cours des dernières années. D'après une première évaluation des panneaux sur la E313, il ressort que les accidents ont baissé de 40% par rapport à la période précédente. Au vu de ces effets positifs, j'investis maintenant dans la région de Gand. Récemment, j'ai lancé l'installation de **huit nouveaux panneaux dynamiques** d'information. Ceux-ci sont destinés aux usagers de la E40, de la E17, du R4 et de la E34. Cela s'insère dans le cadre d'un nouveau Centre Régional du Trafic de Gand.

Un de ces bottlenecks est le Ring de Bruxelles. Au cours de la législature précédente, vous aviez entamé le débat sur l'optimisation du Ring de Bruxelles. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Il est clair pour tout le monde que nous sommes confrontés à un grave problème structurel en ce qui concerne le Ring de Bruxelles. Pour l'optimiser, il faudrait **séparer le trafic de passage du trafic local**. Ce serait une excellente évolution en termes de sécurité routière. Si l'on regarde les statistiques, on constate que **beaucoup d'accidents se produisent parce qu'il y a trop de mouvements de circulation**. Actuellement, l'engorgement principal se situe dans la zone de Zaventem. Il a donc été décidé de traiter cette partie en priorité. De plus, cette zone se situe entièrement en Région flamande, ce qui, d'un point de vue réaliste, en fait le dossier le plus facile à mener à bien. En ce moment, le dossier « simulations dynamiques de trafic sur la partie Nord du RO » est en phase

d'achèvement et servira de base pour la partie stratégique du plan-MER. L'apport de la Région de Bruxelles-Capitale pour le volet mobilité nous est parvenu. A l'avenir, l'approbation du plan-MER sera suivie par la finalisation du projet. Il faudra aussi instaurer un projet-MER et un GRUP.

Plusieurs transporteurs nous signalent un chaînon manquant important : la liaison entre le tunnel Liefkenshoek (E34) et Haasdonk (E17). Cela occasionne des bouchons importants dans la région d'Anvers de par l'afflux des camions en provenance de Rotterdam. Existe-t-il des projets pour améliorer cette situation ?

La mobilité à Anvers et la liaison avec le Waasland sont considérées par le gouvernement flamand comme des défis importants qui nécessitent une solution. C'est pourquoi, le masterplan pour Anvers a été établi depuis pas mal de temps. En outre, il y a aussi l'étude récente de l'intercommunale Land van Waas sur la mobilité dans le

Que peut-on faire pour améliorer le confort des usagers de la route outre une meilleure diffusion de l'information?

Lors d'un long trajet, il est agréable de pouvoir s'arrêter sur un parking d'autoroute. La concession pour l'exploitation des parkings d'autoroutes est accordée pour une période de 20 ans. Sur ce laps de temps, les besoins des gens en la matière évoluent. C'est pourquoi l'adjudication pour l'accord d'une concession a été adaptée. Les nouvelles conditions de concession imposent des services de base tels que la possibilité de prendre du carburant, une aire de parking avec des bancs et des possibilités de pique-nique, un magasin et un restaurant. Dans chaque bâtiment, des installations sanitaires sont accessibles au public.

Les chauffeurs de camion ont naturellement d'autres besoins que les automobilistes. En avez-vous tenu compte ?

Absolument ! Dans l'adjudication, des conditions spéciales sont reprises pour **améliorer le confort des chauffeurs de camion**. Un chauffeur bien reposé roulera d'ailleurs de manière plus sûre. Les chauffeurs de poids lourds remarqueront déjà l'impact de ces nouvelles conditions sur la nouvelle concession à Wetteren le long de la E40 dans les deux sens de circulation. Le concessionnaire y fera construire le premier parking d'autoroute sécurisé en Flandre. Auprès de la zone accessible au public, un parking surveillé pour 80 camions est prévu de chaque côté de l'autoroute.

Il sera possible de l'étendre à 115 camions maximum. Le parking sera physiquement séparé du parking public. L'accès se fait par barrières automatiques et est contrôlé par un système d'identification électronique avec badge. Certaines places de parking sont équipées de bornes électriques. Des toilettes et des douches supplémentaires sont prévues pour les chauffeurs de camion. Les sanitaires pour hommes et pour femmes seront également séparés. Les chauffeurs pourront vérifier la disponibilité des places via internet ou par sms et éventuellement réserver un emplacement à l'avance.

Les transporteurs sont souvent confrontés aux embouteillages. Ils sont donc demandeurs de pouvoir effectuer leurs livraisons pendant d'autres plages horaires. Dans certaines circonstances, cela peut être une solution efficace. Qu'en pensez-vous ?

Pour réaliser des économies logistiques d'une part et d'autre part, pour réduire les effets externes, la congestion, les émissions, le bruit, etc. il est préférable de **planifier les flux de camions en dehors des heures de pointe**. Cela permet d'alléger les pics du matin et du soir. Je suis donc aussi partisan de cette proposition à condition de tenir compte des circonstances sociales des chauffeurs.

Pouvez-vous concrétiser cela?

Je veux démarrer début 2010 un projet test similaire à ce qui se fait aux Pays-Bas avec des opérations de chargement et de déchargement silencieux. Le concept veut que les chaînes de supermarchés puissent charger et décharger dans certains magasins en dehors des heures de pointe. Juste avant celle du matin et juste après celle du soir. Par souci de clarté, je tiens à préciser que cela ne s'applique pas à la nuit car je trouve important de préserver le sommeil des chauffeurs. L'avantage de cette manière de procéder, c'est le gain de temps pour les chauffeurs. Le secteur du transport semble être en faveur de ce projet. En échange de cette possibilité offerte, les distributeurs doivent s'engager à respecter un volume sonore réduit lors des chargements et déchargements. C'est une situation de win-win. Deux chaînes de supermarchés se sont proposées pour tester ce système en collaboration avec quelques communes et pour faire les investissements nécessaires. Ceci dorera aussi le blason du secteur de la grande distribution. Aux Pays-Bas, les camions qui effectuent un transport silencieux bénéficient d'un label spécial. Cela contribue à donner une image positive du secteur du transport au grand public.

« Je veux démarrer début 2010 un projet test avec des opérations de chargement et de déchargement silencieux »

Le dossier FAST+. Le gouvernement flamand voulait introduire une procédure pour évacuer rapidement les routes en cas d'accident. L'UPTR considérait cela comme une initiative louable. Par contre, les tarifs appliqués sont abusifs et en dehors de toute proportion. Que peuvent attendre les transporteurs de votre part dans ce dossier ?

L'objectif de FAST est de libérer l'autoroute de manière rapide et sécurisée. FAST+ a été mis en place spécifiquement pour les camions et est d'application en Flandre Orientale, dans la province d'Anvers et dans le Brabant flamand. Les tarifs sont le résultat d'une adjudication et sont déterminés par le marché. Le devis FAST+ a été examiné en profondeur en collaboration avec la Police Fédérale, Detabel, les organisations de transport et le secteur des assurances. Ce **devis type**, qui **sera finalisé en fin d'année**, a été rédigé avec une attention toute particulière pour éviter les factures astronomiques (pas de supplément pour l'ADR, différence entre panne et accident, justifications obligatoires pour certains postes, etc). **L'agence « Agentschap Wegen en Verkeer » veillera à une facturation correcte** tout au long de l'exécution du contrat et prévoiera des phases d'évaluation en concertation avec toutes les parties concernées.

L'UPTR s'est toujours opposée au caractère injuste du décret Essieux. Pour l'instant, uniquement les transporteurs sont poursuivis en justice avec des amendes élevées, et ce, alors que les chauffeurs se voient presque toujours dans l'impossibilité matérielle de contrôler le poids à l'essieu. L'UPTR dénonce particulièrement le caractère automatisé de la procédure qui fait que les transporteurs ne se sentent pas écoutés.

Hilde Crevits tout sourire lors de la signature du protocole pour la réduction de l'encombrement des routes

Le décret Essieux a été conçu pour que la Flandre puisse exercer son rôle de gestionnaire du réseau routier en contrant les dommages provoqués aux routes par la surcharge des camions. Des essieux surchargés usent plus rapidement le revêtement, ce qui en diminue la durée de vie. Une surcharge de 5% cause une augmentation de 21,5% d'usure supplémentaire. Une surcharge de 10% plus de 46%. Avec comme conséquence que le revêtement doit être remplacé plus rapidement; ceci occasionne des frais supplémentaires pour les autorités ainsi que des dommages économiques et une perte de temps pour le secteur privé de par les embouteillages provoqués.

« Une surcharge de 5 % cause une augmentation de 21,5 % d'usure supplémentaire des routes »

