

Cahier de revendications UPTR pour la présidence belge de l'U.E.

En juillet 2010, la Belgique exercera pour six mois la Présidence tournante du Conseil des Ministres de l'Union Européenne. La présidence du Conseil joue un rôle significatif en ce sens qu'elle dispose d'un important pouvoir d'impulsion dans le processus de décision politique.

La Belgique aura donc pour mission d'organiser et de présider les réunions du Conseil des Ministres européens et d'élaborer des compromis. Pour l'UPTR, il s'agit d'une opportunité à saisir pour (re)mettre certains dossiers européens sur la table.

Michaël Reul, Secrétaire Général.

TAXE KILOMETRIQUE & INTERNALISATION DES EFFETS EXTERNES

Depuis des années, le remplacement en Belgique de l'« eurovignette » par une « taxe kilométrique » est annoncé. Dans le même temps, la commission européenne continue de chercher à déterminer avec un maximum de précision le coût environnemental du transport routier de marchandises. Cette initiative est mieux connue sous le concept d'« internalisation des effets externes ». Elle préfigure un changement de la réglementation européenne sur l'Eurovignette qui permettra aux Etats de généraliser la taxe kilométrique. Dans ce dossier, l'UPTR estime qu'il est difficile de mesurer les effets externes et que par conséquent il est tout aussi difficile d'en contester l'importance. Ce n'est d'ailleurs pas l'intention de l'UPTR. Cela étant précisé, l'UPTR souhaite souligner les points ci-après :

Les effets du commerce (international) ont bénéficié à tous en termes de pouvoir d'achat, de bien-être et d'amélioration de la société européenne en général.

L'UPTR comprend parfaitement que l'on veuille toujours à améliorer la situation : c'est une réaction humaine normale et positive à laquelle les transporteurs européens sont désireux de contribuer. Il faut cependant se situer à un niveau qui est celui de notre économie de marché et en rappeler le contexte.

Il faut donc se poser la question suivante lorsque l'on parle des effets externes : par rapport à quelle période les compare-t-on ?

Cette comparaison doit se faire dans le cadre de la société de consommation (avec ses avantages et ses inconvénients) qui est la nôtre et pas par rapport à une période lointaine (telle que le moyen-âge par exemple).

L'UPTR conçoit bien que les effets externes puissent affecter certains plus que d'autres.

Les cyclistes sont par exemple confrontés à des effets externes (risque d'accidents) plus importants que les autres usagers de la route. L'UPTR ne le conteste pas.

Il faut cependant relever que les cyclistes (par exemple) font partie d'une société qui leur permet d'acquérir des biens de consommation dont ils ont envie, quand ils en ont envie et ce, grâce en grande partie au développement du transport au fil du temps.

L'économie de marché est demandeuse de transport. Il est frappant de constater combien la croissance économique globale est dépendante du transport de marchandises. Il n'est dès lors pas étonnant que la croissance attendue du nombre de transports par camion à l'horizon 2020 soit de 50% par rapport à l'année 2000. Cette caractéristique propre à notre société ne peut pas être perdue de vue.

Dans ce contexte, il n'est pas inutile d'également relever que par leur offre de services les transporteurs répondent à cette demande. Dans ce cadre économique, l'UPTR tient à mettre en exergue le fait que le transport routier est un maillon parmi d'autres dans la chaîne de distribution et pas un mode de transport contre les autres !



L'UPTR appelle ainsi de ses vœux le développement du concept de co-modalité. Plus encore, l'UPTR en appelle à cesser d'opposer les différents modes de transport entre eux. Chaque mode de transport répond en effet à des besoins et demandes spécifiques.

Les limites logiques de certaines comparaisons (telles que par exemple celles faites entre un navire porte-containers dont la capacité permet de transporter l'équivalent- en poids ou en volume - de plus de 400 camions) doivent être dénoncées. En effet, la vérité veut que ces 400 containers soient passés par la route avant d'arriver à bon port pour y être transbordés sur un bateau !

Le même raisonnement vaut exactement pour le transport de marchandises par voie ferroviaire. Le wagon va de gare en gare. De l'entreprise de production à la gare et ensuite de la gare au consommateur final, il est impossible de faire sans le transport routier.

L'UPTR affirme que les transporteurs professionnels sont demandeurs d'une amélioration de la qualité et de l'efficacité des autres modes de transport car ces derniers ne sont pas des concurrents, mais les compléments nécessaires au transport par route (et pas le contraire ...). L'UPTR pense que la réflexion doit également porter sur la réalisation de projets d'infrastructures (auto)routières. En effet, c'est de la congestion routière que naissent de nombreux effets externes, environnementaux notamment.

Le CO₂ par exemple est le résultat direct de la combustion de carburants fossiles.

Une réduction de la congestion par l'amélioration des infrastructures aurait un effet sur la consommation et donc sur la réduction des émissions de CO₂. Il est ainsi établi qu'un camion consommera 3 litres pour parcourir 10 kilomètres à vitesse régulière et 10 fois plus (soit 30 litres) si la congestion du trafic implique un arrêt tous les 100 mètres.

Dépendant directement de la bonne santé économique de leurs clients, les transporteurs européens ont tout à craindre d'un renchérissement du prix global des biens fabriqués par ces derniers. Et le coût du transport fait assurément partie de celui-ci.

L'Europe peut-elle se permettre le risque d'un renchérissement du prix de ses exportations ? Et ce, d'autant que pour ses concurrents au niveau mondial, le souci environnemental est encore loin d'être une priorité politique majeure.

L'UPTR souligne également le risque inflationniste qu'une augmentation des coûts de transport pour l'économie européenne au niveau du marché intérieur.

Une augmentation du coût du transport a un impact direct important sur les biens de consommation dont la valeur est la plus faible.

Il convient donc de faire très attention à l'analyse de certaines données globales.

On ne peut ainsi pas comparer le pourcentage du prix de transport dans le prix de vente d'un ordinateur et le pourcentage du prix de vente des marchandises alimentaires par exemple.

En tout état de cause, il convient de garder à l'esprit que c'est le consommateur final qui payera l'addition !

Dans la réflexion sur l'internalisation des effets externes liés au transport de marchandises, il ne faut pas perdre de vue les multiples formes de taxation déjà existantes telles que notamment les accises sur le Diesel.

Pour l'UPTR, les accises constituent déjà une taxe de nature équivalente à une taxe kilométrique. Les accises sont l'impôt le plus juste d'un point de vue environnemental. En effet, plus un véhicule consomme, plus il paye d'accises.

Enfin, l'UPTR tient à rappeler la contribution environnementale déjà consentie par le secteur du transport professionnel pour compte d'autrui.

Les transporteurs routiers ont en effet massivement investi dans le renouvellement de leur parc de véhicules par l'acquisition de camions répondant aux normes EURO 4 et bientôt EURO 5. Ces nouvelles technologies ont un coût financier qu'il convient assurément de ne pas perdre de vue.

ASSURANCES 5ÈME DIRECTIVE EUROPEENNE

En matière de responsabilité civile automobile, la 5ème 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 couvrira 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 belge mette le dossier d'une harmonisation (à la hausse) des plafonds d'indemnisation de la 5ème 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.

INTERDICTIONS DE CIRCULER

Partant 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 ce que nos chauffeurs soient obligés de passer le week-end dans des parkings routiers et ce, que ce soit pour aller vers leur destination de (dé)chargement ou pour en revenir.

HARMONISATION EUROPEENNE DES REGLEMENTATIONS TECHNIQUES

L'UPTR requiert de la Commission européenne qu'elle s'attèle à harmoniser tous les aspects touchant à la réglementation technique des véhicules et ce, afin non seulement d'éliminer tout risque préjudiciable de distorsion de concurrence mais aussi d'améliorer la sécurité routière. Quelques exemples méritent assurément une attention particulière :

- L'installation obligatoire sur tous les camions européens de bavettes anti-éclaboussures.
- L'installation effective de rétroviseurs anti-angles-morts sur tous les poids lourds.
- La généralisation de la possibilité de transporter les containers maritimes 45 pieds, sans conditions superflues.

De plus, l'UPTR attend que cette harmonisation s'accompagne d'une reconnaissance rapide des certificats d'homologation et de conformité établis dans un autre Etat-membre.

Il est parfaitement anormal qu'aujourd'hui encore, un véhicule techniquement conforme dans un

Etat-membre ne le soit pas dans un autre, obligeant ainsi celui qui souhaite vendre un véhicule dans un autre Etat membre à mettre ce dernier en conformité avec la réglementation du pays d'achat.

Parmi les exemples connus, on peut relever l'obligation de changer les rétroviseurs, de remplacer des marquages autocollants ou les feux de recul (jaune en France, blanc en Belgique ...).

Enfin, l'UPTR attend que la périodicité des contrôles techniques obligatoires soit totalement harmonisée. Il est anormal par exemple que le contrôle technique des véhicules ADR ait lieu tous les six mois en Belgique alors qu'il n'est obligatoire que tous les ans en France.

MASSE MAXIMALE AUTORISEE : 44 TONNES ET 5 ESSIEUX

L'UPTR soutient le principe selon lequel les véhicules disposant d'un poids total autorisé en charge plus élevé, favorisent la fluidité du trafic et rendent le transport plus efficient.

L'UPTR demande par conséquent à ce que la réglementation sur les masses maximales autorisées des véhicules routiers soit harmonisée, prévoyant pour les combinaisons à 5 essieux la masse de 44 tonnes comme norme standard.

LONGUEURS ET DIMENSIONS

La longueur actuelle des véhicules est fixée à 18,75 mètres pour la combinaison camion + remorque et à 16,50 mètres pour un tracteur et sa semi-remorque.

Il s'agit toujours d'une longueur totale maximale (cargaison + véhicule tracteur). La cabine du conducteur est donc incluse. Par voie de conséquence, les constructeurs européens ont développé des camions à front plat et ce, afin de maximaliser la longueur de chargement. Les camions de type « torpédo » ou « long nez » ont

donc progressivement disparu du paysage européen.

Ces véhicules offrent pourtant certains avantages notamment en termes de sécurité du chauffeur et ce, au vu de la meilleure absorption des chocs qu'ils offrent en cas d'accident. Ils offrent également une meilleure accessibilité au moteur pour les réparations ou entretiens.

Pour l'UPTR, il convient donc de relancer le débat de la longueur maximale des véhicules avec pour objectif d'envisager le calcul de la longueur maximale autorisée par rapport au seul chargement.

ECO-COMBIS

Dans le cadre d'une réflexion globale sur la mobilité, l'UPTR attend que - sans parti pris idéologique - on tienne objectivement compte des avantages de l'utilisation des combinaisons modulaires de 25,25 mètres. D'un point de vue écologique, l'UPTR estime que les éco-combis ont assurément un rôle positif à jouer.

L'augmentation constante de trafic de marchandises appelle en effet des solutions multiples.

L'UPTR plaide donc pour que l'Europe se prononce clairement en faveur du recours aux éco-combis et ce, assurément pour des trajets sur itinéraires prédéterminés notamment entre ports et grands centres logistiques.

L'UPTR rappelle - si besoin en était - qu'il est évident que ce type de combinaison n'est pas destinée au secteur de la distribution. L'intérêt tant économique qu'écologique du recours à ce type de véhicule est le transport en charge pleine.

L'UPTR souligne que le recours aux éco-combis ne doit pas être perçu comme une concurrence au transport ferroviaire. En effet, les éco-combis apportent une réponse à la difficulté qu'ont les opérateurs ferroviaires à gérer le transport de wagons isolés.

Enfin, l'UPTR invite les responsables politiques européens à harmoniser les conditions d'utilisation des éco-combis selon les principes suivants :

- Recours privilégiés au matériel roulant existant (concept de la combinaison modulaire)
- Masse maximale autorisée de 60 tonnes (sur minimum 7 essieux)
- Promotion du transport en horaire décalé ou de nuit
- Conditions d'utilisation similaires partout en Europe

HARMONISATION EUROPEENNE DES CONTROLES ROUTIERS

L'UPTR défend l'idée selon laquelle les contrôles routiers doivent s'effectuer dans chacun des pays européens en fonction de critères communs identiques.

Sachant que le contrôle des temps de conduite et de repos peut être effectué en entreprises, les contrôles routiers doivent se limiter au plus strict nécessaire.

Les contrôles routiers doivent donc être ciblés sur certains aspects spécifiques tels que le respect des temps de conduite et de repos journaliers du trajet en cours, celui du seuil d'alcoolémie, les documents de transport (licence et lettres de voiture).

Concernant le contrôle des temps de conduite et de repos, l'UPTR plaide encore pour une rapide harmonisation des règles d'interprétation.

L'UPTR regrette de devoir tirer le constat qu'un chauffeur peut être parfaitement en règle lors d'un contrôle réalisé en Belgique et être en infraction en France. En cause : des divergences d'interprétation du Règlement européen 561/2006.



INTERRUPTION DU TEMPS DE CONDUITE : UN MINIMUM DE COMPREHENSION !

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'.

Interruption du temps de conduite

L'UPTR propose notamment que l'on réfléchisse à un fractionnement de l'interruption obligatoire du temps de conduite (45 minutes après 4h30 de conduite) qui tienne compte de manière plus pragmatique et humaine des réalités auxquelles sont confrontés les transporteurs et leurs chauffeurs. Pour l'UPTR, toutes les interruptions du temps de conduite de plus de 15 minutes devraient pouvoir être comptabilisées pour le calcul du respect de la pause obligatoire de 45 minutes.

Temps de conduite 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 pragmatique 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 se parquer 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...

SUPPRESSION DE L'ATTESTATION DE NON-ACTIVITE

Sachant qu'avec le tachygraphe digital, les services de contrôle peuvent - sur place ou en entreprise - consulter toutes les informations nécessaires de la carte de conducteur, la suppression pure et simple de ce document apparaît comme une évidence en termes de simplification administrative.

Actuellement, lors d'un contrôle routier, le chauffeur doit pouvoir présenter soit la carte de conducteur, soit les disques tachygraphes du jour même mais aussi ceux qui ont été utilisés au cours des 28 jours calendrier précédents. Au cas où il était absent au cours de ces 29 jours (congé, maladie, etc ...), il doit lors d'un contrôle pouvoir se justifier par le biais d'une déclaration de non-activité. Le modèle de cette déclaration de non-activité a été établi au niveau européen.

Cette déclaration doit être utilisée lorsque le chauffeur n'a pas pu conduire de véhicule par suite de maladie, congé ou s'il a conduit un véhicule qui n'est pas soumis à la directive 561/2006 relative aux temps de conduite et de repos.

L'UPTR constate que les transporteurs et leurs chauffeurs sont probablement les seuls à devoir se justifier de n'avoir pas travaillé !

L'établissement de ces déclarations constitue une charge administrative aussi conséquente pour les entreprises de transport qu'inutile au regard de la sécurité routière.

Seul un document original dactylographié et signé par le responsable est valable. Sachant que les chauffeurs démarrent parfois leur trajet depuis leur domicile sans passer par le siège de l'entreprise, cela complique considérablement la tâche des transporteurs.

La législation prévoit que cette déclaration ne peut être utilisée qu'en cas de maladie, congé ou lorsqu'un chauffeur a conduit un véhicule non soumis à la directive 561/2006 relative aux temps de conduite et de repos. Rien n'est dit pour des activités telles que le chômage économique, le travail à temps partiel ou le régime belge du 'petit chômage' pour lesquelles on ne peut légalement pas utiliser le modèle européen de déclaration d'inactivité ! Pour ces cas spécifiques, il est donc nécessaire d'établir une déclaration selon un modèle libre. Or, ces dernières ne sont pourtant pas toujours reconnues par les contrôleurs locaux qui, mal informés exigent un modèle européen que les transporteurs ne peuvent en principe pourtant pas établir... Ces tracasseries administratives absurdes provoquent un stress auprès des chauffeurs et de sa société en cas de contrôle.

L'UPTR insiste donc pour que l'on supprime au plus vite ce document et ce, au nom du simple bon sens.

TACHYGRAPHE DIGITAL : PROBLEME DE LA MINUTE PERDUE

Initialement présenté comme une avancée technologique supposé faciliter la vie des transporteurs (et des contrôleurs...), le tachygraphe digital a très rapidement montré ses limites !

Quatre ans après son introduction, les transporteurs n'ont pas encore fini d'en mesurer les inconvénients... Le plus invraisemblable est assurément le problème - toujours irrésolu... - de la « minute perdue ».

Ainsi, l'engin enregistre chacune des quatre activités (conduite, repos, disponibilité, autres activités) en minutes complètes et non en secondes ! Les comparaisons effectuées entre les données des GPS embarqués et celles du tachygraphe digital montrent des différences considérables.

Le tachygraphe digital constitue dès lors un problème particulier pour tous les transporteurs dont le métier implique des arrêts fréquents. En l'espace d'une seule journée, des différences allant jusqu'à trois heures et demie ont ainsi déjà pu être mesurées !

Pour l'UPTR, il importe au plus vite que l'instrument légal de mesure des temps de conduite et de repos enregistre les données en secondes et non plus en minutes.

SUPPRESSION DE L'ATTESTATION DE CONDUCTEUR

L'attestation de conducteur est actuellement obligatoire pour tout conducteur ressortissant d'un pays non-membre de l'Espace économique européen qui effectue un transport international. La durée de validité de cette attestation est de maximum un an.

Pour l'UPTR, cette attestation est une charge administrative parfaitement inutile pour les employeurs en plus d'être mesure vexatoire et discriminatoire pour les travailleurs dont le seul défaut est d'avoir une nationalité extra-européenne.

L'UPTR demande à la Belgique d'en proposer la suppression.

DEPANNAGE : HARMONISATION DES TARIFS

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 demande que la Belgique propose 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 pas 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 (agrée) doit être l'exception. A ce titre, l'UPTR attend que des règles claires soient établies, assurément quant aux tarifs appliqués.

DIESEL PROFESSIONNEL

Les accises sur le carburant sont actuellement soumises au respect de la directive sur la fiscalité de l'énergie du 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.

Cette directive prévoit aussi la possibilité pour les États-membres de dissocier le prix du diesel professionnel de celui utilisé à des fins non commerciales. Cette dissociation est mieux connue sous le nom de « diesel professionnel ».

L'UPTR attend du Gouvernement belge qu'il défende le principe du diesel professionnel dans les négociations qui doivent débiter pour fixer les nouveaux taux minimums qui entreront en vigueur au 1er janvier 2013.

L'UPTR entend également que la taxation du diesel par le biais des accises ne soit pas dissociée du débat sur l'internalisation des effets externes.

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

DELAI DE PAIEMENT : MAXIMUM 30 JOURS

Le constat que les factures de transport sont payées très tardivement n'est pas neuf. Tous les transporteurs européens sont confrontés au même problème. L'essentiel de la problématique réside dans le fait que le secteur transport est essentiellement constitué d'entreprises PME.

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.

