

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : Date mise à jour: 21/06/2002
PROJET Dossier 5 – Mesures pour une circulation plus sûre des camions		page 1 de 14

1. INTRODUCTION

- 1.1. Transport de marchandises par route = transport en véhicules à moteur ou trains de véhicules dont la charge utile excède 500 kg (camionnettes, camions légers, camions avec ou sans remorque, tracteurs et semi-remorques).

Poids lourd = MMA > 3,5 tonnes, train de véhicules compris

Transport de marchandises = transport professionnel de marchandises + transport indépendant + propre transport

De par leur configuration et leur masse, les camions représentent une source de risques spécifique en raison, notamment, de la visibilité réduite du chauffeur sur son environnement immédiat (surtout au moment de tourner à droite) et de l'influence du chargement sur la conduite.

En cas de collision entre un camion et un autre usager, les lésions sont souvent très graves.

Les pertes de chargement et les accidents de la circulation impliquant des camions (poids lourds) – notamment lors de travaux – provoquent également pas mal d'incidents et d'embouteillages sur le réseau autoroutier.

- 1.2. L'insécurité routière relative au transport de marchandises par route requiert une approche pro-active, intégrée et spécifique.

Une politique ciblée en matière de transport de marchandises se justifie également par le fait que l'on s'attend à une augmentation du transport de marchandises par route.

- 1.3. Les comptages de la circulation 2000 traités par la Direction Routes du Ministère Fédéral des Communications et de l'Infrastructure et également publiés sur le site "statbel.fgov.be", révèlent que la quote-part des camions + camionnettes dans le total du trafic motorisé = 13,9%.

Tous les véhicules à moteur :	90,0 milliard de véhicules-km
Camions et camionnettes :	12,5 milliard de véhicules-km

Cette quote-part est restée relativement constante entre 1990 (13,8%) et 2000 (13,9%).

Cela dit, entre 1990 et 2000, le nombre de kilomètres parcourus dans le cadre du transport de marchandises a augmenté de 10,5% (respectivement 11,4 et 12,6 milliard de véhicules-km).

	<u>Parc automobile au 1 août 2000</u>	<u>Hausse 2000/1995</u>
poids lourds	154.459	+1,6%
(dont tracteurs)	45.452	+13,4%
camions légers	393.972	+35,7%
véhicules automobiles	4.678.376	+9,5%

Quote-part des 3 principaux modes de transport dans le total des transports de marchandises (en tonnes-km) en Belgique en 1997 (Source INS – Febiac Info) :

Transport par route :	71,8%
Chemin de fer :	15,7%

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création :
PROJET Dossier 5 – Mesures pour une circulation plus sûre des camions		Date mise à jour: 21/06/2002
		page 2 de 14

Navigation intérieure : 12,5%

Remarque : Le transport par camions avec une capacité de chargement < 1 tonne n'est pas repris dans ces comptages. La quote-part du transport par route mentionnée peut dès lors être considérée comme une limite inférieure.

Une progression linéaire de la courbe de croissance de ces dernières décennies se traduirait par une augmentation de 70% de la demande de transports pour la période 1995 – 2020.

Si l'on tient compte des développements futurs sur le plan de l'économie et de la société (par ex. transports multimodaux), on peut dire que le tassement de la croissance déjà en cours se poursuivra, de sorte qu'au cours des 20 années à venir, l'accroissement de la demande en matière de transports devrait augmenter d'environ 50%.

Contrairement au passé, cet accroissement ne devrait pas seulement se répercuter sur le transport par route, à condition, toutefois, qu'une série de mesures soient prises à temps.

2. ANALYSE DES STATISTIQUES D'ACCIDENTS

2.1. Voir note séparée en annexe.

2.2. En 2000, 1.470 personnes ont été tuées dans la circulation. Parmi elles, 204 ont été tuées dans un accident avec un poids lourd et 128 dans un accident avec un camion léger, ce qui équivaut, au total, à 22,6% de l'ensemble des tués dans la circulation.

Les poids lourds (camions >3,5 tonnes ou tracteurs) qui représentent 2,7 % de l'ensemble du parc des véhicules à moteur et qui parcourent 10,6 % de la totalité des véhicules-km, sont impliqués dans 6,4 % des accidents corporels qui font toutefois 13,9 % des tués.

La nature du véhicule, sa masse plus importante et sa configuration spécifique jouent un rôle décisif en la matière.

A noter, par ailleurs, que les occupants de poids lourds ne représentent que 1,4 % de l'ensemble des tués dans la circulation. Ceci est également dû aux caractéristiques spécifiques du véhicule.

L'analyse des données d'accidents révèle en outre que :

1. Les camions sont plus souvent impliqués dans des accidents avec virage à droite, lors de manœuvres ainsi que dans des accidents dus au non-respect des distances.
2. Le nombre d'incidents et/ou d'accidents avec perte de chargement est élevé. Des erreurs de chargement (mauvaise répartition du chargement, surcharge) et le fait de ne pas tenir suffisamment compte de la gêne provoquée par un chargement mobile (camions-citernes, viande pendue à des crochets, etc.) sont aussi souvent à l'origine d'incidents et même du retournement du véhicule.
3. De nombreux accidents sont dus 1) à des travaux routiers et 2) à une mauvaise visibilité (vitesse excessive, non-respect des distances, distraction, inattention, fatigue).

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création :
PROJET Dossier 5 – Mesures pour une circulation plus sûre des camions		Date mise à jour: 21/06/2002 page 3 de 14

4. Les véhicules immatriculés à l'étranger sont plus souvent impliqués dans des accidents avec des objets fixes (obstacles et véhicules) que les véhicules immatriculés en Belgique.
5. De par sa configuration, le camion représente, bien plus souvent que les autres véhicules, une menace pour les tiers.

L'analyse des situations réelles d'accidents fait ressortir 4 sortes d'accidents types, à savoir :

1. retournement, cisaillement ou camion quittant la route en raison d'une perte de contrôle
2. autre véhicule glissant sous le camion lors d'une collision
3. usagers happés par un camion au moment où celui-ci tourne à droite ou effectue une manœuvre
4. camion qui tamponne un véhicule roulant lentement ou à l'arrêt.

3. RAPPORTS RECENTS SUR LA SECURITE ROUTIERE ET LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

- 3.1. En 1999, le SWOV-NL publiait le rapport d'étude "De veiligheid van vrachtauto's", réalisé à la demande du « Transport en Logistiek Nederland » (TLN).

Partant des caractéristiques des accidents de camions, le rapport du SWOV propose une série de mesures destinées à améliorer la sécurité routière. Ces mesures ont trait aux caractéristiques du véhicule, à la modification du comportement, à l'infrastructure et à la logistique. Il s'agit de mesures déjà en vigueur ou d'éventuelles mesures à prendre.

Il a également été procédé à une analyse coût-efficacité des mesures (concernant les camions et la modification du comportement), pour lesquelles on a pu déterminer les profits (en termes de réduction des victimes) et les coûts.

On s'est basé, pour ce faire, sur le test un million d'euros et sur une méthode de classement.

Ce rapport a également constitué une source d'inspiration pour les auteurs du Projet de Plan Fédéral de Sécurité Routière du 28 juillet 2000 et du Projet de Plan de Mobilité en Flandre du mois de juin 2001.

Dans le cadre du « Nationaal Verkeers- en Vervoersplan » (NVVP-2010) du Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat, un module séparé "Beleidsplan Verkeersveiligheid Goederenvervoer over de Weg" a été rédigé par la Directie Transportveiligheid du Directoraat Generaal Goederenvervoer (DGG).

Pour soutenir cette politique, le Nederlands Economisch Instituut (NEI-Transport) a effectué une analyse des coûts et profits portant sur l'ensemble des mesures proposées.

Cette étude a également donné lieu à une série de recommandations, notamment à propos de la composition du programme, de la traduction des objectifs politiques en mesures concrètes et de la surveillance de leur impact.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : Date mise à jour: 21/06/2002
PROJET Dossier 5 – Mesures pour une circulation plus sûre des camions		page 4 de 14

- 3.2. A l'occasion du Colloque sur la problématique de la sécurité routière dans le secteur du transport - Bruxelles, 30 octobre 2001 - la Commission Sectorielle du Transport Routier du SERV (Sociaal Economische Raad Vlaanderen) a publié une série de recommandations.
- 3.3. Le numéro de novembre 2000 de la revue Febiac Info "Le rôle du véhicule utilitaire au 21ème siècle" contient un article "Le camion en 2020: un futur encore plus sûr" et énumère également les mesures de sécurité en cours d'élaboration.

4. APPROCHE DE L'INSECURITE ROUTIERE LIEE AU TRANSPORT DE MARCHANDISES

- 4.1. ***La politique de sécurité routière relative au transport de marchandises par route vise non seulement à promouvoir la sécurité sur la route (Sécurité Durable : individu, véhicule, route et environnement) mais également à instaurer des conditions optimales pour le transport de marchandises, en améliorant la gestion des entreprises de transport (qualité de l'organisation et des concepts de transport).*** Ceci réduit le risque d'erreurs et diminue l'insécurité routière liée au transport.

Le fait d'investir dans la sécurité routière s'avère rentable pour l'entreprise. Eviter les accidents entraîne, en effet, de meilleures conditions de travail, une réduction importante des frais opérationnels, des avantages au niveau de l'économie de l'entreprise (moins de frais d'entretien et de réparation, prime d'assurance moins élevée, pas de réduction du personnel disponible, moins de risques de détérioration du chargement,...).

Le problème de la sécurité routière en matière de transport de marchandises ne relève toutefois pas uniquement du secteur du transport. Toutes les parties privées concernées, organisations sociales et instances publiques, doivent contribuer à promouvoir la sécurité routière. Les autorités publiques doivent prendre pleinement leurs responsabilités en la matière et jouer le rôle de régisseur. Les denrées doivent parvenir à temps, de manière fiable et pour un coût raisonnable auprès de l'entreprise et chez le consommateur (qualité du service presté).

Pour y arriver, il faut mettre en œuvre toute une palette de mesures diverses, axées sur la modification du comportement, le véhicule, l'infrastructure, l'aménagement du territoire et la technologie (ITS, logistique du transport).

- 4.2. ***Au niveau du chargement des camions, chaque maillon du processus logistique doit prendre ses responsabilités. Ce n'est pas toujours le cas pour l'instant. Le principe de co-responsabilité du donneur d'ordre et du chargeur, repris dans la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route, doit être appliqué plus efficacement.***

Les gains réalisés par les transporteurs professionnels de marchandises sont limités. Une combinaison de différents facteurs (offre importante, peu d'éléments distinctifs, surcapacité) entraîne une forte concurrence au niveau des prix et place le transporteur dans une position de faiblesse par rapport au chargeur.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création :
PROJET Dossier 5 – Mesures pour une circulation plus sûre des camions		Date mise à jour: 21/06/2002
		page 5 de 14

Etant donné que seul le transporteur était responsable de la sécurité, il était difficile pour lui d'intégrer les frais qui s'y rattachent dans le prix du transport, vu que le chargeur est surtout intéressé par des frais de transport aussi réduits que possible. Les possibilités d'investir dans la sécurité routière sont donc limitées.

La recherche d'une plus grande flexibilité au niveau des temps de travail et de livraison dans le secteur du transport de marchandises constitue un problème épineux. Cela dit, le problème de la flexibilité n'est pas propre au secteur du transport.

Le but ultime du secteur du transport par route doit être de passer de la "concurrence des prix" à la "concurrence au niveau de la qualité".

4.3. ***Il faut indubitablement accorder plus d'attention à la relation entre l'aménagement du territoire et le transport de marchandises.***

Ainsi, la décision concernant la localisation d'un bâtiment, d'une route, d'un terrain industriel, d'une zone d'habitation, etc. influence le choix des itinéraires, des moyens de transport et la sécurité routière.

Les trajets empruntés par les camions doivent, autant que possible, éviter les voies à forte densité de construction, les zones de séjour et les abords d'écoles.

Les aménagements en matière d'infrastructure et réaménagements ciblés de l'infrastructure existante doivent être réalisés dans le but d'améliorer, avant tout, la mobilité et la sécurité. Il s'agit, à cet effet, de s'intéresser aux besoins spécifiques des transports de marchandises (par ex. en tenant plus compte, lors de l'aménagement de rotondes, du rayon de braquage des camions ; en veillant à une meilleure signalisation et organisation des travaux de voirie).

4.4. L'amélioration de la sécurité active et passive, souvent imposée par une réglementation internationale, relève du domaine des constructeurs, qui opèrent dans un environnement concurrentiel.

L'introduction généralisée de systèmes d'amélioration de la visibilité sur ou dans les camions peut être encouragée par les autorités publiques.

Les applications télématiques permettant de promouvoir la sécurité routière doivent être stimulées au maximum.

4.5. ***Le développement et l'instauration d'une véritable culture de la sécurité dans le secteur du transport doit constituer un point absolument prioritaire.***

Le secteur du transport développe lui-même diverses initiatives pour promouvoir la sécurité routière. Ces initiatives se situent dans le domaine de la formation professionnelle, de la sensibilisation et de la responsabilisation (cf. notamment le manuel de sécurité routière IRU).

Citons également, pour exemple, la campagne "Veilig op Weg" du SAV dans les écoles primaires en Flandre, visant à sensibiliser les enfants au problème de l'angle mort ainsi que l'action, déjà plus ancienne, menée à Oudenburg.

Une des initiatives les plus prometteuses est la charte de transport de Colruyt et la charte de sécurité routière de FEBETRA, SAV et UPTR.

La charte de transport comporte deux volets : le premier s'adresse au responsable de l'entreprise de transport et vise à mettre à la disposition des chauffeurs tous les

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : Date mise à jour: 21/06/2002
PROJET Dossier 5 – Mesures pour une circulation plus sûre des camions		page 6 de 14

moyens nécessaires pour pouvoir rouler en sécurité, tandis que le second est destiné aux chauffeurs eux-mêmes.

Les chauffeurs de camion qui signent la charte s'engagent à adopter un comportement sûr au volant.

- 4.6. ***Vu l'accroissement explosif du nombre de camionnettes et l'insécurité routière qui en découle, les exigences auxquelles doivent répondre les poids lourds doivent également s'appliquer à ces dernières, moyennant certaines adaptations (voir notamment la directive UE limiteurs de vitesse, en cours d'élaboration).***

5. INTENSIFICATION DES MESURES EXISTANTES ET MISE EN OEUVRE DES MESURES EN PHASE DE PREPARATION.

Les mesures prioritaires proposées sont indiquées en « gras-italiques ».

*Les mesures marquées d'une * sont les plus performantes au niveau coût-efficacité d'après la méthode de classement du SWOV.*

5.1. Convention avec le secteur du transport

Voir les accords du groupe de travail "concurrence loyale" créé en vertu de l'accord du 14 septembre 2000 – convention avec le secteur du transport – relatif aux nouvelles perspectives à accorder au secteur du transport par route (Cabinet Madame Isabelle Durant), concernant notamment :*

- a. L'amélioration de l'organisation des contrôles à propos du respect des législations, des réglementations et des conventions collectives (+ collaboration européenne)
- b. De nouvelles missions pour les Commissions consultatives, prévues par la législation relative au transport par route de marchandises ou de personnes
- c. L'amélioration de la législation en matière de co-responsabilité

Un calendrier d'application des mesures retenues a été introduit (voir Cabinet)

* Le groupe de travail est composé de représentants des organisations professionnelles, des syndicats et des Ministres concernés (Affaires Sociales, Affaires Economiques, Emploi, Finances, Justice, Mobilité et Transports).

5.2. En matière de modification du comportement

- ***campagne d'information à l'intention des chauffeurs de camions afin de les inciter à utiliser les ceintures déjà présentes (*)***
- ***campagne d'information à l'intention des chauffeurs concernant la vigilance et la fatigue au volant (voir EGSR - dossier 3 « Fatigue »)***
- ***intensification de la formation de base des conducteurs du groupe 2 (chauffeurs de camions et de bus) et organisation d'une formation à la conduite continuée**, consistant notamment à apprendre à manier les nouveaux instruments (ADAS, GPS, ...). Cette formation se fait en collaboration avec les entreprises, les autos-écoles, les centres de formation de l'ONEM, le Fonds Social du Transport Routier et des centres agréés de formation continue à la conduite.*
- *meilleure coordination des examens médicaux pour les conducteurs du groupe 2, approche préventive et détection, à temps, des risques liés à la santé)*

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : Date mise à jour: 21/06/2002
PROJET Dossier 5 – Mesures pour une circulation plus sûre des camions		page 7 de 14

- **soutien actif des programmes de sécurité dans les entreprises possédant un parc de véhicules (introduction d'une culture de sécurité, charte de transport)**

On peut, pour ce faire, utiliser les instruments suivants :

- formation permanente à la conduite continuée et système de tuteur
 - cours de conduite défensive pour les chauffeurs (améliorer le comportement au volant, éviter les erreurs de conduite, meilleure interaction avec les autres usagers)
 - système de récompenses en cas de conduite sûre
 - système d'enregistrement des accidents dans les entreprises, combiné à une analyse du tachygraphe comme instrument pour l'analyse des accidents et discussion avec le chauffeur
 - politique du 0,2 pour mille de taux d'alcool pour les chauffeurs
 - élaboration, au sein de l'entreprise, d'un plan d'action (checklist) en cas d'accident
- poursuivre la recherche concernant
 - l'importance et l'origine de la fatigue et des troubles de la conscience au niveau des accidents (voir EGSR – Dossier 3 "Fatigue") ; voir aussi le paragraphe 5.6.
 - l'adaptation des temps de conduite et de repos au biorythme du chauffeur
 - la relation entre les aspects liés à l'âge et la fatigue au volant
 - la relation entre le mode de vie (alimentation, condition physique) et l'implication dans les accidents
 - l'influence de l'ADAS (ADAS = Advanced Driver Assistance Systems) sur le comportement au volant

Outre les mesures préventives précitées, il s'agit également de poursuivre le développement et l'application d'initiatives ayant trait au domaine de la répression :

- **poursuite de l'optimisation du protocole de collaboration entre les différents services de contrôle** (transport terrestre, douane et accises, inspection sociale, services de police) en vue d'arriver à une coordination des contrôles, tant sur la voie publique (y compris les voies qui ne sont pas des autoroutes) qu'au sein des entreprises

cfr. la problématique de la concurrence déloyale (par exemple véhicules non-autorisés ou non-assurés, conditions de travail des chauffeurs non-UE)

le système Eurocontrol Route doit être développé plus avant

- contrôle concernant le respect des temps de travail et des temps de conduite et de repos (tachygraphe électronique) – réglementation plus flexible
- contrôle de la surcharge, surtout pour le transport national de marchandises
- les gestionnaires de la voirie peuvent offrir des facilités permettant de contrôler les problèmes de surcharge – weight in motion
- contrôle des limiteurs de vitesse

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : Date mise à jour: 21/06/2002
PROJET Dossier 5 – Mesures pour une circulation plus sûre des camions		page 8 de 14

- organisation de contrôles techniques mobiles le long des routes (C.E.)
cfr. la problématique de l'état technique des véhicules en provenance de certains pays hors UE

voir Administration du Transport terrestre.

Remarque:

Il existe, actuellement, trop peu d'endroits de contrôles suffisamment sûrs le long des principaux axes routiers (par ex. le parking à Meer, le long de la E19, ne peut plus être utilisé pour effectuer des contrôles).

- ***répression et poursuite des conducteurs qui ne respectent pas les règles du jeu***
 - ***contrôle du respect des règles de vitesse***
 - ***surveillance du respect des distances de sécurité entre les véhicules lourds*** (avec utilisation de nouvelles techniques); la distance de sécurité est fonction de la vitesse dans les embouteillages
- installation d'un système alcolock comme sanction possible en cas de récidive
- ***étude de l'impact de l'installation d'une boîte noire dans les camions, en cas de problèmes*** (récidive dans le cadre d'infractions graves) (*)
- ***les « perceptions immédiates » ne laissent, actuellement, pas de traces ; elles devraient toutefois pouvoir être répertoriées afin de permettre d'évaluer la fiabilité – une des conditions d'accès à la fonction de dirigeant d'entreprise, outre la compétence professionnelle et les moyens financiers.***

5.3. **Sur le plan du véhicule** (voir EGSR – Dossier 8 "Amélioration de la sécurité active et passive dans les véhicules")

- ***installer des ceintures dans tous les camions et en encourager l'utilisation*** (*)
- ***généraliser l'installation des rétroviseurs ou des caméras anti-angle mort, surtout sur les camions affectés à la distribution*** (cfr. réglementation européenne relative aux systèmes d'élargissement du champ de vision) (*)
Entre-temps, concernant l'angle mort, bon nombre d'administrations publiques et d'entreprises ont d'ores et déjà décidé de poser certaines conditions en matière d'adjudications et d'équiper leurs propres véhicules d'entreprise de systèmes d'amélioration de la visibilité (des circulaires en la matière ont été publiées)
- ***installer un limiteur de vitesse maximale dans les camions légers, à partir de 3,5 tonnes*** (priorité européenne)
- ***poursuivre l'installation de protections latérales efficaces sur les camions (C.E.), et principalement sur les camions affectés à la distribution*** (*)
- ***installer de meilleures protections under-run à l'arrière des camions (C.E.) et encourager le placement anticipé spontané*** (*)
- améliorer l'éclairage arrière
- ***améliorer la sécurité active et passive des camions via des réglementations ECE et C.E. et des directives C.E.***

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : Date mise à jour: 21/06/2002
PROJET Dossier 5 – Mesures pour une circulation plus sûre des camions		page 9 de 14

- veiller à respecter le bon état technique des véhicules (entretien préventif, éviter les ennuis mécaniques, respect de la réglementation technique)
poursuite de l'optimisation du contrôle technique comprenant notamment, des tests de freinage de véhicules chargés
- instaurer un système de garantie de la qualité au niveau du transport par route
analyser la valeur de la certification ISO
- **supprimer le système de cruise control** (éviter l'accoutumance)
- signaler efficacement les trappes de chargement ouvertes qui, en raison de leur faible visibilité et de leur structure rigide, sont particulièrement dangereuses
- encourager le marquage visible des parois latérales et arrière des poids lourds. l'apposition d'un marquage retro-réfléchissant sur le contour du véhicule et le marquage des flottes (logos et publicité) sont d'ores et déjà autorisés
- améliorer la stabilité des camions, surtout en cas de transport de liquides (proposition à l'ECE pour essai de retournement dynamique en 2008)
- promouvoir le freinage électronique + la suspension active, avec un meilleur réglage tracteur-remorque ; electronic stability and roll-over protection programs ; low profile tyres
- promouvoir la signalisation de la marche arrière
- encourager l'installation de l'air conditionné dans les véhicules
- stimuler l'installation d'appareils de contrôle (indicateurs de surcharge et de pression des pneus)
- encourager l'installation de ADAS et ITS et suivre les développements dans ce secteur (par ex. systèmes aidant à garder le contrôle du véhicule, lane departure systems, systèmes anti-collision, proximity sensors, parking pilot, reversing cameras, night vision systems)
- participer à la recherche sur ISA (limiteur de vitesse intelligent)

5.4. **En matière d'infrastructure** (sûre et accessible)

- **achèvement de la catégorisation des voies (artères de circulation et zones de séjour)**
séparation trafic de destination – trafic de passage en agglomération
- **aménagement et signalisation optimaux des chantiers lors de travaux de voirie et meilleure signalisation des déviations**
- **interdictions modulables de dépasser sur certaines (auto)routes (2X2), actionnées, de préférence, par le biais de la télématique**
- prise en considération des camions lors de l'aménagement de rotondes et autres carrefours
- limites de vitesse nuancées pour les poids lourds
- sécurité dans les tunnels
- introduction d'une technologie de la circulation intelligente
- étude de faisabilité concernant la possibilité d'aménager des sorties séparées sur autoroutes pour accéder aux terrains industriels

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : Date mise à jour: 21/06/2002
PROJET Dossier 5 – Mesures pour une circulation plus sûre des camions		page 10 de 14

- concertation ou accord entre les communes et les sociétés :
 - accès plus sélectif aux zones de séjour pour les camions, en concertation avec les provinces et les communes (avec, notamment, l'instauration de périodes de livraison pour les transports affectés à la distribution de marchandises)
 - concertation concernant l'aménagement de ralentisseurs de trafic
 - inventaire, par commune, des endroits difficiles et dangereux
 - route sûre vers les endroits de chargement et de déchargement dans les centres commerciaux
 - étude et test de nouvelles formes de distribution de marchandises

5.5. **En matière de logistique**

- accords concrets avec les firmes de transport au sein des comités de secteur compétents
- stimuler l'usage d'une technologie de transport intelligente
- introduction de systèmes efficaces pour la planification des itinéraires
- élargissement de l'échelle grâce à la concentration des centres de distribution
- collaboration entre transporteurs grâce au regroupement de chargements
- étude de faisabilité concernant la mise en oeuvre de longues combinaisons dans notre pays???
- étude sur les effets de la distribution de nuit

5.6. ***Un management efficace en matière de sécurité routière requiert un monitoring et une analyse approfondie des accidents impliquant des camions (par ex. rôle de la fatigue et des troubles de la conscience, etc...), ainsi qu'un enregistrement statistique adéquat*** (par ex. une meilleure distinction entre les différents types de camions, entre le transport pour son propre compte et pour le compte d'autrui, les types de chargement, l'année de construction, l'autorisation de transport, le contrôle technique, etc...).

Des comptes rendus périodiques sur les résultats de la politique menée doivent permettre un feedback optimal des objectifs et des initiatives réalisés.

5.7. **Les camionnettes**

Les outils dont nous disposons actuellement ne permettent pas d'aborder l'insécurité routière au niveau des camionnettes.

L'expansion des camionnettes est spectaculaire et elle n'a pas l'air d'être terminée. Pour de nombreuses firmes de petite envergure, il s'agit d'un moyen de transport pratique, flexible et bon marché. Les outils actuels pour améliorer la sécurité routière dans les transports par route (tachygraphe, limiteur de vitesse, permis de conduire, accès à la profession) ne s'appliquent pas aux camionnettes.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création :
PROJET Dossier 5 – Mesures pour une circulation plus sûre des camions		Date mise à jour: 21/06/2002
		page 11 de 14

Les effets secondaires négatifs liés à l'accroissement du nombre de camionnettes appellent des mesures supplémentaires afin d'arriver à inverser la tendance en matière d'insécurité routière.

6. SYNTHÈSE

6.1. Approche de l'insécurité routière liée au transport de marchandises

La politique de sécurité routière relative au transport de marchandises par route vise non seulement à promouvoir la sécurité sur la route (Duurzaam veilig : individu, véhicule, environnement) mais également à instaurer des conditions optimales pour le transport de marchandises, en améliorant la gestion des entreprises de transport (qualité de l'organisation et des concepts de transport).

Le problème de la sécurité routière en matière de transport de marchandises ne relève toutefois pas uniquement du secteur du transport.

Pour y arriver, il faut mettre en œuvre toute une palette de mesures diverses, axées sur la modification du comportement, le véhicule, l'infrastructure, l'aménagement du territoire et la technologie (ITS, logistique du transport).

Au niveau du chargement des camions, chaque maillon du processus logistique doit prendre ses responsabilités. Ce n'est pas toujours le cas pour l'instant. Le principe de co-responsabilité du donneur d'ordre et du chargeur, repris dans la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route, doit être mieux appliqué.

Il faut indubitablement accorder plus d'attention à la relation entre l'aménagement du territoire et le transport de marchandises.

Les applications télématiques permettant de promouvoir la sécurité routière doivent être stimulées au maximum.

L'introduction généralisée de systèmes d'amélioration de la visibilité sur ou dans les camions peut être encouragée par les autorités publiques.

Le développement et l'instauration d'une véritable culture de la sécurité dans le secteur du transport doit constituer un point absolument prioritaire.

Vu l'accroissement explosif du nombre de camionnettes et l'insécurité routière qui en découle, les exigences auxquelles doivent répondre les poids lourds doivent également s'appliquer à ces dernières, moyennant certaines adaptations.

Un management efficace en matière de sécurité routière requiert un monitoring et une analyse approfondie des accidents impliquant des camions, ainsi qu'un enregistrement statistique adéquat.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création :
PROJET Dossier 5 – Mesures pour une circulation plus sûre des camions		Date mise à jour: 21/06/2002
		page 12 de 14

6.2. Le Comité d'accompagnement des Etats Généraux de la Sécurité Routière considère les mesures suivantes comme prioritaires :

*Les mesures marquées d'une * sont les plus performantes au niveau coût-efficacité d'après la méthode de classement du SWOV*

1. Convention avec le secteur du transport

Voir les accords avec le groupe de travail "concurrence loyale" créé en vertu de l'accord du 14 septembre 2000 – convention avec le secteur du transport – relatif aux nouvelles perspectives à accorder au secteur du transport par route (Cabinet Madame Isabelle Durant, 01/02/2001)

* Le groupe de travail est composé de représentants des organisations professionnelles, des syndicats et des Ministres concernés (Affaires Sociales, Affaires Economiques, Emploi, Finances, Justice, Mobilité et Transports).

2. En matière de modification du comportement

- *campagne d'information à l'intention des chauffeurs de camions afin de*

a. les inciter à utiliser les ceintures déjà présentes ()*

b. les sensibiliser au problème de la vigilance et de la fatigue au volant (voir EGSR - dossier 3 « Fatigue »)

- *intensification de la formation de base des conducteurs du groupe 2 (chauffeurs de camions et de bus) et organisation d'une formation à la conduite continuée, consistant notamment à apprendre à manier les nouveaux instruments (ADAS, GPS, ...). Cette formation se fait en collaboration avec les entreprises, les autos-écoles, les centres de formation de l'ONEM, le Fonds Social du Transport et des centres agréés d'aptitude à la conduite.*

- *soutien actif des programmes de sécurité dans les entreprises possédant un parc de véhicules (introduction d'une culture de sécurité, charte de transport)*

3. Outre les mesures préventives précitées, il s'agit également de poursuivre le développement et l'application d'initiatives ayant trait au domaine de la répression :

- *poursuite de l'optimisation du protocole de collaboration entre les différents services de contrôle (voir Administration du Transport terrestre)*

Remarque : Il existe, actuellement, trop peu d'endroits de contrôles suffisamment sûrs le long des principaux axes routiers (par ex. le parking à Meer, le long de la E19, ne peut plus être utilisé pour effectuer des contrôles)

- *répression et poursuite des conducteurs qui ne respectent pas les règles du jeu*
 - *contrôle du respect des règles de vitesse*
 - *surveillance du respect des distances de sécurité entre les véhicules lourds*

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création :
PROJET Dossier 5 – Mesures pour une circulation plus sûre des camions		Date mise à jour: 21/06/2002
		page 13 de 14

- *étude de l'impact de l'installation d'une boîte noire dans les camions ; un projet pilote avec programme de test adapté pourrait être mis sur pied (par l'IBSR). L'installation d'une boîte noire pourrait, dans une première phase, être limitée aux cas problématiques (récidive dans le cadre d'infractions graves, etc...)(*)*
- *les « perceptions immédiates » ne laissent, actuellement, pas de traces ; elles devraient toutefois pouvoir être répertoriées afin de permettre d'évaluer la fiabilité – une des conditions d'accès à la fonction de dirigeant d'entreprise, outre la compétence professionnelle et les moyens financiers.*

4. Sur le plan du véhicule

- *poursuivre l'installation de protections latérales efficaces sur les camions (C.E.), et principalement sur les camions affectés à la distribution (*)*
- *installer des ceintures dans tous les camions et en encourager l'utilisation (*)*
- *généraliser l'installation des rétroviseurs ou des caméras anti-angle mort, surtout sur les camions affectés à la distribution (*)*
- *installer un limiteur de vitesse dans les camions légers, à partir de 3,5 tonnes*
- *installer de meilleures protections under-run à l'arrière des camions (C.E.) et encourager le placement anticipé spontané (*)*
- *améliorer la sécurité active et passive des camions via des réglementations ECE et C.E. et des directives C.E.*

encourager l'installation de ADAS et ITS et suivre les développements dans ce secteur (par ex. systèmes aidant à garder le contrôle du véhicule, lane departure systems, systèmes anti-collision, proximity sensors, parking pilot, reversing cameras, night vision systems, electronic stability and roll-over protection programs)

- *low-profile tyres*
- *supprimer le système de cruise control*

5. En matière d'infrastructure (sûre et accessible)

- *achèvement de la catégorisation des voies (artères de circulation et zones de séjour
séparation trafic de destination – trafic de passage en agglomération*
- *aménagement et signalisation optimaux des chantiers lors de travaux de voirie et meilleure signalisation des déviations*
- *interdictions modulables de dépasser sur certaines (auto)routes (2X2), actionnées, de préférence, par le biais de la télématique*

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création :
PROJET Dossier 5 – Mesures pour une circulation plus sûre des camions		Date mise à jour: 21/06/2002 page 14 de 14

6. Les camionnettes

Les effets secondaires négatifs liés à l'accroissement du nombre de camionnettes appellent des mesures supplémentaires afin d'arriver à inverser la tendance en matière d'insécurité routière.

Ces mesures devraient faire l'objet d'un débat entre tous les acteurs de ce secteur (vitesse maximale, examen de conduite spécifique, contrôle technique spécifique, accès à la profession, etc. ??).