

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : TRANSPORT DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES PAR ROUTE

1. POSITION DU PROBLEME

Introduction

La problématique du transport par route requiert une approche particulière qui tient compte des éléments suivants:

- caractéristiques des véhicules utilisés et des diverses pertes de chargement
- demande croissante en matière de transports
- présence croissante des camions et des camionnettes dans le trafic
- rôle du transport de personnes par route dans la problématique de la mobilité.

IMPORTANCE RELATIVE DES VEHICULES UTILITAIRES					
	camionnettes ⁽²⁾	camions	tracteurs de semi	cars et bus	parc total
nombre au 1/1/2007 ⁽¹⁾	524 693	106 006	47 852	15 509	6 730 000
% du parc	7.8%	1.7%	0.8%	0.25%	100%
véh-km parcourus ⁽³⁾	9.2		8.5	0.8	94.7
% du total	9.7%		8.9%	0.8%	100.0%
⁽¹⁾	parc belge, y compris véhicules en transit				
⁽²⁾	masse totale autorisée <= 3,5 tonnes				
⁽³⁾	milliards de km parcourus en 2005 sur les routes belges, par des véhicules belges ou étrangers				

Camions légers et camionnettes

Dans la communication de la Commission du 2 juin 2003 concernant le programme d'action européen pour la sécurité routière "réduire de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne d'ici 2010: une responsabilité partagée", il est fait mention, à la page 36, des véhicules utilitaires dont la masse maximale autorisée est inférieure à 3,5 tonnes et qui transportent des marchandises: "dans un avenir proche, il faut également veiller aux conséquences que pourrait avoir une utilisation croissante des petits véhicules utilitaires et véhicules de société. L'absence de réglementation quant à la formation, le temps de conduite et de repos, les limiteurs de vitesse, la sécurité du chargement, peut avoir des incidences en termes de sécurité routière".

Dans son examen du "mid-term review" du Livre blanc des transports, le Comité Economique et Social Européen s'est inquiété de cette évolution sur le plan de la sécurité routière.

Lorsque l'on parle de transport routier de marchandises, on fait, en général, uniquement référence aux véhicules utilitaires dont la masse maximale autorisée excède 3,5 tonnes. Sont dès lors exclus du vocable transport de marchandises, tous les véhicules utilitaires dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3,5 tonnes, c'est-à-dire les véhicules plus communément appelés camionnettes et petits camions, ce qui n'est évidemment pas sans conséquence sur la mobilité et la sécurité routière.

Il faut ajouter que les véhicules de – 3,5 tonnes ne doivent pas non plus respecter la directive sur le permis de conduire, qui vient juste d'être adoptée.

Il est intéressant de se référer également à l'avis du CESE 507/2004 – 2003/252 COD où, au point 3.12, "le Comité constate que beaucoup de conducteurs titulaires du permis de

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : TRANSPORT DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES PAR ROUTE

conduire B (camionnettes) effectuent du transport professionnel et que la directive proposée ne prévoit pas de mesures spécifiques pour contrer la présence importante de cette catégorie dans les statistiques relative aux accidents de la route. Cela signifie que cette catégorie de conducteurs n'est pas tenue de respecter, à l'heure actuelle, les dispositions relatives aux temps de conduite et de repos et à l'aptitude professionnelle et que les véhicules en question ne doivent pas être équipés de limiteur de vitesse...".

Par ailleurs, certaines villes envisagent de créer des centres de distribution en dehors des centres urbains, où les camions de plus de 3,5t viendraient livrer des marchandises qui seraient alors transportées vers les clients finaux par des véhicules légers. Si cette tendance se confirme, elle va accentuer le nombre de véhicules de ce type dans le trafic urbain, ce qui aura un impact en termes de mobilité.

Relevons également un nombre croissant de "minibus" qui effectuent du transport de personnes en n'étant soumis à aucune réglementation.

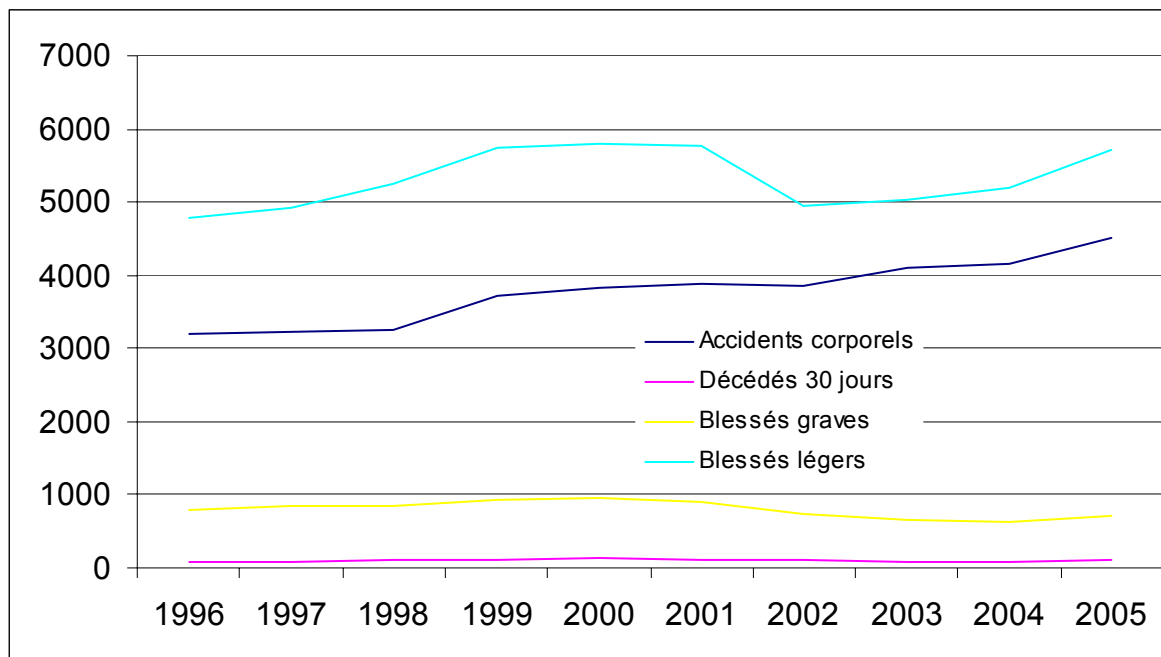
Pour prendre des mesures à l'égard de ce type de véhicules, il faudra réfléchir à la manière dont on va définir la cible des mesures: garde-t-on la masse comme seul critère, faut-il y ajouter d'autres critères démontrant l'usage professionnel du véhicule, ne faut-il pas prévoir de nouvelles dispositions en matière d'identification et d'immatriculation des véhicules ?

Les statistiques qui suivent montrent la nécessité qu'il y a à prendre plus sérieusement en considération ce phénomène vu l'augmentation du nombre d'accidents où un véhicule léger est impliqué.

Accidents impliquant au moins une camionnette et victimes

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Accidents corporels	3189	3233	3256	3714	3833	3884	3851	4093	4155	4521
Décédés 30 jours	93	92	98	122	128	116	113	78	83	97
Blessés graves	800	836	857	938	961	892	726	654	635	698
Blessés légers	4793	4927	5259	5733	5801	5757	4956	5029	5191	5705

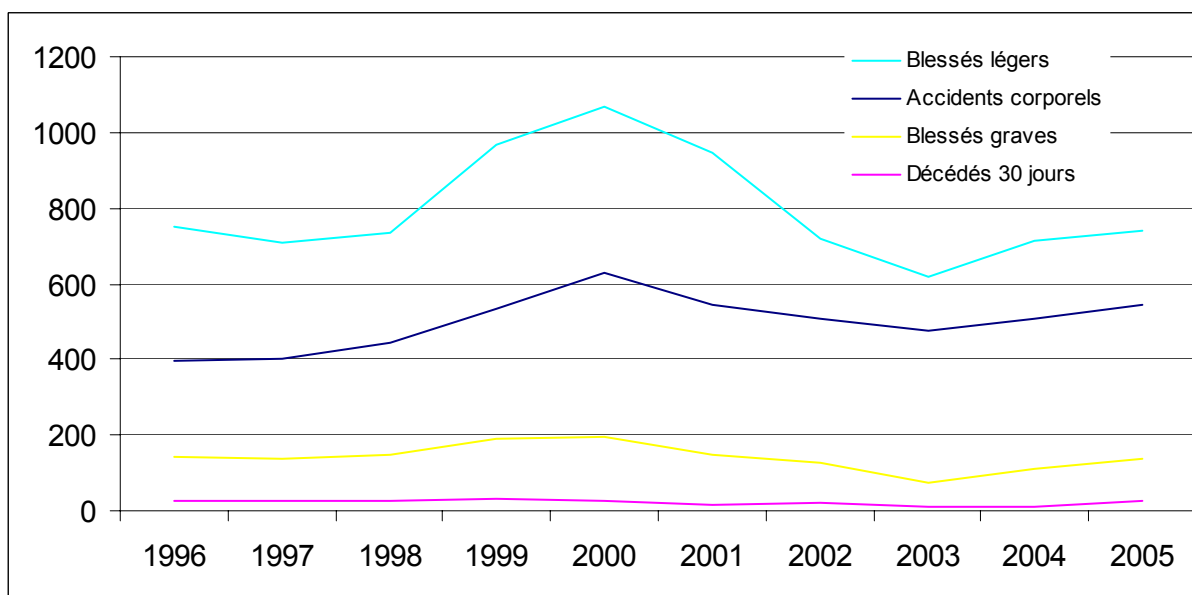
Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : TRANSPORT DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES PAR ROUTE



Source: Economie DG Stat et Info Eco SPF

Accidents impliquant au moins une camionnette et victimes sur autoroute

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Accidents corporels	399	404	446	535	631	547	508	476	509	547
Décédés 30 jours	24	26	29	31	27	15	22	11	12	29
Blessés graves	144	136	146	190	196	146	129	74	109	136
Blessés légers	752	707	736	970	1067	947	717	616	716	738



Transports scolaires

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : TRANSPORT DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES PAR ROUTE

Les véhicules affectés aux transports scolaires sont confrontés à divers problèmes au moment de prendre ou de déposer les enfants ou les jeunes: les passagers prêtent trop peu attention aux véhicules alentours ou aux dangers potentiels; les véhicules qui approchent effectuent souvent des manœuvres de dépassement qui mettent en danger les enfants ou les jeunes.

Conduite en cas de précipitations

L'interdiction de dépasser en cas de précipitations peut poser des problèmes aux autocars et autobus lorsqu'ils doivent circuler dans une file ininterrompue de camions (danger de collisions par l'arrière).

Par ailleurs, on constate que les véhicules entre 3,5t et 7,5t sont désormais soumis à la limitation de vitesse à 90 km/h; l'opportunité et la faisabilité d'une interdiction de dépassement en cas de précipitations n'a pas encore été étudiée à ce jour.

Le danger, pour la sécurité routière, de l'eau qui gicle ou d'une chaussée mouillée ne peut être sous-estimé et doit donc également être analysé.

Par ailleurs, la notion de "précipitations" est apparemment mal comprise par les chauffeurs professionnels et surtout par les chauffeurs professionnels étrangers qui, souvent, ne sont pas du tout au courant des règles spécifiques à la Belgique. Cette dernière remarque vaut évidemment aussi pour une série d'autres mesures belges.

Parkings

Il existe trop peu de parkings le long des autoroutes et, par ailleurs, bon nombre des parkings existants ne sont pas suffisamment sûrs. Ils ne disposent pas du confort requis (restauration – équipement sanitaire, nombre suffisant de places de stationnement...) pour permettre aux chauffeurs de se reposer dans un environnement sain et sûr.

Ces lacunes compromettent le respect des temps de conduite et de repos. Il est indispensable de disposer d'un nombre suffisant de parkings afin que les chauffeurs puissent garer leurs véhicules à temps et respecter ainsi les temps de repos obligatoires. Cela vaut évidemment aussi pour les cars de tourisme dans les villes.

Coresponsabilité dans le secteur du transport de personnes

Comme précisé lors de la première édition des Etats Généraux de la Sécurité Routière, la coresponsabilité de tous les acteurs de la chaîne logistique représente un élément essentiel pour la sécurité routière dans les transports par route.

Cette coresponsabilité a été améliorée en 2003 mais pas encore appliquée au secteur du transport de personnes.

Par ailleurs, l'article 19.4 du Règlement 561/2006 (temps de conduite et de repos) stipule que les Etats membres doivent veiller à la mise en place d'un système de sanctions applicables non seulement aux transporteurs mais également aux donneurs d'ordre professionnels tels qu'expéditeurs, chargeurs ou tour opérateurs en cas d'infraction au présent règlement ou au tachygraphe.

Vitesse maximale

Vu l'impact de la vitesse sur la sécurité routière, on peut se demander s'il ne faudrait pas veiller à une meilleure harmonisation, au niveau européen, des vitesses maximales pour le transport de personnes (vitesse 100), a fortiori dans une zone de transit comme la Belgique.

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : TRANSPORT DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES PAR ROUTE**Distances de sécurité, interdiction de dépasser**

A ce propos, il s'agit de mieux tenir compte de la spécificité de la situation des transports de personnes et des transports de marchandises.

La prise de mesures ciblées s'avère plus efficace que des dispositions trop générales.

Quoi qu'il en soit, le non-respect des distances de sécurité par certains chauffeurs continue à poser des problèmes, tout comme les difficultés rencontrées par les cars et les bus lorsqu'ils sont coincés dans une file de camions en raison de l'interdiction de dépasser.

Temps de conduite et de repos, trajets de nuit

Dans cette matière également, il s'avère indispensable de mieux respecter les spécificités des deux sous-secteurs.

Vu la demande croissante de pouvoir appliquer des horaires plus vastes en matière de chargement et de déchargement dans les ports ou chez les commerçants en raison des problèmes de congestion, il faut se demander sérieusement si les temps de conduite pendant la nuit peuvent continuer à être considérés de la même manière que les temps de conduite en journée. Les accidents graves se produisent souvent la nuit, même avec des chauffeurs ayant respecté la réglementation au niveau des heures mais qui se sont tout de même endormis.

Le problème de la fatigue au volant dans les transports par route requiert donc une approche plus sérieuse et mieux adaptée.

Sanctions en cas d'infractions des transports exceptionnels (amendes par rapport aux rétributions): proportionnalité cf. catalogue des amendes

Des amendes spécifiques en cas d'infraction à la future réglementation relative aux transports exceptionnels doivent être insérées dans le "catalogue des amendes" pour les transports par route. Il s'agit, en la matière, d'accorder suffisamment d'attention au montant de ces amendes de façon à ce qu'elles ne soient pas trop attirantes par rapport aux rétributions accordées à ceux qui respectent la réglementation.

Cargo securing guidelines

Sur la base des "best practices" existantes, la Commission européenne a promulgué récemment des "Guidelines" qui servent de référence à tous les Etats membres.

Mis à part les mesures qui vont être prises par le Gouvernement fédéral, l'accent doit porter sur la nécessité de formation de tous les acteurs impliqués, à savoir les donneurs d'ordre, les chargeurs, les chauffeurs, les transporteurs, etc.

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : TRANSPORT DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES PAR ROUTE

Accident angle mort entre un camion et un deux-roues

Camion = camion, tracteur+semi remorque et tracteur seul

Cyclomoteur A ou B, Motocyclette de plus ou de moins de 400 cc

Accident angle mort = le camion tourne à droite, les deux véhicules sont sur la même route et vont dans le même sens

	Angle mort entre un camion et un vélo	Angle mort entre un camion et un cyclomoteur	Angle mort entre un camion et une moto	Total
Jaar 1991	61	34		1 96
1992	50	33		0 83
1993	48	41		3 92
1994	59	37		3 99
1995	45	28		2 75
1996	51	38		4 93
1997	63	33		2 98
1998	32	40		3 75
1999	37	37		3 77
2000	44	38		1 83
2001	53	26		2 81
2002	41	34		1 76
2003	39	24		1 64
2004	34	14		0 48
2005	48	16		2 66

Source : SPF Eco. DG Stat et Info eco.

Accidents impliquant au moins un car**Accidents sur autoroute impliquant au moins un car**

	2000	2001	2002	2003	2004
# d'accidents	10	11		18	14
# de cars belges impliqués	6	7		11	6
# de cars étrangers impliqués	4	4		7	5
# de cars d'origine inconnue impliqués	0	1		0	3
# de tués 30 jours	0	1		2	1
# de blessés graves	3	7		2	2
# de blessés légers	22	33		56	29

Accidents hors autoroute impliquant au moins un car

	2000	2001	2002	2003	2004
# d'accidents	71	63		74	67
# de cars belges impliqués	65	58		70	56
# de cars étrangers impliqués	3	2		2	4
# de cars d'origine inconnue impliqués	5	3		2	7
# de tués 30 jours	4	6		5	0
# de blessés graves	18	15		12	10
# de blessés légers	160	91		90	100

Source : SPF Eco DG stat et Info Eco

Accidents impliquant au moins un bus

Accidents sur autoroute impliquant au moins un bus

	2000	2001	2002	2003	2004
# d'accidents	11	8		9	5
# de bus belges impliqués	8	5		5	4
# de bus étrangers impliqués	3	3		2	1
# de bus d'origine inconnue impliqués	0	0		4	0
# de tués 30 jours	0	0		1	0
# de blessés graves	2	0		4	1
# de blessés légers	20	19		10	13

Accidents hors autoroute impliquant au moins un bus

	2000	2001	2002	2003	2004
# d'accidents	387	412		542	647
# de bus belges impliqués	359	397		508	603
# de bus étrangers impliqués	4	2		2	1
# de bus d'origine inconnue impliqués	28	20		35	45
# de tués 30 jours	12	9		12	22
# de blessés graves	78	41		62	77
# de blessés légers	490	584		723	797

Source : SPF Eco DG stat et Info Eco

2.2. Législation

- *Directive 2003/59 relative à la qualification initiale et à la qualification continue des chauffeurs professionnels*

Cette importante directive imposera bientôt à tous les chauffeurs professionnels le suivi obligatoire d'une formation de base et d'une formation continuée. L'application de cette directive dans notre pays entraînera également une évolution au niveau de l'organisation de l'obtention des permis C et D.

Il s'agira, à cette occasion, de rester attentif au contenu de cette formation pour ce qui concerne les temps de conduite et de repos (et donc également le danger de la fatigue au volant), les distances de sécurité, l'eco-driving, etc.

Sur le plan de la sécurité routière, on craint qu'une série de chauffeurs transportant régulièrement des produits ou un grand nombre de personnes n'échappent à la formation obligatoire.

- *Projets d'AR relatifs au cargo securing et cohérents avec les Guidelines européennes en la matière*

Les textes susmentionnés entraîneront également une adaptation du code de la route et du règlement technique des véhicules. Ils prévoient par ailleurs une réglementation spécifique portant des directives particulières en matière de sûreté du chargement du transport de marchandises par route. Cette approche permet une description claire des règles mais également une meilleure prise en compte de la situation particulière du transport par route, comparée aux règles générales du code de la route qui s'appliquent à tous les usagers.

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : TRANSPORT DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES PAR ROUTE

- *Problématique des rétroviseurs anti-angle mort et nouvelle directive européenne retrofit*

Par rapport aux recommandations des premiers Etats Généraux, on constate que le Gouvernement fédéral a accordé une attention particulière à la problématique de l'angle mort. La Belgique, tout comme les Pays-Bas, a même été prise pour exemple par la Commission européenne pour sa mesure retrofit. Il s'agit à présent de veiller à une bonne harmonisation qui tienne compte de la nouvelle directive européenne en la matière.

- *Temps de conduite et de repos: nouvelle réglementation avril 2007*

La façon dont notre pays appliquera cette mesure européenne constitue évidemment un point d'attention.

2.3. Support social - attitudes

Une étude récente de la Police Fédérale concernant le sentiment d'insécurité des usagers montre que le transport par route est toujours considéré, par de nombreux autres usagers, comme une menace. Des campagnes de sensibilisation et des conseils en matière de formation à la conduite peuvent contribuer à instaurer une meilleure compréhension mutuelle entre les différents types d'usagers. Les cyclistes et les piétons ou les automobilistes ne se rendent pas toujours compte des difficultés liées à la conduite d'un camion ou d'un bus, tandis que les chauffeurs de poids lourds ont parfois tendance à oublier la présence des usagers faibles en agglomération etc.

2.4. Comportement des usagers

Les accidents de la circulation résultent souvent d'un ensemble de facteurs complexes dû à une interaction entre l'individu, le véhicule et l'infrastructure qui contribuent chacun, dans une certaine mesure, à la survenance d'un accident ou à la gravité de celui-ci.

C'est surtout le cas pour le transport par route (voir statistiques précitées qui, en fait, indiquent uniquement si un camion est impliqué et donc pas s'il est à l'origine de l'accident). Une politique de sécurité routière efficace requiert des analyses approfondies et rationnelles des accidents ("mesurer c'est savoir").

Pour ce faire, la Belgique pourrait s'inspirer de l' "analyse OLA" suédoise à laquelle participent les "system designers" tels que les entreprises de transport, les syndicats, les experts, etc.

"Who are system designers?"

The Swedish Road Administration (SRA) is a system designer along with local authorities and other road managers. Vehicle manufacturers are also system designers, as well as police that monitor traffic, and emergency services that take care of accident victims. Transport companies are important system designers that through their routines can influence route planning and speeds. Purchasers of transport services are also system designers. Their demands on suppliers are very important for the level of transport safety. Politicians and civil servants that work with community planning are other system designers.

OLA – a systematic collaboration

Many companies, authorities and organisations can contribute towards a safer road transport system. OLA is

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : TRANSPORT DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES PAR ROUTE

a working approach where system designers work together to try to provide solutions to a common problem.

Using available facts, potential solutions to one or more problems are discussed. With this approach, all parties are offered an opportunity to present desired measures they are able to implement and as a result to contribute to improved road safety. This working approach is used at both national and regional/local level.

OLA is a Swedish acronym for Objective data, List of solutions and Addressed action plans.”

La mise en oeuvre rapide du projet “BART-Belgian Accidentology Research Team” de l'IBSR pour lequel l'IWT a déjà proposé sa collaboration, doit devenir une priorité absolue et bénéficier du soutien intégral de toutes les instances officielles, en ce compris le Collège des Procureurs généraux et le secteur des assurances.

2.5. Politique de contrôle

La Belgique a pris plusieurs initiatives qui correspondent parfaitement à la directive européenne 2006/22 relative aux contrôles routiers, et se prépare à appliquer la norme de minimum 2 % de contrôles à partir du 1^{er} janvier 2008. Dans ce contexte, notre pays a également pris de nouvelles dispositions en matière de contrôle technique le long des routes. Cette action se trouve actuellement dans une phase pilote et doit donc faire l'objet d'un suivi.

La politique de contrôle devra également tenir compte de dispositions récentes dans la loi-programme de décembre 2006, relatives à la déclaration préalable de travailleurs étrangers, qui consacre une section spécifique au transport (notamment le cabotage).

On constate, par ailleurs, qu'après une longue phase préparatoire, le plan d'action coordonné des services de contrôle fait preuve d'une approche efficace et originale dans notre pays avec un planning et des contrôles appliqués de façon commune par le service Contrôle routier (SPF M&T), les services d'inspection sociale (SPF Emploi, SPF Affaires sociales, ONEM), la douane (SPF Finances), et les polices locale et fédérale.

Cette approche coordonnée va de pair avec les efforts de la Belgique pour développer le réseau “Eurocontrôle route” dans un nombre croissant d'Etats membres et soutenir ainsi sur le terrain une politique de répression européenne efficace.

Pour conclure, on constate toutefois que les dispositions de la loi relative au transport de marchandises qui, en 2003, donnaient la possibilité à la Commission pour le transport par route de formuler des propositions au Ministre concernant des entreprises véreuses, n'ont pas encore fait l'objet d'applications concrètes.

2.6. Politique de poursuites par les autorités judiciaires

- *Etat actuel de la politique de poursuites coordonnée par l'Auditorat du travail*

La coordination de la politique de poursuites liée au plan d'action coordonné pour le contrôle du transport par route a été confiée à l'Auditorat du travail. On constate que cet Auditorat suit les activités des services de contrôle avec attention.

ETATS GENERAUX DE LA SECURITE ROUTIERE 2007	12 mars 2007 page 11 de 16
Commission Fédérale pour la Sécurité Routière DOSSIER : TRANSPORT DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES PAR ROUTE	

La politique de poursuites présente toutefois des lacunes au niveau de l'harmonisation et de la priorisation. Ceci donne lieu à de nettes différences de traitement d'un arrondissement judiciaire à l'autre. Cette situation aurait même incité certaines entreprises de transport véreuses à déménager leurs sièges sociaux.

On remarque également un manque de suivi de la jurisprudence des tribunaux et un manque de feed-back concernant les suites données aux constats des services de contrôle.

Toutefois, des rencontres sont organisées, soit sur l'initiative des services de contrôle, soit sur l'initiative des auditorats du travail, afin d'obtenir un rapprochement et un échange mutuel d'informations sur les procédures judiciaires et leurs contraintes ainsi que sur les matières relatives au transport par route. Cette pratique sera poursuivie. Les cellules provinciales mises en place dans le cadre du Plan d'Action 2001 ainsi que les cellules d'arrondissement sont le cadre idéal pour le développement de ces échanges.

- *Politique de sanction (catalogue des amendes)*

L'objectif du catalogue des amendes est de remplacer la liste actuelle des sommes à percevoir par une liste visant à mieux faire concorder le niveau des amendes à la nature et à la gravité de l'infraction et cela en fonction d'une logique préétablie, en tenant compte des quatre critères suivants:

- l'impact sur la sécurité routière;
- l'impact sur la situation sociale du conducteur;
- l'impact sur l'environnement;
- l'intention frauduleuse/l'obstruction au contrôle.

La liste des sommes à percevoir sera publiée sous la forme d'une description détaillée de l'infraction accompagnée d'une référence à la réglementation en question et de la mention de l'amende correspondante. Ainsi la transparence de la liste augmente considérablement.

2.7. Information et sensibilisation

Depuis la première édition des Etats Généraux, tant les fédérations de transport que l'ITR et les syndicats ont fourni des efforts manifestes en matière de campagnes de sensibilisation destinées tant aux chauffeurs qu'aux autres usagers ou aux entreprises de transport.

2.8. Equipement des véhicules

- *Introduction du tachygraphe digital*

Conformément au souhait exprimé lors des Etats Généraux précédents, des changements ont été instaurés sous la forme d'un meilleur suivi des temps de conduite et de repos grâce à l'introduction rapide d'un tachygraphe digital prévu par l'Europe.

On constate toutefois une évolution assez rapide des technologies existantes qui n'est pas toujours suffisamment prise en compte par le législateur européen. Dans ce contexte, les délais actuellement très longs pour le téléchargement de données sont préoccupants. Le même problème se pose concernant certaines différences indésirables en matière d'enregistrement, constatées entre le tachygraphe analogue et le tachygraphe digital.

ETATS GENERAUX DE LA SECURITE ROUTIERE 2007	12 mars 2007 page 12 de 16
Commission Fédérale pour la Sécurité Routière DOSSIER : TRANSPORT DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES PAR ROUTE	

Le manque actuel d'approvisionnement des services de contrôle en appareils de lecture adaptés reste toutefois un point névralgique et rend les contrôles plus difficiles à cause d'une procédure particulièrement longue.

- *Introduction d'un limiteur de vitesse pour camions légers de plus de 3,5 tonnes*
L'introduction, à l'échelon européen, d'un limiteur de vitesse pour un nouveau segment du parc de véhicules a, elle aussi, connu une application pertinente en Belgique.
- *L'évolution des systèmes de régulation de la vitesse (tempomat, adaptative cruise control), le renforcement indispensable de la signalisation en cas de fonctionnement du retarder et – plus particulièrement pour le transport de personnes – l'amélioration sensible de la protection incendie dans les cars et les bus constitueront les points d'attention prioritaires pour le futur.*

ETATS GENERAUX DE LA SECURITE ROUTIERE 2007	12 mars 2007 page 13 de 16
Commission Fédérale pour la Sécurité Routière DOSSIER : TRANSPORT DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES PAR ROUTE	

3. RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION FEDERALE POUR LA SECURITE ROUTIERE
--

1. Nécessité d'une analyse en profondeur des accidents mortels

Il est indispensable de disposer d'une analyse en profondeur des accidents mortels impliquant le trafic lourd. Le modèle suédois "OLA" peut représenter une option intéressante en la matière concernant le transport routier pour le compte de tiers ou pour son propre compte. Une partie du projet "Belgian Accidentology Research Team" doit être spécifiquement axée sur le transport routier.

2. Présence croissante des camions légers et camionnettes dans le trafic

L'impact de la présence croissante de ces véhicules dans le trafic représente indubitablement un défi important pour la politique de sécurité routière et doit donc être analysé en profondeur dans tous ses aspects (politique de mobilité, aménagement du territoire, aspects économiques et sociaux, équipement du véhicule et sécurité routière dans son ensemble) afin de pouvoir assurer une meilleure assise politique et développer une politique proactive.

Il s'agit, dans cette optique, d'analyser systématiquement les différentes réglementations en vigueur concernant les véhicules de plus de 7,5t ou 3,5t ou les chauffeurs professionnels titulaires d'un permis C ou D, en vue d'une éventuelle application aux camions légers et camionnettes.

3. Fatigue au volant

La fatigue au volant représente un problème important dans le transport routier. Tant les études que les mesures politiques doivent accorder plus d'attention au problème des trajets de nuit et à la différence avec les trajets de jour en matière de fatigue au volant.

Des parkings plus nombreux, plus sûrs et bien équipés pour les véhicules de transport par route (de marchandises et de personnes), tant le long des autoroutes que dans les villes représenteraient également une amélioration importante en la matière.

4. Coresponsabilité des acteurs impliqués dans le transport de personnes

Une solution légale à l'absence de règles en la matière dans le secteur du transport de personnes doit être trouvée rapidement. A ce propos, une approche différenciée entre les donneurs d'ordre professionnels et les donneurs d'ordre non-professionnels, ainsi qu'une meilleure sensibilisation de tous les acteurs concernés, en ce compris les clients individuels, semblent indiquées.

5. Comportement sur la route

Notre pays doit prévoir, le plus rapidement possible, une réglementation spécifique relative à la sécurité de chargement des transports routiers, basée sur les critères européens en matière de Cargo securing.

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : TRANSPORT DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES PAR ROUTE

Une signalisation claire, aux frontières, concernant des règles spécifiques à la Belgique (telles que les limitations de vitesse, les interdictions de dépasser ou la conduite en cas de précipitations, etc.) s'avère indispensable pour les chauffeurs professionnels venant d'autres pays membres et qui sont de plus en plus nombreux à traverser notre pays.

Une campagne d'information uniforme en quatre langues (les trois langues nationales et l'anglais) devrait également être menée dans les parkings et les stations-service le long des autoroutes.

Afin de mieux protéger les passagers des transports scolaires, une adaptation du code de la route s'avère souhaitable. Celle-ci imposerait à tous les usagers de la route de s'arrêter (et donc de ne pas effectuer de manœuvres de dépassement) lorsqu'un véhicule équipé du panneau mentionné à l'article 39 du code de la route, s'arrête pour prendre ou déposer des passagers.

Sur le plan de la formation, la nouvelle politique en matière de formation de base et de formation continuée des chauffeurs professionnels doit accorder l'attention nécessaire à la problématique de la sécurité routière (fatigue au volant, distances de sécurité, sécurité du chargement, etc.). Parallèlement à cela, il faut étudier la façon de soumettre tous les conducteurs de véhicules transportant des marchandises ou des personnes à la formation continuée obligatoire, afin d'optimiser l'impact de cette directive sur la sécurité routière.

6. Politique de répression

La Belgique doit poursuivre sa politique de contrôle transversale et coordonnée et fournir les efforts nécessaires pour permettre une application efficace de la directive européenne 2006/22 (ainsi que de la récente loi relative à la déclaration préalable de travailleurs étrangers), notamment dans le cadre du Comité de Direction du Plan d'action coordonné.

Une politique de poursuites harmonisée par le pouvoir judiciaire doit être instaurée d'urgence. Il est donc demandé au Conseil des auditeurs du travail ainsi qu'au Collège des Procureurs généraux de promulguer les circulaires requises en cette matière.

Par ailleurs, les services de contrôle devraient bénéficier d'un meilleur feed-back concernant la politique de poursuites et de sanction.

Il est recommandé de poursuivre, à l'avenir, une politique de sanction proportionnelle telle le "catalogue des amendes", avec une attention particulière pour la situation des transports exceptionnels.

Concernant la coresponsabilité dans le secteur du transport de marchandises, les services de contrôle, les Parquets et les tribunaux doivent veiller à une politique plus efficace en la matière, a fortiori si l'on tient compte de l'entrée en vigueur du nouveau règlement européen 561/2006.

Ceci vaut également pour les autorités publiques concernant le rôle de la Commission des transports de marchandises par route dans la lutte contre les entreprises véreuses et l'application concrète des moyens mis à disposition en la matière.

Enfin, il s'agit de mettre rapidement à la disposition des services de contrôle, des appareils permettant de contrôler les tachygraphes digitaux.

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : TRANSPORT DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES PAR ROUTE**7. Sensibilisation de l'ensemble des usagers**

Une meilleure compréhension mutuelle entre les chauffeurs professionnels et les autres usagers concernant leurs situations/conditions de transport particulières requiert l'organisation de campagnes de sensibilisation spécifiques.

8. Equipement des véhicules

Les constructeurs concernés, les autorités européennes et belges et le secteur du transport (entreprises et travailleurs) doivent conjuguer leurs efforts pour:

- améliorer la protection incendie dans les bus,
- prévoir des systèmes de "lanekeeper" comme équipement de base dans les nouveaux véhicules,
- prévoir une signalisation adéquate en cas de fonctionnement du "retarder", de façon à ce que les véhicules qui suivent sachent que le véhicule freine,
- mener des études complémentaires afin de déterminer si les systèmes de cruise control "adaptative" ne réduisent pas l'attention du chauffeur,
- améliorer le fonctionnement du tachygraphe digital et des appareils qui s'y rapportent.

9. Poursuite des activités

Le groupe de travail "Transport routier de personnes et de marchandises par route" doit poursuivre ses activités afin de pouvoir traiter ou approfondir plusieurs sujets qui, par manque de temps, n'ont pas fait l'objet d'une étude assez poussée lors de la préparation de cette deuxième édition des Etats Généraux de la Sécurité Routière. Ces sujets concernent notamment le transport routier en agglomération, la problématique des camions légers/camionnettes/minibus, l'exploitation des développements technologiques pour prévenir la fatigue au volant, etc.

4. MONITORING

Le groupe de travail constate que, ces dernières années, il n'y a pas eu de véritable monitoring en matière de transport par route et de sécurité routière. Il souhaite, dès lors, faire un compte rendu annuel à la Commission Fédérale à ce sujet.

ETATS GENERAUX DE LA SECURITE ROUTIERE 2007	12 mars 2007 page 16 de 16
Commission Fédérale pour la Sécurité Routière DOSSIER : TRANSPORT DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES PAR ROUTE	

ANNEXE I – COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL

E. COPS, Responsable services de contrôles routiers, DGTT, SPF M&T

A. CRAEYE, BTB-ABVV

C. *DECOODT*, Réglementation routière, SPF M&T, *secrétaire du groupe de travail*

P. DEBLAERE, Police Fédérale

R. DESMET, Police Fédérale

L. ELOY, FBAA

F. FONTEYN, SAV

J.P. *GAILLY*, Mobilité et Sécurité Routière, SPF M&T, Président du groupe de travail

J.L. GLUME, AED, Min Rég Bxl-Capitale

Y. LOYAERTS, MET, Région Wallonne

E. MACHTELINCKX, Transport exceptionnel, SPF M&T

Y. MANNAERTS, FBAA

L.MIEVIS, MET, Rég Wallonne

F. MOREELS, BTB-ABVV

R. PARILLO, CSC Transcom

B. SARRAND, GOCA

K. VAN COILLIE, Touring

L. VERKINDEREN, SAV

R. WOUTERS, ACV Transcom

R. WAEGELMANS, Police Locale