

Union Professionnelle du Transport et de la Logistique

Union professionnelle reconnue n°5451



Liège

Z.I. Hauts-Sarts
Rue de l'Abbaye 138
4040 Herstal
T. +32 (0)4 361 40 90
F. +32 (0)4 367 73 51

Bruxelles

Avenue du Port 104-106
1000 Bruxelles
T. +32 (0)2 420 54 56
F. +32 (0)2 420 67 79

Courtrai

Engelse Wandeling 2
boîte K07G
8500 Courtrai
T. +32 (0)56 60 17 38
F. +32 (0)56 61 36 03

E-mail: info@uptr.be
Website: www.uptr.be



Member of



Cahier de revendications



L'UPTR a pour mission première de représenter et d'informer les transporteurs et logisticiens belges. Afin d'aider les entrepreneurs du secteur Transport et Logistique, l'UPTR propose une large gamme de produits et services.

- Récupération des accises sur le diesel professionnel
- Cartes et badges 'interopérables' de paiement pour la taxe kilométrique belge, les autoroutes et tunnels à péages
- Récupération de la TVA à l'étranger
- Secrétariat social spécialisé
- Titres-repas électroniques
- Formations ADR initiales et recyclages (chauffeurs - conseillers à la sécurité)
- Formations permanentes permis C ('Code 95')
- Formations Eco-combi (Wallonie)
- Licences et autorisations de transport (international, CEMT, transport exceptionnel)
- Lettres de voiture CMR et documents de transport
- Logiciel de gestion des livraisons pour le transport et la distribution, agréé e-CMR 'Benelux'
- Logiciel d'impression de lettres de voiture.
- Logiciel de facturation
- Factoring
- Recouvrement de créances
- Comptabilité - Fiscalité
- Audit « Assurances »
- Bourse de fret
- Fournitures diverses, rouleaux et disques pour tachygraphe



Union Professionnelle du Transport et de la Logistique

Z.I. des Hauts-Sarts • Rue de l'Abbaye 138
4040 Herstal • T. 04 361 40 90
E-mail : info@uptr.be • Website : www.uptr.be



Le secteur Transport & Logistique regroupe les entreprises et leur personnel (ouvriers et employés) qui réalisent les prestations de services pour compte de tiers que sont la manutention, le transport de marchandises ainsi que l'ensemble des activités logistiques économiquement indispensables au fonctionnement du Commerce et de l'Industrie.

En tant que fédération professionnelle reconnue (n°5451), l'UPTR défend depuis 1937 les intérêts des indépendants et sociétés du secteur Transport & Logistique pour compte de tiers.

Les chiffres-clé du secteur Transport & Logistique

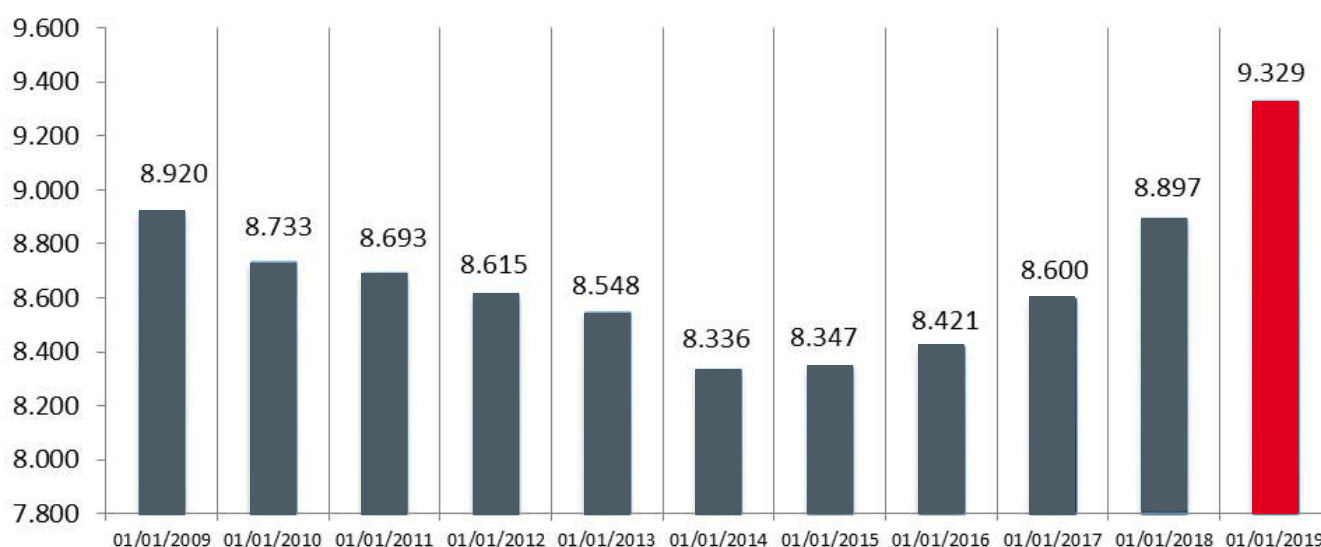
1. Emploi salarié (code ONSS 083)

Au 31/12/2018 :

- 68.496 ouvriers sont directement occupés auprès de 5.310 employeurs.
 - 35.325 employés sont directement occupés auprès de 2.586 employeurs.
- (Source : Office National de Sécurité Sociale)

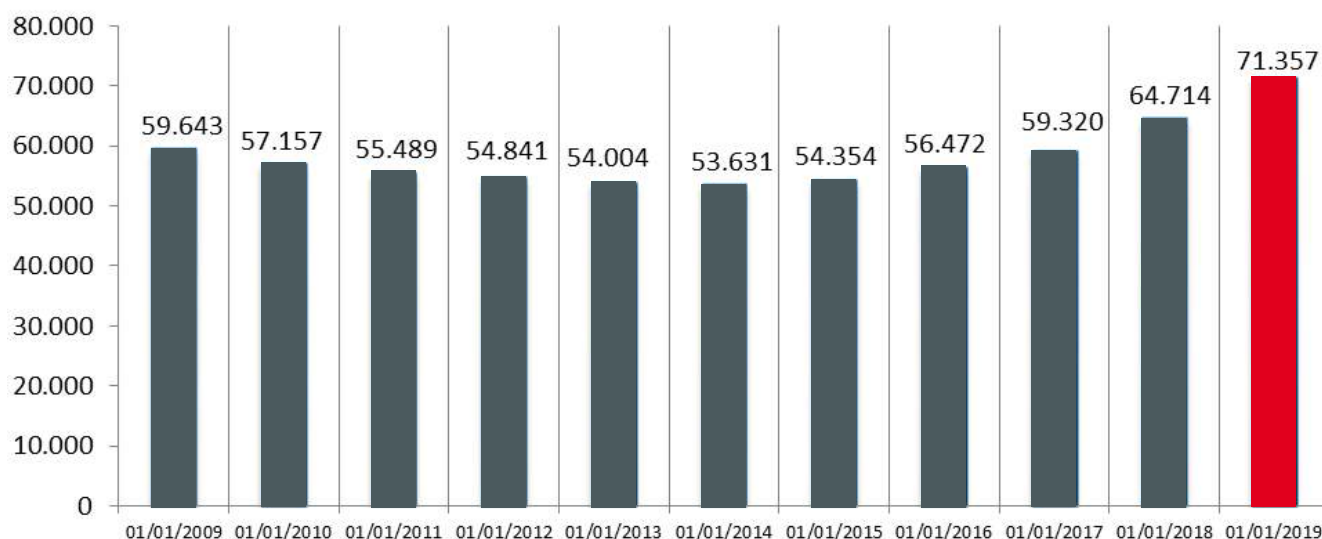
2. Evolution du nombre d'entreprises de transport

Au 1er janvier 2019, 9.329 entreprises belges disposaient d'une licence de transport délivrée par le Service Public Fédéral Mobilité et Transports
(Source : Service Public Fédéral Mobilité et Transports)



3. Evolution du nombre de véhicules moteurs avec licence

Au 1er janvier 2019, 71.357 camions et camionnettes étaient couverts par une copie de licence de transport
(Source : Service Public Fédéral Mobilité et Transports)

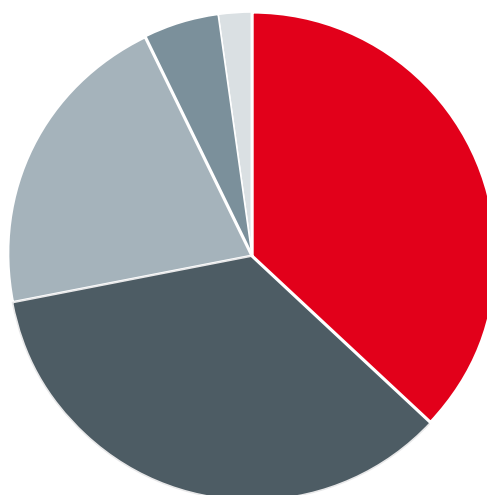
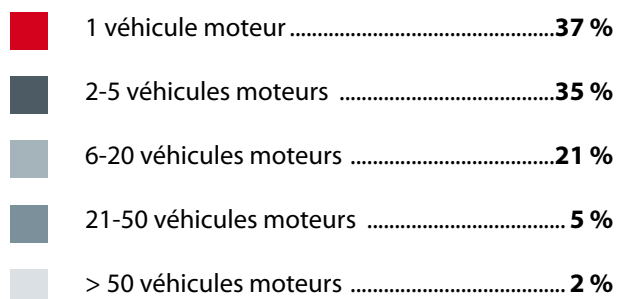


4. Taille des entreprises selon leur parc de véhicules

Situation au 01/01/2019

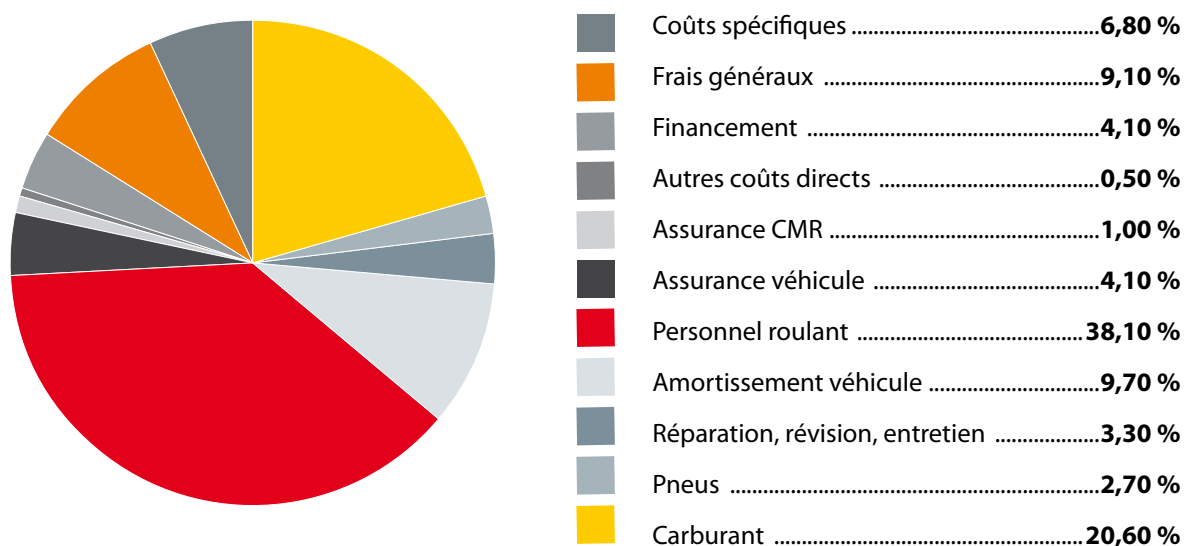
(Source : Service Public Fédéral Mobilité et Transports)

Province	1	2	3	4	5	6	7	8-10	11-15	16-20	21-50	>50
Brabant Flamand	296	125	66	49	40	40	32	57	38	27	57	17
Flandre Occidentale	717	270	142	81	83	74	47	114	88	51	75	24
Flandre Orientale	632	231	130	112	72	56	41	104	84	54	82	25
Anvers	548	229	132	98	65	56	47	93	88	66	102	29
Limbourg	233	119	69	47	39	24	22	55	40	26	48	16
Flandre	2.426	974	539	387	299	250	189	423	338	224	364	111
Brabant Wallon	65	28	18	9	9	5	6	13	7	4	11	3
Hainaut	286	114	55	41	36	25	17	42	45	18	38	12
Namur	95	58	21	19	16	13	4	13	8	7	15	1
Luxembourg	76	30	17	13	7	7	8	9	4	2	2	1
Liège	220	100	57	42	27	20	27	37	25	12	38	7
Wallonie	742	330	168	124	95	70	62	114	89	43	104	24
Bruxelles-Capitale	272	124	98	60	43	32	33	67	41	22	20	6
BELGIQUE	3.440	1.428	805	571	437	352	284	604	468	289	488	141



5. Structure des coûts du transporteur belge

(source : Service Public Fédéral Mobilité et Transports)



L'UPTR a décortiqué les chiffres de l'ITLB pour mettre en évidence quelques réalités, parfois aussi surprenantes que pertinentes :

- Le transport routier professionnel est pour 70 % une histoire flamande (contre 21 % pour la Wallonie et 9 % pour Bruxelles).
- Le secteur transport reste une affaire de (T)PME, composé pour grande majorité d'entrepreneurs indépendants et de sociétés familiales !
- La moyenne 'nationale' du nombre de camion(s) par entreprise de transport est de 7,6 !
- Plus intéressant est de constater que la structure des entreprises est quasi identique entre la Flandre et la Wallonie.

En effet :

- **37 % des transporteurs, wallons comme flamands, sont des transporteurs indépendants.**
- **80 % des entreprises ont maximum 7 camions en Flandre, contre 82 % en Wallonie.**
- **83 % des entreprises ont maximum 10 camions en Flandre, contre 85 % en Wallonie.**
- **89 % des entreprises ont maximum 15 camions en Flandre, contre 91 % en Wallonie.**

Ces réalités statistiques ont assurément pour mérite de torde le cou à certains fantasmes et idées reçues : l'image du 'gros' transporteur flamand vs. le 'petit' transporteur wallon est complètement erronée.

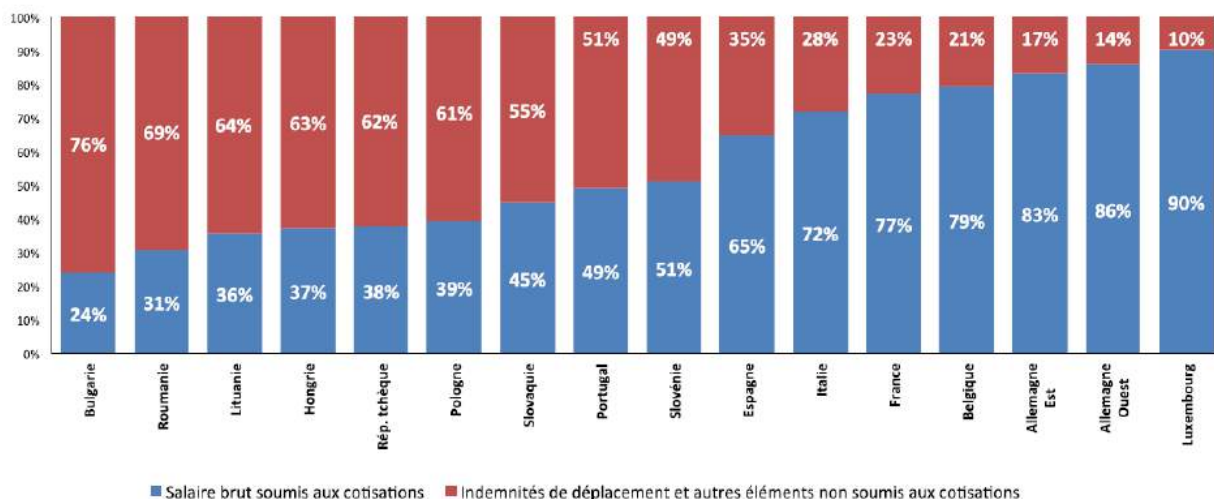


6. Le handicap salarial belge

Selon l'institut français du CNR : « **La Belgique se distingue comme restant le pays européen où les cotisations sociales sont les plus élevées.** Le coût annuel d'un conducteur belge est supérieur à celui d'un conducteur français (+ 18 %) en raison de cotisations patronales deux fois supérieures en Belgique qu'en France. Ramené à l'heure de conduite, l'écart se réduit mais reste conséquent (+ 11%) ».

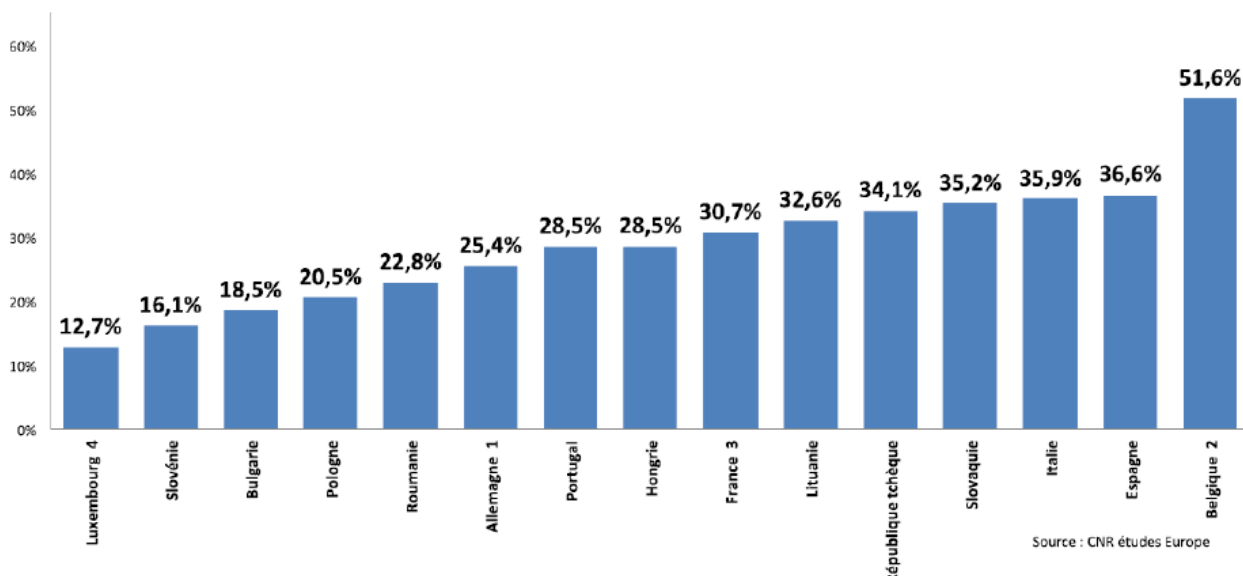
Si, l'écart concurrentiel par rapport à nos plus proches concurrents reste important, il est carrément abyssal par rapport aux transporteurs des pays de l'Est.

Structure de la rémunération d'un conducteur routier à l'international en 2016 : éléments soumis aux cotisations sociales / éléments non soumis



Source : CNR études Europe

Taux nets des cotisations employeur, après réductions éventuelles, pour un conducteur routier à l'international en 2016



Source : CNR études Europe

7. Les chiffres-clés de la mobilité routière

Parc de véhicules

(et évolution en pourcentage sur 10 ans)

- 11.431.406 habitants (au 01.01.2019)
- 5.782.684 voitures immatriculées en Belgique au 31.12.2018
- 769.679 véhicules utilitaires légers immatriculés (< 3,5 tonnes) au 31.12.2018
- 67.559 camions belges (> 3,5 tonnes) soumis à la taxe kilométrique en moyenne par jour ouvrable, en 2018
- 77.118 camions étrangers (> 3,5 tonnes) soumis à la taxe kilométrique en moyenne par jour ouvrable, en 2018
- 6.778 km de routes à péage
- 6.275.000.000 km parcourus sur l'année 2018 sur les routes soumises à péage
- 23.325.706 km parcourus par jour ouvrable sur les routes soumises à péage.
- 712,5 millions € de taxes kilométriques payées en 2018.

Sur la période 01.01.2009 au 01.01.2019, le nombre de voitures immatriculées en Belgique a augmenté de 695.928 unités, soit une augmentation de 13,68 %. Cette croissance est supérieure à celle de la population (6,14 % sur la même période).

Si on compare le nombre de voitures par rapport au nombre d'habitants en âge de conduire, il y a désormais 0,634 voiture par habitant majeur (contre 0,595 au 1er janvier 2009). Autrement dit, il y a aujourd'hui en Belgique presque 2 voitures immatriculées pour 3 personnes en âge de conduire.

8. Le coût de la congestion routière

L'ITLB a calculé les coûts horaires d'un chauffeur (sous payroll belge), de son véhicule et la consommation de carburant de ce dernier lorsque le moteur tourne parce que le véhicule est bloqué dans la circulation.

9. Croissance du marché

En 2006, la révision du Livre Blanc européen a été marquée par une évolution majeure de la vision européenne des transports. Si le concept de modal shift n'a pas été abandonné, il est désormais intégré à une réflexion plus globale axée sur la **co-modalité**.

Partant du constat qu'au niveau européen, **plus de 3/4 des transports de marchandises (en poids) ont lieu dans un rayon de 150 kilomètres**, les objectifs de la Commission européenne se veulent aujourd'hui beaucoup plus réalistes.

Plus de 50 % (en poids) de l'ensemble des marchandises transportées par route parcourent des distances inférieures à 50 kilomètres.

Dans sa réflexion, la Commission européenne a maintenant intégré l'idée que **la mobilité est un facteur de compétitivité de l'économie européenne**.

Dans le même temps, **l'idée d'un découplage entre la croissance économique et celle du transport a été abandonnée**. En effet, lorsque la croissance européenne gagne 1 %, la demande de transport augmente de 1 % minimum.

Au niveau belge, le rapport "*Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030*" donne une vision très précise de la situation d'aujourd'hui et de demain.

Le Bureau fédéral du Plan prévoit ainsi qu'à politique inchangée, entre 2008 et 2030 :

- La population va croître de 15,2 %.
- Le PIB croît, en moyenne, de 1,4 % à 1,6 % par an.
- Au niveau du **transport de personnes**, le nombre total de trajets augmente de 22 %, soit un taux de croissance moyen de 0,8 % par an.
- Au niveau du **transport de marchandises**, le nombre total de tonnes-kilomètres augmente de

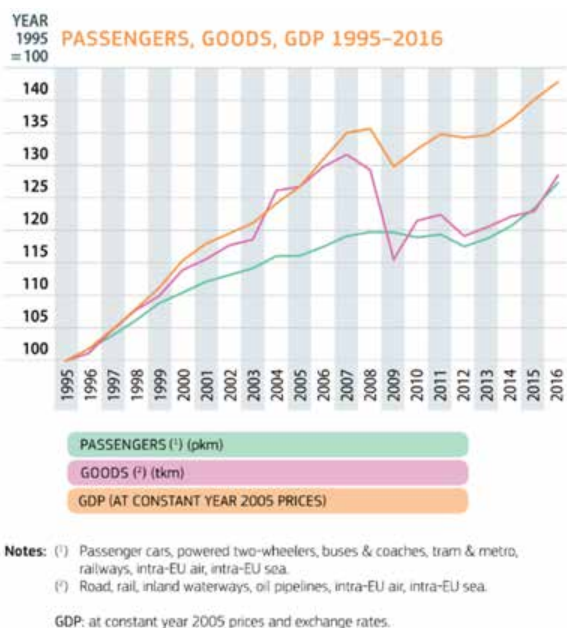
Prix de revient d'une heure d'immobilisation (tracteur + remorque)

Transport général	Coûts fixes/heure		Coûts variables/heure	Coûts totaux /heure
	Véhicule	Chauffeur	Carburant	
National	€ 21,28	€ 35,37	€ 19,94	€ 76,59
International	€ 31,44	€ 35,37	€ 20,09	€ 86,90
Moyenne	€ 26,36	€ 35,37	€ 20,02	€ 81,75

(source : ITLB)

68 %, soit un taux de croissance moyen de 2,4 % par an.

- Au niveau de la **congestion du trafic** sur le réseau autoroutier belge, le nombre total de véhicules-kilomètres augmente de 32 %, soit un taux de croissance moyen de 1,4 % par an.
- 75 % de l'ensemble de ces véhicules-kilomètres sont parcourus en voiture.
- La vitesse moyenne baisse de 29 % en heures de pointe et de 16 % en heures creuses.



Marchandises transportées en Belgique :

En 2010, 668 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur le territoire belge.

En 2013, 191 millions de tonnes ont été traitées au niveau du seul Port d'Anvers. Plus de 8,5 millions de containers TEU y ont été traités.

Fin 2018, ce sont 235 millions de tonnes qui y ont été traitées (+ 5,1 % par rapport à 2017) dont 11 millions de containers TEU (+ 5,5 % par rapport à 2017).

Vu la croissance continue de l'activité du Port d'Anvers, il n'est donc pas étonnant de voir les responsables portuaires s'inquiéter grandement des problèmes de congestion car **le développement des capacités portuaires n'a de sens qu'avec un développement des infrastructures reliant les ports à l'intérieur des terres.**

10. Répartition modale

Au niveau belge, en tonnes-kilomètres, la répartition par mode transport pour le transport de marchandises, peut se résumer comme suit :

- Transport routier : 71,8 %
- Navigation intérieure : 14,7 %
- Chemin de fer : 13,5%

Même à supposer une augmentation conséquente du volume des marchandises transportées par les opérateurs ferroviaires et fluviaux, il n'en demeure pas moins que c'est le transport routier qui est inévitablement appelé à répondre à la majeure partie de la demande complémentaire de transport.

Ainsi, même à supposer une augmentation de 50% des capacités de transport ferroviaires et fluviales, si la demande globale de transport augmente de 20 %, il faut encore 10% de camions supplémentaires pour y répondre.

11. Consommation de diesel (de roulage) en Belgique

Entre 2016 et 2018 - et c'est une première historique ! - l'achat de diesel sur le territoire belge a baissé d'un peu plus de 4 %. Sur cette période, la consommation est en effet passée de 8,381 milliards de litres à quelques 8,043 milliards de litres.

Cette baisse doit cependant être relativisée par le fait que cette diminution de 338 millions de litres est plus que compensée par une augmentation de la consommation d'essence.

En Belgique, l'achat d'essence est, en effet, passé sur la même période de 1,953 milliard de litres à 2,313 milliards de litres, soit une augmentation de 360 millions de litre, en hausse de 18 %.

Sur un horizon plus large, la consommation de diesel est globalement restée stable (à un peu plus de 8 milliards de litres), alors que la consommation d'essence a explosé (+ 42 %, passant de 1,6 milliard en 2013 à 2,3 milliards en 2018).

12. Environnement et émissions polluantes

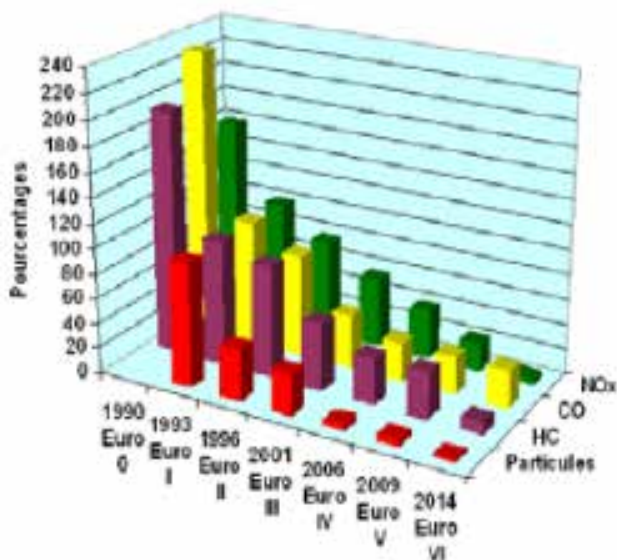
Les émissions polluantes des véhicules d'une masse maximale autorisée (MMA) de plus de 3,5 tonnes sont encadrées depuis 1990 par des directives européennes de plus en plus contraignantes, avec l'introduction des normes :

- Euro 0, 1, 2, 3, 4 et 5 entre 1990 à 2009
- Euro 6 depuis le 1^{er} janvier 2014

Fin 2018, 81,9 % des camions soumis à la taxe kilométrique belge (> 3,5 tonnes MMA) relevaient des catégories EURO 5 et EURO 6.

Normes	Textes de référence (directives)	Date de mise en application (tous types)	NOx (g/kWh)	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	Particules (g/kWh)
Euro 0	88/77	01-10-1990	14,4	11,2	2,4	-
Euro 1	91/542 (A)	01-10-1993	9	4,9	1,23	0,36
Euro 2	91/542 (B)	01-10-1996	7	4	1,1	0,15
Euro 3	1999/96	01-10-2001	5	2,1	0,66	0,13
Euro 4	1999/96	01-10-2006	3,5	1,5	0,46	0,02
Euro 5	1999/96	01-10-2009	2	1,5	0,46	0,02
Euro 6	Règlement (CE) n° 595/2009	31-12-2013	0,4	1,5	0,13	0,01

Evolution des limites d'émission des normes Euro (poids lourds bus et cars - Base 100 en 1993)



Source : www.developpementdurable.gouv.fr/transports

Plus de 66 % des kilomètres parcourus l'ont été au moyen de véhicules de la catégorie EURO 6.

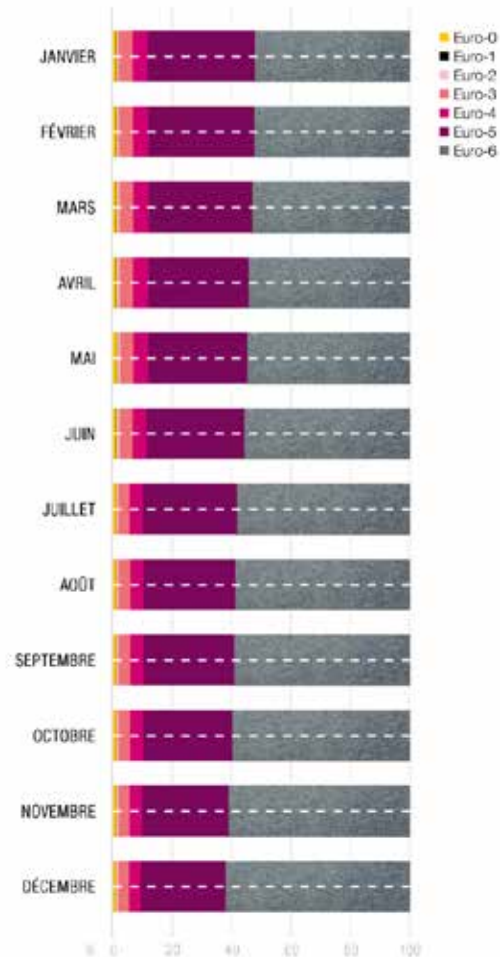
En matière environnementale, les efforts déjà consentis par le secteur sont impressionnants (quoiqu'injustement méconnus du grand-public).

13. Gaz à effet de serre et réchauffement climatique

Au **niveau mondial**, avec 13,41 gigatonnes de CO₂ émis en 2016 dans le monde, les différents modes de transport (de marchandises et de personnes) sont le deuxième contributeur (24,4 %) de gaz à effet de serre derrière la production d'énergie et d'électricité (41,5 %).

Les trois quarts des émissions liées au transport sont dues aux voitures, camions et bus. En 2016, la route a généré 5,85 gigatonnes de CO₂ (en hausse de 77 % depuis 1990).

EURO 6 DÉPASSE LA LIMITE DE 50 % DE TOUS LES KILOMÈTRES À PÉAGE Par classe Euro | 2018



Source : www.viapass.be

Au **niveau européen**, le transport est responsable de près de 30 % des émissions totales de CO₂. Parmi celles-ci, 72% proviennent du transport routier (de marchandises et de personnes).

Les voitures personnelles sont le principal pollueur puisqu'elles représentent 60,7 % des émissions totales de CO₂ dues au transport routier en Europe (contre 26,2 % pour les poids-lourds et 11,9 % attribués aux véhicules utilitaires légers.)

Afin de réduire les émissions de CO₂ de l'Union européenne, les États membres de l'UE se sont fixés comme objectif la réduction de 60 % d'ici 2050 des émissions dues aux transports et ce, par rapport aux niveaux de 1990.

Les émissions de CO₂ étant directement liées à la combustion des carburants fossiles, le facteur mobilité est primordial.

Ainsi, un camion consommera 25 litres pour parcourir 100 kilomètres à vitesse régulière et jusqu'à 10 fois plus si la congestion du trafic implique des arrêts tous les 100 mètres.

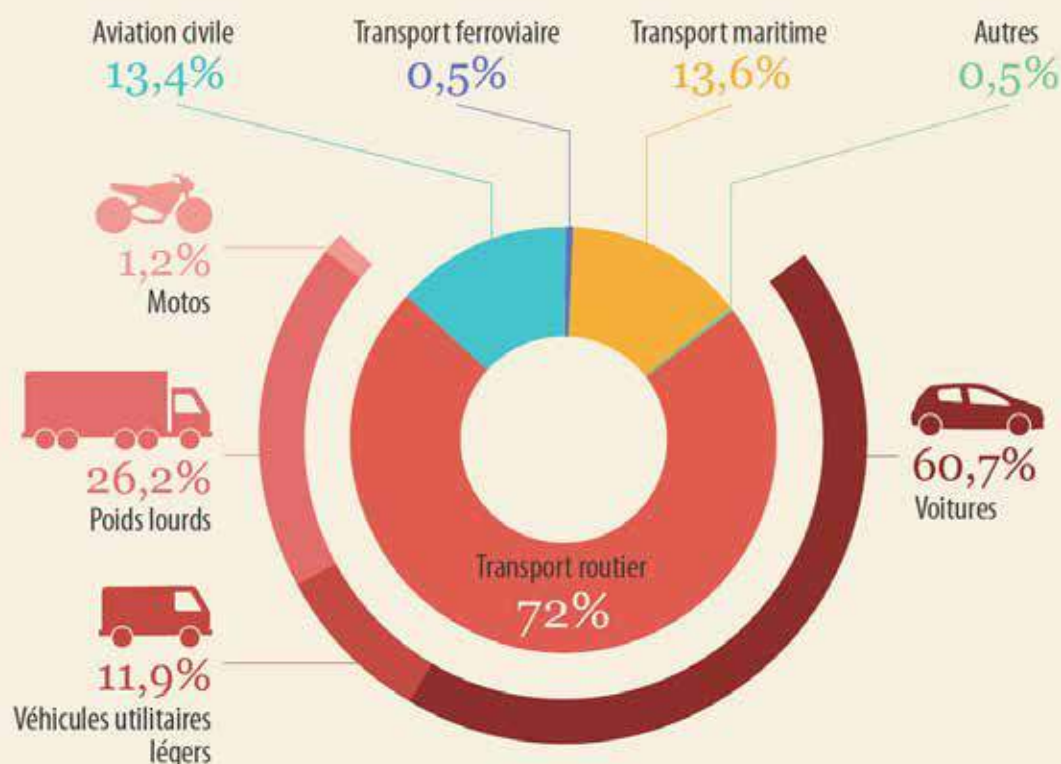
Vu l'importance du poste « carburant » dans les coûts des transporteurs professionnels, il est inutile de préciser combien le secteur est sensible à toute réduction de consommation potentielle.

Les générations de camions les plus récentes consommant toujours moins, les transporteurs professionnels amortissent leurs véhicules le plus rapidement possible.

En Belgique, le débat sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre doit donc aussi porter sur les problèmes de congestion croissante des infrastructures routières belges.

ÉMISSIONS LIÉES AU TRANSPORT DANS L'UE

Part des émissions par mode de transport (2016)



Source: Agence européenne pour l'environnement



Objectifs

Restaurer la **compétitivité** des entreprises du secteur **Transport & Logistique**



Les problèmes que rencontre le secteur transport (et le grand nombre de faillites qui en découlent) sont essentiellement liés à deux aspects : le manque de liquidité et le manque de rentabilité.

L'aspect mobilité est un des facteurs vitaux de la rentabilité des transporteurs belges. Par camion, le coût moyen d'une heure de file était évalué, en 2010, à 55 €/h. Il est aujourd'hui de 81,75 €/h.

Toute amélioration, par des mesures directes ou indirectes de la mobilité a automatiquement un effet positif sur la rentabilité des entreprises belges.

Cet aspect mobilité est d'autant plus crucial pour les entreprises belges que le poste 'personnel' représente de très loin leur premier poste de coûts.

Améliorer la mobilité permet en conséquence non seulement d'améliorer la rentabilité des entreprises belges, mais également leur compétitivité.

Les entreprises belges ont actuellement à subir un déficit de compétitivité par rapport à leurs voisins européens, y compris les plus proches.

Vu l'importance du volet salarial pour un transporteur belge, ce problème de compétitivité est accentué à chaque bouchon. Une heure de file coûte proportionnellement beaucoup plus cher à un transporteur belge qu'à son homologue étranger.

Dans le débat sur la compétitivité salariale des entreprises belges par rapport à leurs concurrents - au moins les plus proches -, l'UPTR entend se concentrer sur les différents aspects du 'coût à l'employeur', sans qu'il ne soit question de pratiquer un quelconque dumping social par rapport aux travailleurs d'autres secteurs.

Le fait que le **1er poste de coûts** des entreprises belges du secteur Transport & Logistique soit le poste salarial, justifie à lui seul que ce premier volet soit consacré à l'aspect salarial du cahier de revendications de l'UPTR.

L'essentiel de la **concurrence** à laquelle sont confrontés les transporteurs belges au niveau international s'exerçant au niveau salarial explique également ce choix.

1. Une Commission Paritaire unique pour le Transport & la Logistique

L'harmonisation des statuts ouvrier / employé implique, logiquement, l'intégration des employés (relevant actuellement de la Commission Paritaire 226) dans la Sous-Commission 140.03 et ce, afin que les entreprises dont l'activité principale est le transport et/ou la logistique pour compte de tiers relèvent d'une même Commission Paritaire.

2. Temps de disponibilité : exonération des cotisations ONSS

Les temps de disponibilité des chauffeurs (c.à.d. pour l'essentiel : les temps d'attente - improductifs - lors des opérations de chargement et de déchargement) sont actuellement rémunérés à 99% du temps de travail. Cette rémunération est intégralement soumise au paiement des cotisations ONSS.

L'UPTR demande que la rémunération des heures d'attente puisse faire l'objet d'une réduction des cotisations ONSS.

3. Heures d'attente : exonération des cotisations ONSS

Les temps d'attente du personnel non-roulant dans les entrepôts et centres logistiques sont actuellement rémunérés à 100% du temps de travail. Cette rémunération est intégralement soumise au paiement des cotisations ONSS.

L'UPTR demande que la rémunération des heures d'attente bénéficie d'une exonération des cotisations ONSS.

4. Indemnité de nuit : exonération des cotisations ONSS

Avec pour objectif de créer un stimulant financier nécessaire à la promotion du travail de nuit dans le cadre de la

réflexion globale menée par l'UPTR quant à la mobilité, l'UPTR suggère de ne plus soumettre les indemnités de nuit aux cotisations sociales et même de les défiscaliser (cf infra).

5. Congé-éducation et Directive formation

La Directive 2003/59 transposée en droit belge par l'Arrêté royal du 4 mai 2007 impose à chaque conducteur de camion (titulaire d'un permis C) l'obligation de suivre tous les 5 ans un programme de formations de recyclage de 35 heures (soit une moyenne de 7h/an).

Vu les coûts engendrés par cette obligation, à savoir :

- le coût de la formation
- le paiement du salaire du chauffeur
- l'immobilisation du camion ou paiement d'un salaire d'un chauffeur de remplacement,

l'UPTR souhaite que cette mesure puisse être, en tout ou partie, **financée par le système du congé-éducation** et ce, dans les 3 régions.

6. Stagiaires : travail du dimanche et travail de nuit

L'UPTR sollicite que soit mis fin à l'interdiction existante d'occuper des stagiaires (de plus de 16 ans) le dimanche ou en régime de nuit.

7. Clause d'écologie

La loi du 27 janvier 2006 portant dispositions diverses a, pour la première fois, réglementé, ce qu'il est désormais convenu d'appeler la clause d'écologie. Le cadre juridique créé a mis fin à l'insécurité juridique qui existait précédemment quant à la validité juridique des clauses d'écologie, au regard du droit de chaque travailleur de mettre unilatéralement fin à son contrat, tel que garanti dans la Loi sur les contrats de travail. Les précisions juridiques et les adaptations législatives ultérieurement apportées n'ont cependant pas tenu compte des spécificités d'un secteur comme celui du transport où l'aspect formation est non seulement essentiel, mais aussi obligatoire.

Actuellement, les formations réglementaires, imposées par la Loi, ne peuvent pas faire l'objet d'une clause d'écologie. L'UPTR demande la suppression de cette limitation.

Fiscalité

BEL · VLA · BXL · WAL

1. Fiscalité du personnel

Temps d'attente et de disponibilité

L'UPTR souhaite réactualiser la piste d'une dispense de versement de précompte sur les heures improductives du personnel roulant (heures d'attente au chargement et au déchargement).

Les temps de disponibilité (rémunérés dans le chef des chauffeurs) lors des opérations de chargement et de déchargement sont très difficilement facturables aux clients.

La proposition UPTR consiste à se baser sur une structure juridique existante, à savoir : le régime fiscal du 'travail en équipe' qui opère au niveau du précompte professionnel et de l'adapter en conséquence.

Ces heures dites de 'disponibilité' sont 'identifiées par un code ONSS spécifique'. Elles sont comptabilisées et rémunérées à un taux différent du temps de travail (99 % dans le secteur Transport & Logistique).

Il est important de souligner que les 'heures de disponibilité' ne sont pas spécifiquement liées au secteur transport & Logistique. Elles existent dans plusieurs autres secteurs d'activités.

L'UPTR estime qu'un système de dispense de versement de précompte professionnel similaire devrait également être introduit pour les heures d'attente du personnel non-roulant.

Travail à horaire décalé

Afin d'inciter les entreprises à élargir les horaires de chargement et de déchargement, l'UPTR préconise qu'un système de dispense de versement du précompte professionnel – toujours calqué sur le modèle du travail en équipe – soit mis en œuvre pour les heures prestées en dehors de heures classiques d'ouverture.

Cette mesure qui vise le personnel non roulant de toutes les entreprises (tous secteurs confondus) a deux effets : faire en sorte que les entreprises de transport puissent livrer avant et/ou après les heures classiques d'ouverture et ainsi libérer les routes et autoroutes aux heures de



*Le secrétariat social pour
une gestion optimale
de votre personnel !*

- Gestion des prestations de vos travailleurs
- Aperçu clair et permanent des prestations de votre personnel
- Gestion optimale des heures supplémentaires
- Assistance juridique en cas de contrôle de l'inspection des lois sociales
- Suivi des dates d'expiration (sélection médicale, certificat ADR,...)
- Récupération automatique des données du tachygraphe digital ou de l'ordinateur de bord



PAYCOVER asbl

info@paycover.be - www.paycover.be

Avenue du Port, 104-106 - 1000 Bruxelles
T : 02 421 07 25 - F : 02 420 67 79

Rue de Tirlemont 155 A boîte 1 - 4280 Hannut
T : 019 63 23 80 - F : 019 63 73 01

Engelse Wandeling 2 - 8500 Courtrai
T : 056 60 17 38 - F : 056 61 36 03

pointe et ce, au bénéfice tant des autres usagers de la route que des transporteurs routiers.

Travail de nuit

Le personnel occupé en régime de travail de nuit pour les opérations de transport, de chargement et de déchargement perçoit actuellement une indemnité de nuit. Cette dernière est soumise au précompte professionnel et à l'ONSS. Afin de stimuler le travail de nuit, au bénéfice de la mobilité, l'UPTR suggère de défiscaliser cette indemnité (au bénéfice des travailleurs) et de ne plus non plus la soumettre aux cotisations ONSS (au bénéfice des employeurs).

Travail en équipe

L'UPTR demande que les contours juridiques du 'travail en équipe' soient redéfinis avec plus de souplesse et ce, afin que le système de dispense de versement de précompte professionnel puisse être appliqué de manière plus large au secteur logistique.

2. Fiscalité et investissements écologiques

Différentes pistes fiscales incitatives existent pour promouvoir l'investissement écologique dans du matériel roulant toujours plus respectueux de l'environnement.

La plus évidente de ces pistes mène à une actualisation de l'article 44 bis du Code des Impôts sur les revenus qui prévoit l'exonération des plus-values réalisées sur les véhicules d'entreprise et ce, à condition qu'un montant égal à la valeur de réalisation soit réinvesti dans l'acquisition de véhicules plus écologiques.

3. Accises & diesel professionnel

Les accises sur le carburant sont actuellement soumises au respect de la directive sur la fiscalité de l'énergie qui a été adoptée le 27 octobre 2003.

Cette directive fixe des taux d'accises minimums pour tous les produits énergétiques, dont les produits pétroliers, et contient dès lors un chapitre consacré au diesel.

S'agissant de seuils minimums, chaque État conserve le pouvoir de procéder à une augmentation des taxes sur les carburants.

En Belgique, le taux d'accises 'minimum' qui était de 304,91 €/1000 litres en 2004 a ensuite été porté à 330 €/1000 litres en 2012. Il est aujourd'hui de 352,54 €/1000 litres.

L'UPTR attend du Gouvernement fédéral qu'il respecte les engagements pris par le passé vis-à-vis des transporteurs routiers en matière notamment de diesel professionnel.

Ne bénéficiant pas de l'avantage concurrentiel existant pour leurs concurrents des pays de l'Est au niveau salarial et social, l'UPTR invite le Gouvernement fédéral à **ne pas se laisser tenter par une augmentation des accises sur le diesel** qui accentuerait le déficit concurrentiel des transporteurs belges.

Les augmentations de coûts sont par ailleurs à chaque fois difficilement répercutables sur le client et lorsqu'elles le sont, c'est toujours avec un décalage économiquement préjudiciable.

Pour ces deux raisons, l'UPTR invite encore le Gouvernement à ne pas se laisser entraîner dans une spirale haussière qui pourrait être initiée dans le cadre d'une révision de la directive sur la fiscalité de l'énergie.

L'UPTR attend par conséquent du Gouvernement fédéral qu'il défende le système du « diesel professionnel » au taux actuel d'accises.

4. Accises & véhicules utilitaires légers

Seul le carburant utilisé par des véhicules de plus de 7,5 tonnes (MMA) entre en considération 'dans le cadre du système du diesel professionnel'. Pour l'UPTR, cette distinction - qui n'a qu'une explication purement budgétaire - doit disparaître.

Le diesel professionnel devrait pouvoir être étendu aux véhicules de plus de 3,5 tonnes et ce, dans la mesure où ces derniers devraient également s'acquitter de la taxe kilométrique et être équipés d'un tachygraphe digital.

5. Taxe kilométrique

L'introduction de la taxe kilométrique belge a démontré - par l'absurde -, qu'augmenter la fiscalité sur le transport routier de marchandises n'avait aucun effet sur le report modal. La taxe kilométrique n'a même pas freiné la croissance de transport routier. Ainsi entre 2017 et 2018, le nombre de kilomètres parcourus sur le réseau soumis à péage a augmenté de 6,2 %.

Mieux encore, depuis l'introduction de la taxe kilométrique, le nombre de véhicules utilitaires légers (< 3,5 tonnes) a augmenté de plus de 50.000 unités !

Le premier système 'interopérable' européen, avec ses OBU géolocalisés n'a jusqu'à présent généré quasiment aucune donnée pertinente, notamment par rapport aux enjeux de mobilité.

L'UPTR demande que les données recueillies (et anonymisées) soient enfin exploitées, notamment dans les objectifs (minimalistes ...) suivants :

- Fournir des données (anonymisées) sur la réalité du

trafic poids-lourds (notamment sur certains axes et/ou à certaines heures).

- Donner un aperçu (anonymisé) du cabotage (illégal ...) en relevant le nombre de camions étrangers (extra BeNeLux) qui ne quittent pas le territoire sur une période déterminée (7 jours).
- Mesurer les émissions (particules fines et Nox) des camions selon leurs normes EURO.
- Etablir une moyenne (et une médiane) du coût de la taxe kilométrique pour un camion (anonymisé) des entreprises de transport disposant d'une licence de transport auprès du SPF Mobilité.

Partant du constat que derrière le slogan du 'pollueur-payeur', finalement la taxe kilométrique ne vise, de manière discriminatoire, qu'une partie de l'ensemble des usagers de la route, l'UPTR continue de plaider pour :

- L'extension de la taxe kilométrique au moins aux véhicules de moins de 3,5 tonnes avec remorque, faisant passer la masse maximale autorisée totale à plus de 3,5 tonnes.
- La suppression des exonérations prévues pour les tracteurs agricoles utilisés pour le transport de marchandises.
- L'indexation des tarifs dans les trois régions à la date du 1er janvier.
- L'instauration d'une nouvelle catégorie tarifaire – incitative – pour les véhicules roulant au LNG ou au CNG.
- L'affectation intégrale des recettes de la taxe kilométrique dans les projets d'infrastructure de mobilité.
- La suppression de la taxe de circulation.

Délai de paiement et action directe

BEL

Le délai de paiement moyen appliqué par les clients pour le paiement des prestations de transport est aujourd'hui de 59 jours.

Il s'agit là d'une moyenne. Il n'est dès lors pas rare que ce délai soit (beaucoup) plus long, assurément pour les plus petits transporteurs.

Ces délais sont beaucoup trop longs et causent des problèmes de retard de paiement en cascade.

Afin d'aider à remédier aux problèmes récurrents de manque de liquidité au sein des entreprises de transport, l'UPTR suggère au Gouvernement fédéral de recopier le **modèle français qui impose un délai maximum de paiement de 30 jours** à compter de la date de l'émission d'une facture relative à une prestation de transport.

Pour l'UPTR, l'allongement abusif des délais de paiement cause des problèmes de retard de paiement en cascade qui mettent la solvabilité - et donc la viabilité ! - de trop d'entreprises en péril. Afin d'aider à remédier aux problèmes récurrents de manque de liquidité au sein des entreprises de transport, l'UPTR suggère que l'on s'inspire du modèle français qui impose pénalement un délai maximum de paiement de 30 jours à compter de la date de l'émission d'une facture relative à une prestation de transport. Cette mesure peut aisément se justifier par le fait que les transporteurs doivent légalement préfinancer des montants très importants et notamment les accises et la TVA sur le diesel qu'ils consomment.

Afin également d'éviter aux transporteurs de devoir subir les conséquences (très souvent fatales ...) d'un important défaut de paiement de la part d'un donneur d'ordres, l'UPTR demande à ce qu'une « action directe » soit instaurée.

L'action directe permet au transporteur de solliciter le paiement des frais de transport auprès de l'expéditeur ou du destinataire. L'expéditeur et le destinataire sont alors tous deux garants du paiement du prix de transport. Une telle action directe est prévue dans le Code de commerce français



En matière de responsabilité civile automobile, la 5^e directive ne constitue, pour l'heure, qu'une harmonisation minimale des règles existant en matière de R.C. automobile. Les plafonds d'indemnisation (à charge des assureurs) varient considérablement d'un État-membre à l'autre. En conséquence, il en résulte d'importantes différences de prix entre les primes d'assurance qui sont autant de distorsions de concurrence.

Les transporteurs belges souscrivent obligatoirement une assurance qui couvre les dégâts qu'ils sont susceptibles de causer et ce, sans qu'il n'y ait de plafond au montant que l'assureur peut être appelé à déboursier. Il nous paraît inacceptable qu'en cas d'accident survenant en Belgique, l'assurance des transporteurs de certains pays ne couvre les dégâts qu'à hauteur d'un montant

déterminé, le reste étant à charge de l'entreprise (si elle le peut ...) et ensuite du fonds - belge - de garantie automobile.

L'UPTR souhaite que le Gouvernement fédéral mette le dossier d'une harmonisation (à la hausse) des plafonds d'indemnisation de la 5^{ème} directive sur la table des discussions.

A défaut, la Belgique devrait pouvoir exiger des transporteurs étrangers la présentation d'une attestation d'assurance RC sans plafond ou exiger le paiement (à la frontière, aux terminaux Eurovignette) d'une couverture assurance complémentaire calculée (comme pour l'eurovignette) sur le temps passé en Belgique.

Mobilité et environnement

EUR · BEL · VLA · BXL · WAL

1. Co-modalité

En matière d'environnement l'UPTR défend l'idée selon laquelle les différents modes de transport ont leurs caractéristiques propres et qu'il convient, en conséquence, de travailler à professionnaliser le secteur Transport & Logistique en développant au maximum les complémentarités existantes de manière à **faire en sorte que toutes les marchandises soient acheminées à leurs destinataires par le moyen de transport le plus adéquat et ce, tant du point de vue économique qu'environnemental**.

L'UPTR tient à souligner que derrière le concept de « co-modalité », il apparaît que les modes de transport aérien, ferroviaire, maritime et fluvial sont **le complément du transport routier (et pas le contraire)**.

En effet, seuls les camions sont en mesure d'atteindre l'immense majorité des destinataires finaux et d'assurer la distribution des marchandises aux millions de consommateurs européens.

2. Elargir les plages horaires de livraison

La congestion routière allant grandissant, il convient urgemment de prendre toutes les mesures utiles afin de permettre aux transporteurs de pouvoir livrer leurs

marchandises également en dehors des heures classiques de bureau.

Un élargissement des plages horaires de livraison permettrait de fluidifier le trafic en décalant une partie des camions des heures de pointe vers les heures creuses et ce, au bénéfice de l'ensemble des usagers de la route.

Eviter les embouteillages permet évidemment aux transporteurs de réduire les temps de parcours entre les différents lieux de (dé)chargement. Le bénéfice n'est donc pas seulement environnemental, avec une réduction des émissions de CO₂ et de particules fines, il est également économique.

Afin de favoriser le développement des livraisons très tôt le matin et plus tard le soir, l'UPTR plaide pour la mise en œuvre d'incitants fiscaux pour ceux qui dès lors travaillent en horaires décalés, permettant ainsi une optimisation des tournées (cf. supra).

L'élargissement des plages horaires de livraison passe également par une révision des réglementations en matière de permis d'environnement. Un assouplissement des conditions d'exploitation s'impose afin de permettre le développement du travail de nuit ou à horaire décalé dans de nombreux autres secteurs d'activité que le transport et la logistique.

3. Primes aux investissements économeurs d'énergie et réducteurs d'émissions sonores

L'UPTR invite les responsables politiques à inscrire le système de prime pour les équipements visant à réduire la consommation d'énergie ou les émissions sonores dans la continuité et ce, afin de permettre aux entrepreneurs de bénéficier de la nécessaire (pré)visibilité dans le temps pour leur politique d'investissement.

4. LNG et CNG : incitants aux investissements environnementaux

Le Gaz Naturel Liquéfié (LNG) et le Gaz Naturel Comprimé (CNG) constituent deux carburants alternatifs dits « de transition », moins polluants que le diesel ou l'essence. Complémentaires, ils constituent une alternative au diesel pour les camions les plus lourds (LNG) et les véhicules utilitaires légers (CNG).

Tenant compte de l'important surcoût à l'achat des motorisations LNG et CNG, l'UPTR plaide pour que les incitants aux investissements environnementaux soient maintenus (voire même renforcés) afin d'aider les transporteurs à s'inscrire résolument dans la transition énergétique.

L'UPTR souligne l'importance de deux éléments d'attention cruciaux pour le succès de la transition énergétique du secteur transport :

D'une part, le renforcement du réseau des stations-service LNG et CNG.

D'autre part, une politique fiscale stable avec maintien de l'absence d'accises sur ces carburants.

5. Distribution urbaine : un cadre harmonisé pour les zones environnementales

Un grand nombre de villes européennes ont mis en place des « zones environnementales » dans lesquelles les véhicules les plus anciens sont interdits ou doivent payer une taxe spéciale.

Pour l'UPTR, il est urgent que des mesures d'harmonisation soient prises afin de définir un cadre général permettant aux transporteurs de pouvoir mieux organiser les livraisons urbaines.

Il y a actuellement beaucoup trop de divergences (normes EURO, masse maximale autorisée, ...) entre les conditions d'accès aux zones en question, déterminées séparément, par chacune de ces villes.

6. 50 tonnes - 6 essieux

La Région wallonne a introduit une modification du règlement technique pour autoriser, sur le territoire wallon, les combinaisons de maximum 50 tonnes à 6 essieux. Cette autorisation est soumise au respect d'une série de conditions, assez strictes, énumérées dans l'Arrêté du Gouvernement wallon du 29 mars 2018.

Ces conditions spécifiques s'ajoutent à celles - préexistantes - du règlement technique, dont notamment la fameuse 'formule-pont'.

La limitation de cette mesure au seul territoire wallon a pour conséquence la perte de +/- 1 tonne de charge utile (correspondant au poids de cet essieu supplémentaire) pour les innombrables camions appelés à également rouler avec une combinaison de 6 essieux dans les 2 autres régions du pays ...).

L'UPTR plaide donc pour qu'une réglementation similaire soit prise en Région flamande et à Bruxelles.

L'UPTR plaide par ailleurs pour un assouplissement de certaines exigences réglementaires (dont notamment celle relative à l'écart d'1,30 mètre entre les essieux).

7. Eco-combis

Dans le cadre de deux projets pilotes parallèles, les régions flamandes et wallonnes autorisent les éco-combis sur leur territoire respectif.

Pour anticiper les problèmes de sécurité routière, dont notamment les risques liés au comportement (parfois totalement irresponsable) des cyclistes et autres adeptes de la mobilité douce, les éco-combis ne sont autorisés à circuler que sur certains itinéraires définis.

L'UPTR souligne, une fois encore, qu'il n'y a aucun intérêt économique à utiliser ces combinaisons longues ailleurs que sur autoroute, depuis et vers les zonings industriels. Dans ce contexte, 2 éco-combis vont transporter l'équivalent de 3 camions avec dès lors une importante réduction des émissions de CO₂.

L'UPTR plaide donc pour que la Région de Bruxelles-Capitale autorise les éco-combis à emprunter la partie bruxelloise du Ring de Bruxelles et qu'ils puissent également accéder à certains zonings industriels situés le long du Ring.

La conduite des éco-combis impliquant une formation spécifique obligatoire, l'UPTR plaide pour une reconnaissance de l'équivalence des cours et/ou examens passés d'un côté ou de l'autre des frontières régionales.

8. Transport de bois ronds : 57 tonnes - 6 essieu

Vu le caractère de certains véhicules conçus spécifiquement pour le transport de bois, l'UPTR plaide pour que la Belgique adopte une **réglementation comparable à ce qui existe en France** pour permettre le transport de bois au moyen de véhicules spéciaux à 6 essieux et d'une masse maximale autorisée de 57 tonnes et ce, toujours dans le cadre d'un système d'autorisation annuelle sur itinéraire prescrit.

9. Hauteur maximale autorisée : suppression de la limitation à 4,00 mètres

De manière générale, afin de permettre le transport de certaines marchandises et notamment le **transport de voitures**, le **transport de paille ou de lin**, un système équivalent à ce qui existe en France devrait être instauré en Belgique. En effet, **en France, la hauteur des véhicules n'est pas limitée**. Lorsque la hauteur du véhicule ou de son chargement dépasse 4,00 m, il appartient aux transporteurs de s'assurer en permanence qu'ils peuvent circuler sans inconvénients. Au niveau de la signalisation, les passages à hauteur limitée ne sont signalés que lorsque la hauteur libre est inférieure à 4.30 m.

Infrastructures et missing links

VLA · BXL · WAL

Le secteur du transport presse les autorités à investir dans l'infrastructure et ce, quel que soit le niveau de pouvoir. Il ne s'agit pas seulement de veiller à l'entretien des réseaux routiers et autoroutiers, mais aussi et surtout d'investir à long terme dans une extension des capacités.

Les chaînons de communication encore manquants ("missing links") doivent être achevés.

Régulièrement, la liste des chaînons manquants est actualisée. Pour les transporteurs belges, parmi le top 10 des tronçons routiers à réaliser au plus vite on retrouve :

- **Le réaménagement du Ring (nord) de Bruxelles**
- **La liaison la E 17 / E 34 (10 km) afin de permettre au trafic de et vers le Liefkenshoektunnel (de et vers Rotterdam) et d'éviter de devoir systématiquement emprunter le Ring d'Anvers**
- **La liaison Cerexhe-Beaufays reliant la E40 à la E25 (12,5 km)**
- **La liaison E 19 / E 429 à Hal**
- **Le bouclage du Ring (sud) de Bruxelles**
- **la transformation de l'entière de la A12 en autoroute**
- **Le dédoublement de la RN 5 (E 420) depuis Charleroi vers la France.**
- **L'aménagement du Ring d'Anvers**
- **La liaison A19 - E40 entre Ypres et Furnes**
- **La liaison entre la A 28 (Athus) et la E 411**

De plus, afin de pouvoir répondre aux prévisions d'augmentation du trafic à long terme, il faut dès aujourd'hui développer des projets d'envergure, afin qu'ils puissent être réalisés à temps.

Il en va ainsi, par exemple, du projet dit de la "Croix de Willebroek" qui permettrait de soulager les rings d'An-

vers et de Bruxelles, en séparant le trafic de transit du trafic local.

Notamment le long de nos routes principales, il convient également d'augmenter la capacité d'accueil des parkings pour camions, sans perdre de vue la nécessaire sécurité et le confort des chauffeurs.

Le secteur transport souligne enfin qu'il n'est absolument pas opposé au développement des infrastructures des autres modes de transport dans la mesure où il permettra à long terme une amélioration des possibilités de recourir aux solutions multimodales.



Accès à la profession

EUR · VLA · BXL · WAL

Les règles d'accès à la profession de transporteur professionnel pour compte de tiers (compétence professionnelle, capacité financière, honorabilité et siège d'activités effectif) doivent être les mêmes pour tous et ce, quel que soit le type de véhicule utilisé.

La distinction véhicule de + ou - de 500 kilogrammes de charge utile n'a pas lieu d'être.

Elle doit être supprimée afin, notamment, d'éviter un glissement - environnementalement et socialement préjudiciable - du transport des camions vers les véhicules utilitaires légers (camionnettes).

Cours de compétence professionnelle

L'UPTR plaide pour que les cours d'accès à la profession répondent à des critères de qualité exigeants et en rapport avec la réalité du secteur. Afin de maintenir un niveau uniforme tant quant au contenu des cours que des exigences de qualité requises pour les transporteurs professionnels, l'UPTR plaide pour que l'ITLB continue à dispenser les cours de compétence professionnelle et ce, dans les trois langues nationales. Les fédérations craignent,

à défaut, qu'une libéralisation du marché des cours de compétence professionnelle ne permette plus d'assurer un contrôle effectif sur la qualité des cours.

Mandataire externe

L'UPTR défend l'idée selon laquelle le recours à un mandataire externe, titulaire de la compétence professionnelle ('gestionnaire de transport'), doit rester une exception. Le recours à un mandataire externe ne devrait être envisagé que comme une solution temporaire de transition. Dans un souci constant de professionnalisation du secteur, il convient que le dirigeant de l'entreprise soit lui-même le gestionnaire de transport ou que, à défaut, le gestionnaire de transport soit un employé salarié, sous payroll de l'entreprise.

Capacité financière

Pour tous les transporteurs, l'exigence de capacité financière (permettant de mieux protéger certains créanciers privilégiés, dont entre autres les transporteurs sous-traitants) doit être remplie soit par une attestation émanant d'un organisme bancaire ou une compagnie d'assurance

Plan & Ride

Le logiciel de gestion des livraisons
pour le Transport et la Distribution

- ☑ eCMR-IT : la lettre de voiture CMR électronique
- ☑ Suivi en temps réel de vos livraisons par vos donneurs d'ordres
- ☑ Archivage OCR des bons de livraison et des feuilles de route (pdf)
- ☑ Gestion des europalettes
- ☑ Calcul immédiat du prix de transport
- ☑ Suivi facturation
- ☑ Fonctionne sur PC, iPad, iPhone, Android, etc
- ☑ Différents niveaux d'accès (direction, magasinier, chauffeur)
- ☑ Import / Export des données






Supported by
TRANSPORT
SUPPORT & SOLUTIONS

TRANSPORT-IT SPRL
Bd G. Deryck 39 R06 • 1480 Tubize
Tél. +32 (0)2 851 51 58
info@transport-it.be • www.transport-it.be

qui se porte caution solidaire, soit par une attestation émanant de la caisse des Dépôts et Consignations certifiant le dépôt en numéraire du montant légalement requis (9000 € pour le premier véhicule moteur et 5000 € pour les véhicules suivants).

Honorabilité

Dès lors qu'il s'agit d'analyser les infractions graves qui entrent en considération pour le maintien ou la perte de la condition d'honorabilité, l'UPTR considère que seules les condamnations coulées en force de choses jugées doivent être analysées. Il s'agit d'une question de Justice,

chacun devant pouvoir disposer non seulement du droit d'exprimer ses arguments devant un tribunal neutre et indépendant mais également de pouvoir faire appel.

Organisateurs de transport

S'agissant de l'accès à la profession d'organisateur de transport et de leurs responsabilités dans le secteur transport, l'UPTR plaide pour la création d'un registre des organisateurs de transport avec des règles similaires à celles existantes pour les transporteurs notamment en matière de 'capacité financière' et qui tiennent compte du nombre de véhicule « affrétés ».

Cabotage et accès au marché

EUR

Il convient de souligner que le cabotage en tant que tel ne constitue pas un problème de concurrence déloyale. Ce sont les conséquences de l'absence d'harmonisation des conditions sociales et salariales (et l'avantage compétitif qu'elle génère pour les entreprises de certains pays) qui font que l'exercice de prestations de transport dans un État-membre par des transporteurs non-résidents crée des situations de concurrence économiquement inévitables.

L'actuel Règlement européen 1072/2009 sur le cabotage s'applique indistinctement dans toute l'Europe, sans tenir compte des énormes disparités salariales, sociales et fiscales existant entre les Pays.

Aux yeux de l'UPTR, il n'y a pas de concurrence déloyale lorsqu'un transporteur belge cabote en France. Par contre, il y a clairement un problème de concurrence anormale lorsqu'une entreprise issue de l'ancien bloc de l'Est cabote en Belgique ...

Par conséquent, il n'est pour l'instant, pas question pour l'UPTR de parler d'une libéralisation complète du cabotage. Cela reviendrait, ni plus ni moins, à inonder le marché domestique belge de transporteurs issus des pays de l'Est.

Préalablement à toute libéralisation du cabotage en Europe, l'UPTR estime qu'il convient d'abord d'harmoniser:

1. les contrôles et les sanctions en matière de temps de conduite et de repos ;
2. les salaires et les conditions de travail des travailleurs mobiles ;
3. les charges et les couvertures sociales ;
4. les règles fiscales pour les travailleurs mobiles, essentiellement en ce qui concerne les salaires et les remboursements forfaitaires de frais.

Dans l'attente, l'UPTR demande à ce que des mesures de contrôle pertinentes et efficaces soient prises, afin de permettre aux transporteurs belges de travailler dans des conditions concurrentielles normales, à tout le moins sur le marché du transport national.

L'UPTR plaide dès lors pour le maintien des limites actuelles, à savoir : 3 transports nationaux (cabotages) réalisés au terme d'un transport international préalable et ce, dans un délai de maximum 7 jours.

L'UPTR plaide par ailleurs pour une définition plus claire du terme 'cabotage' qui empêche toute interprétation divergente par les États-membres.

L'UPTR s'oppose cependant à toute idée d'instaurer une 'période de 'carence' qui empêcherait les transporteurs belges de travailler en Allemagne et en France.

Pour l'UPTR, l'introduction d'une 'période de carence' doit être liée à l'obligation pour le camion et son chauffeur de rentrer dans le pays où l'entreprise de transport est établie, au terme de la réalisation de la dernière opération de cabotage autorisée.

Enfin, il semble assez évident que la partie routière d'un transport combiné doit être considérée comme une opération de cabotage, lorsque ce transport national est exécuté par un transporteur étranger.

Concurrence loyale et coresponsabilité

BEL · VLA · BXL · WAL

Pour les transporteurs belges, il est essentiel que les règles existantes soient respectées par l'ensemble des acteurs du marché. Les entreprises qui exercent une concurrence déloyale au détriment des autres transporteurs en outrepassant les règles, doivent être poursuivies. Les problématiques du **travail au noir**, du **cabotage illégal**, du **détachement illégal** doivent être attentivement suivies. Il en va de même du **transport sans licence** et de l'**usage inapproprié de tracteurs agricoles** pour le transport de marchandises pour compte de tiers.

En collaboration avec les services de contrôle, le secteur plaide pour des contrôles (beaucoup mieux) ciblés. Plutôt que le dépassement de 10 minutes du temps de conduite, c'est le transport illégal qui doit être sanctionné avec fermeté. Les contrôles devraient toujours avoir pour priorité la lutte contre la fraude organisée. L'UPTR regrette grandement que l'essentiel des contrôles ne prennent en compte ni les caractéristiques des PME, ni la multiplicité et la complexité croissante des réglementations, sociales notamment. L'UPTR revendique que les contrôles soient réalisés de manière humaine, sans a priori négatif vis-à-vis des employeurs, au minimum dans le respect des droits élémentaires de la défense...

Ensuite, il conviendrait que les sanctions tiennent compte de l'intention frauduleuse, de l'impact de l'infraction sur la concurrence loyale ainsi que de l'éventuelle récidive. Enfin, l'UPTR regrette d'avoir à rappeler que **les sanctions devraient toujours rester proportionnelles à la gravité des infractions commises...**

Dans ce cadre, l'UPTR plaide notamment pour :

- Une **révision de la réglementation sur les plaques agricoles** et des conditions qui permettent l'utilisation du diesel rouge.
- Un **renforcement des contrôles des véhicules utilitaires légers** utilisés pour le transport de marchandises par rapport aux obligations légales existantes en matière sociale, de licence de transport et de surcharge.
- Une **révision des décrets relatifs aux surcharges par essieu**. Il convient en effet de distinguer la problématique de la surcharge totale des questions de surcharge par essieu. Il s'agit de deux problèmes totalement différents. L'un constitue un problème de distorsion de concurrence, l'autre d'usure accélérée de l'infrastructure... S'agissant des surcharges à l'essieu, les transporteurs et leurs chauffeurs sont généralement dans l'impossibilité matérielle de pouvoir déplacer les marchandises dans le véhicule. Les infractions sur la surcharge à l'essieu sont très majoritairement involontaires... L'UPTR continue de dénoncer avec force nos deux systèmes régionaux de sanctions administratives des surcharges à l'essieu qui sont originellement injustes, totalement disproportionnés et fondamentalement irrespectueux des droits de la défense !
- Une **application systématique du principe de coresponsabilité** des chargeurs et donneurs d'ordre pour toutes les infractions dont ces derniers profitent directement ou indirectement.

Formation continue des chauffeurs routier

VLA · BXL · WAL

Transposition de la Directive 2018/645

La formation continue obligatoire des chauffeurs routiers professionnels a fêté ses 12 ans ! Depuis l'entrée en vigueur de la Directive 2003/59, les réalités auxquelles les chauffeurs routiers sont confrontés ont évidemment évolué de sorte qu'une actualisation des cours 'Code 95' s'impose.

L'UPTR invite les Régions à transposer sans délai la Directive 2018/645, afin de donner aux centres de formation agréés la possibilité de développer de nouveaux cours à l'attention des chauffeurs et du monde du transport.

L'UPTR invite également les Régions à utiliser la faculté d'intégrer les cours ADR dans le cursus de la formation continue et ce, à concurrence du maximum de 2 modules de cours.



Professional Transport Training Centre la formation en mode professionnel

PTTC se positionne comme le centre de référence pour la formation des chauffeurs routiers. Nos formateurs bénéficient d'années d'expérience dans le secteur du transport routier. **PTTC** garantit aux transporteurs un service complet : cours théoriques dans différentes localités, pistes pour les cours pratiques et soutien administratif dans la récupération des interventions financières (FSTL, Chèques Formation et KMO Portefeuille). **Découvrez nos modules (aussi au sein de votre entreprise) :**

Formations continues : Conduite défensive • Conduite économique • Utilisation du tachygraphe Arrimage • Documents de transport • Temps de conduite et de repos • Constat d'accident Premiers soins • Gestion du stress • Communication • Code de la route • Gestion des conflits

Formations ADR : colis/citernes • carburants • liquides explosifs • conseillers à la sécurité

N'attendez pas pour planifier vos modules et confier vos formations aux professionnels de PTTC !

Professional Transport Training Centre

Avenue du Port 104-106 • 1000 Bruxelles

Tél : 02 421 07 26 • Fax : 02 421 07 28 • info@pttc.be • www.pttc.be

Réglementation temps de conduite et de repos

EUR

L'UPTR appelle à une révision du Règlement 561/2006 sur les temps de conduite et de repos allant dans le sens d'un plus grand respect des exigences imposées aux entreprises de transport par leurs clients pour la délivrance de leurs marchandises selon le principe du 'just in time'.

Les principes de cette réglementation remontent en effet déjà à 1985 et apparaissent aujourd'hui de plus en plus inadaptés à la réalité du trafic et de la mobilité du 21ème siècle. Sans que cela nuise à la sécurité routière de l'ensemble des usagers de la route, les transporteurs souhaitent que l'on tienne (enfin) compte des problèmes récurrents de congestion et d'embouteillage à répétition.

Les files et bouchons sont tous les jours plus imprévisibles. La réglementation sur les temps de conduite et de repos reste pourtant inflexible. Si un camion parcourt 5 kilomètres en une heure, l'appareil de contrôle tachygraphe enregistre une heure de conduite. Il est aujourd'hui fréquent qu'un chauffeur bloqué dans un bouchon se trouve dans la situation où il devrait légalement s'arrêter (et couper son moteur...) pour que son tachygraphe enregistre une pause obligatoire.

Bloqué dans les files, comme les autres usagers de la route, ce n'est évidemment pas possible et son tachygraphe va automatiquement enregistrer une infraction pour dépassement du temps de conduite !

Pour l'UPTR, il convient de rappeler que dans ce type de situation, il s'agit d'un cas (de plus en plus fréquent...) de force majeure. Il n'y a aucune intention de fraude, aucun bénéfice économique (que du contraire...), ni même une méconnaissance (coupable) de la réglementation.

Il s'agit d'un concours de circonstances imprévisible (travaux de réfection, accident, embouteillage, etc.). En fait, l'UPTR ne demande qu'un minimum de compréhension et une tolérance raisonnée par rapport aux difficultés des transporteurs et de leurs chauffeurs dans un environnement routier toujours plus congestionné.

Temps de conduite journalier maximum

L'UPTR propose que l'on réfléchisse à calculer les temps de conduite journalier et hebdomadaire sur base d'une durée moyenne de conduite. Cette approche pragma-

tique permettrait d'éviter les situations problématiques connues telles que :

- En cas d'embouteillages imprévus, le risque de dépasser le temps de conduite qui pousse de nombreux chauffeurs à se garer sur la bande d'arrêt d'urgence
- La nécessité pour les chauffeurs de devoir stationner sur les bretelles d'accès ou de sortie des aires de repos alors que les parkings sont saturés et que leur temps de conduite maximum est presque atteint.
- La tentation (humaine) de pousser sur le champignon afin de ne pas devoir passer la nuit dans la cabine du camion alors que l'on n'est qu'à quelques kilomètres de son domicile...

Temps de repos hebdomadaire normaux

La Cour Européenne de Justice a tranché : Le Règlement 561/2006 doit être interprété en ce sens qu'un conducteur ne peut pas prendre, à bord de son véhicule, les temps de repos hebdomadaires normaux (de 45 heures). L'UPTR en appelle au respect, partout en Europe, de ce principe.

Temps de conduite et de repos : exemptions et dérogations

L'UPTR plaide pour la suppression de toutes les exceptions existantes relatives à la réglementation sur les temps de conduite et de repos et l'utilisation du tachygraphe

Tachygraphe intelligent

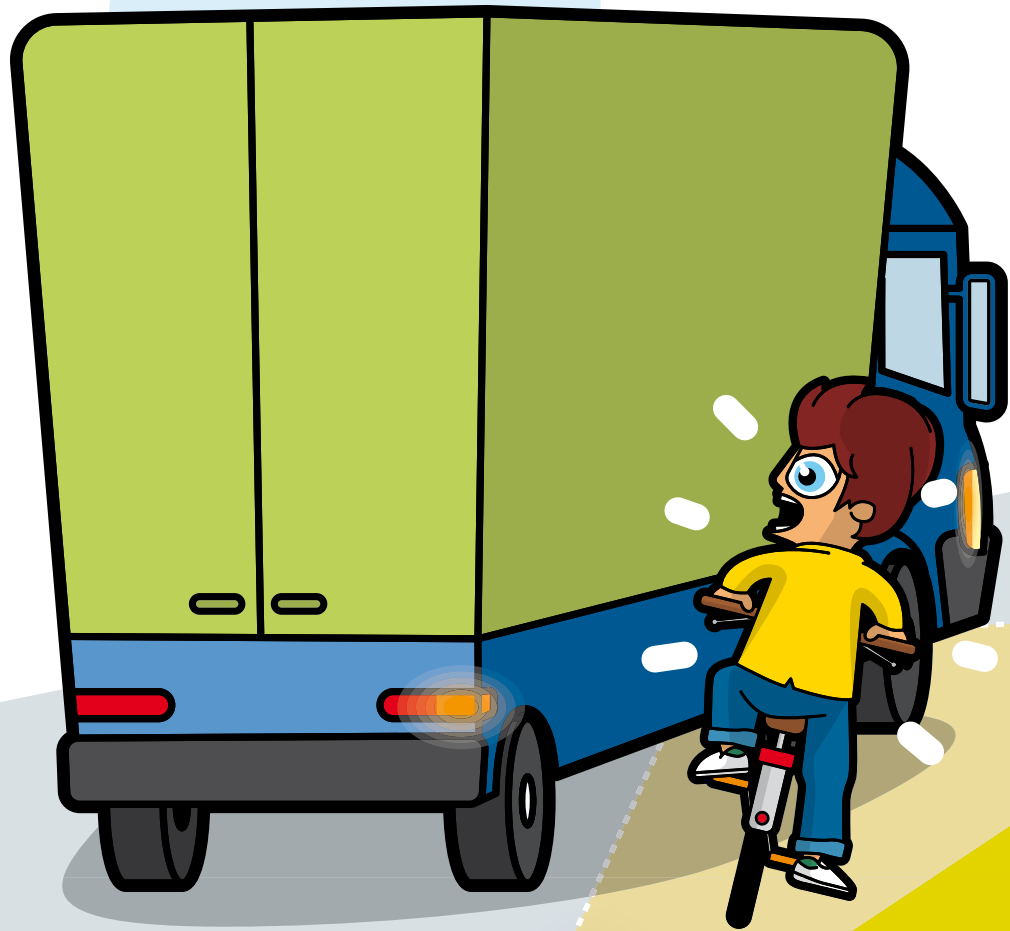
Depuis le 15 juin 2019, les véhicules nouvellement immatriculés sont équipés des nouveaux tachygraphes dits 'intelligents' car pourvu de nouvelles fonctionnalités dont une fonction de géolocalisation GPS.

Les Règlements 165/2014 et 2016/799 constituent pourtant deux occasions manquées ...

Le tachygraphe intelligent n'est en effet pas aussi utile qu'escompté en termes d'amélioration de la pertinence des contrôles.

Pour l'UPTR, les nécessaires améliorations à apporter aux tachygraphes intelligents doivent passer par un logiciel et certainement pas par un coûteux remplacement de l'appareil tachygraphe en question !





**Attention,
quand tu es là,
je ne te vois pas !**

Une initiative de l'**UPTR** - www.uptr.be



Parkings modernes et sécurisés

VLA · BXL · WAL

Les obligations imposées aux chauffeurs de poids lourds, notamment en matière de temps de conduite et de repos impliquent la création urgente de nouveaux parkings pour les camions le long des autoroutes ainsi qu'une modernisation des parkings publics existants.

Les chauffeurs méritent sans conteste de pouvoir prendre leurs repos dans des parkings bénéficiant du minimum de confort que l'on est en droit d'attendre dans un pays européen au 21ème siècle ! La problématique des vols de cargaisons (dont le coût annuel au niveau européen est estimé à 8,2 milliards d'€ !) nécessite une réponse adaptée. L'UPTR soutient la création de parkings payants sécurisés essentiellement destinés aux transporteurs étrangers de marchandises de valeur qui transitent par la Belgique.

Concernant la répression des vols de cargaisons et des violences à l'encontre des chauffeurs, l'UPTR insiste sur l'importance de sanctions qui soient suffisamment sévères pour être dissuasives.



Sécurité routière

BEL · VLA · BXL · WAL

La diminution constante du nombre d'accidents « impliquant » des camions dans les accidents mortels ou avec lésions corporelles n'autorise aucun relâchement. La sécurité routière doit rester une priorité quotidienne pour les entreprises du secteur transport et logistique.

La problématique de l'angle-mort des camions a été clairement identifiée comme 'le' point d'attention sur lequel il convient de se concentrer prioritairement.

L'UPTR souhaite par ailleurs qu'une réflexion nouvelle soit menée quant au partage de la route entre ses différents usagers et ce, afin de réduire le nombre d'accidents et d'améliorer la fluidité du trafic.

On ne conduit évidemment pas un camion et une voiture de la même manière. Les réactions des deux types de véhicules sont radicalement différentes.

Si les chauffeurs de camions sont également des automobilistes, le contraire est évidemment beaucoup moins vrai.

Qu'ils soient fondés ou non, les reproches des automobilistes à l'encontre des chauffeurs de poids lourds sont avant tout basés sur une incompréhension : celle de la manière dont se conduit et réagit un camion.

Afin d'améliorer la compréhension réciproque entre usagers de la route, l'UPTR suggère qu'avant obtention du permis de conduire pour voiture, les candidats automobilistes attestent avoir passé une heure dans un camion en compagnie d'un formateur professionnel.

De part, notamment une prise de conscience de ce que l'on voit (ou ne voit pas bien) depuis une cabine de camion, les futurs automobilistes seront très concrètement sensibilisés à acquérir les bonnes attitudes et les bons réflexes sur la route.

L'UPTR attend des autorités qu'elles fassent montre de cohérence en matière de conduite sous influence de l'alcool ou de stupéfiants.

L'entrée en vigueur du 0,2 / 1000 pour les chauffeurs professionnels doit être considérée comme un point de départ et certainement pas comme un aboutissement de la lutte contre l'alcool au volant.

Les contrôles doivent d'avantage porter sur ce type de comportement dangereux plutôt que sur le respect d'autres réglementations dont l'impact sur la sécurité routière est moins direct.

De même, les employeurs doivent pouvoir immédiatement sanctionner la conduite en état d'ébriété d'un licenciement pour faute grave.

Dans ce cadre, l'UPTR plaide pour qu'une révision de la CCT 100 soit rapidement lancée afin de tenir compte des spécificités du secteur Transport & Logistique.

Actuellement, si la CCT permet à un employeur, par exemple, d'installer des alcolocks dans ses camions, les tests de dépistage d'alcool restent considérés comme touchant au 'droit fondamental de la vie privée du travailleur'. Par conséquent, avant de pouvoir procéder à un alcotest, l'employeur doit d'abord demander le consentement du chauffeur. Après quoi, en cas d'intoxication alcoolique avérée, l'employeur reste dans l'impossibilité légale de pouvoir prendre la moindre sanction...

Plus grave encore, si un employeur est en droit d'appeler la police pour demander à ce qu'un contrôle d'alcoolémie soit réalisé sur un chauffeur professionnel qui se prépare à prendre la route sur la voie publique, il est généralement constaté que la police (locale) répond que ce type de mission ne fait pas partie des priorités de ses équipes d'intervention...



Interdictions de circuler les dimanches et jours fériés

EUR

Partant du fait que tout obstacle à la libre circulation des poids lourds augmente les coûts des transports routiers, l'UPTR estime que les interdictions de rouler doivent obéir à des règles uniformes et harmonisées sur l'ensemble du territoire européen. Il n'est plus acceptable que chaque Etat (ou même région...) de l'Union Européenne continue à disposer de ses propres règles d'interdiction de circulation des poids lourds.

L'UPTR soutient les principes de liberté du travail et de libre prestation de services qui à eux seuls justifient sa demande de suppression des interdictions de circuler le dimanche tels qu'existant actuellement dans certains Etats. Cette demande est également socialement justifiée. Elle doit en effet permettre d'éviter à nos chauffeurs l'obligation de passer le week-end sur des parkings routiers et ce, que ce soit pour aller vers leur destination de (dé)chargement ou pour en revenir.

Interdictions locales de circuler

VLA · BXL · WAL

Malgré le fait qu'en tant que gestionnaire de l'essentiel du réseau routier, les Régions sont les autorités compétentes pour le trafic sur les routes nationales, les transporteurs sont régulièrement confrontés à des interdictions de circuler, prises au niveau des communes dans le cadre de ses 'missions de police administrative générale'...

Ces interdictions de circuler, locales (et généralement électoralistes...), imposent aux transporteurs de coûteux détours dont peu de donneurs d'ordres acceptent la répercussion. Sans nier les problèmes locaux liés au

passage du charroi de camions dans certaines communes traversées par une route nationale, l'UPTR demande à ce que ce type d'interdictions de circuler ne puisse plus être pris par les seules autorités communales. S'agissant d'une question de mobilité et d'aménagement du territoire, l'UPTR estime cohérent de laisser aux seuls gestionnaires responsables des voiries nationales, le soin de prendre les mesures qui, le cas échéant, s'imposent et ce, en tenant compte des intérêts, notamment économiques, globaux en jeu.

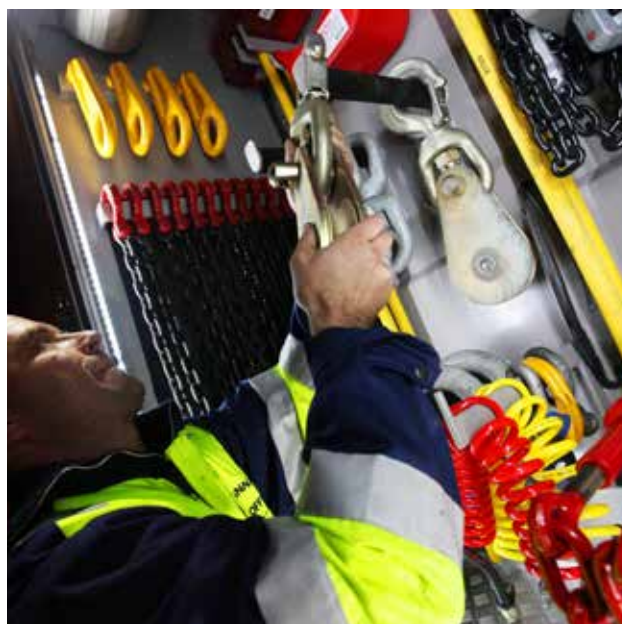
Contrôle des tarifs de dépannage

BEL · VLA · BXL · WAL

Partant du constat que dans chaque pays européen, les transporteurs sont actuellement confrontés à des règles particulières lorsqu'ils sont contraints de recourir aux services de dépanneurs, l'UPTR plaide pour une harmonisation européenne des règles en la matière.

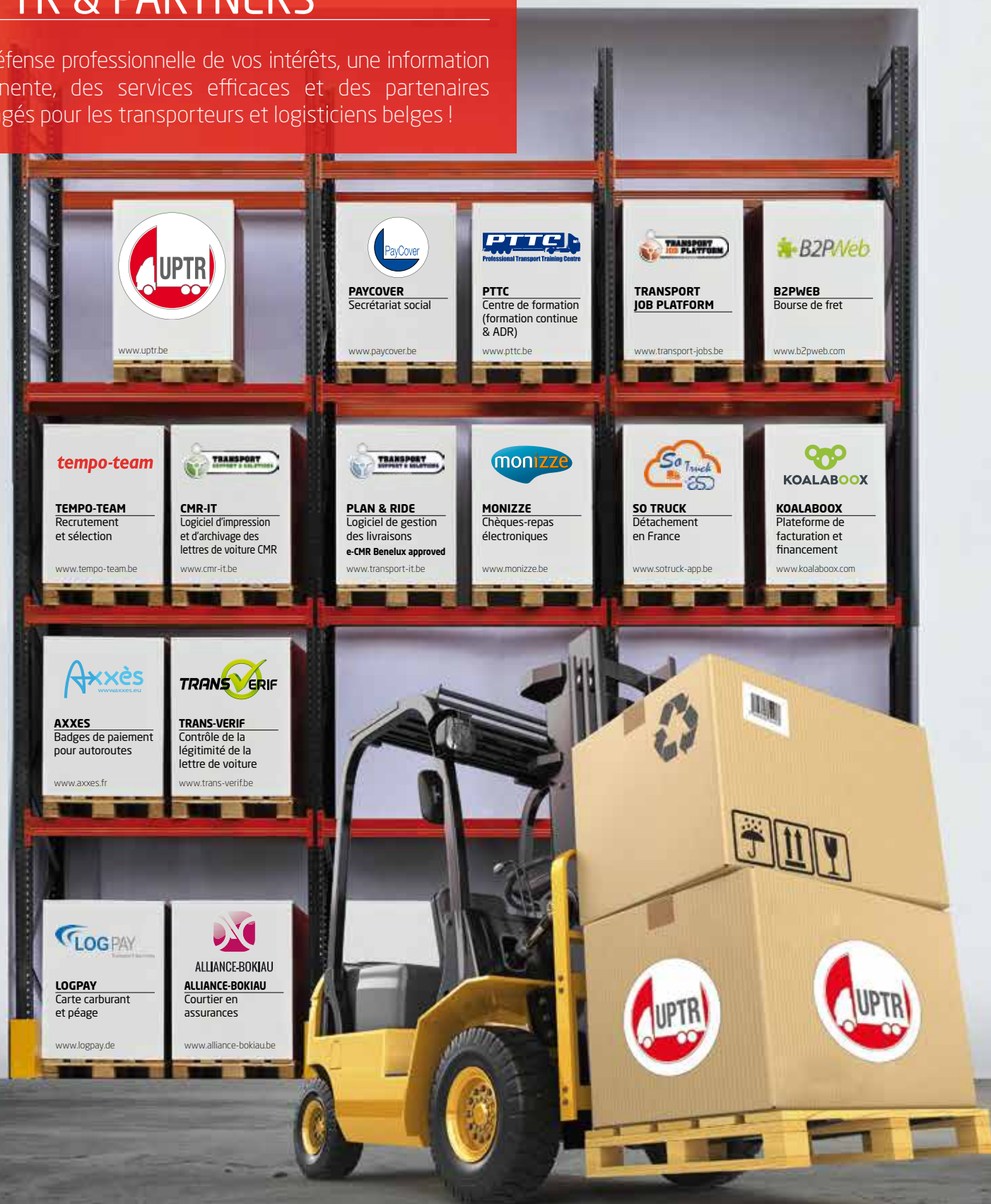
Si l'importance de libérer la voie publique dans les meilleurs délais en cas d'accident ou de panne se comprend aisément, cela ne doit néanmoins mener ni à des abus d'autorité, ni à des abus tarifaires.

Pour l'UPTR, la liberté de choix du prestataire dépanneur doit rester la règle. La désignation d'office par les services de police d'un dépanneur (agréé) doit être l'exception. A ce titre, l'UPTR attend que des règles claires soient établies, assurément quant aux tarifs appliqués.



UPTR & PARTNERS

La défense professionnelle de vos intérêts, une information pertinente, des services efficaces et des partenaires engagés pour les transporteurs et logisticiens belges !



UNION PROFESSIONNELLE DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE

LIEGE

Z.I. des Hauts-Sarts
Rue de l'Abbaye 138
4040 Herstal
T. 04 361 40 90

BRUXELLES

Avenue du Port 104-106
1000 Bruxelles
T. 02 420 54 56

COURTRAI

Engelse Wandeling 2
Bus K07G
8500 Courtrai
T. 056 60 17 38

E-mail : info@uptr.be • Website : www.uptr.be