

# Union Professionnelle du Transport et de la Logistique

*Union professionnelle reconnue n°5451*



*Siège social :*  
Rue Denis Lecocq 87  
B-4031 Angleur  
Tél.: 04 361 40 90

*Bureau de Bruxelles :*  
Avenue du Port 104-106  
B-1000 Bruxelles  
Tél.: 02 420 54 56

info@uptr.be  
<http://www.uptr.be>

## Cahier de revendications

## 1° Emploi

Fin du 1er trimestre 2010, les chiffres de l'ONSS indiquaient que les entreprises du secteur du transport de marchandises **pour compte de tiers** occupaient au total **88.204 travailleurs salariés** (auprès de **5.650 employeurs**) dont 60.029 ouvriers et 28.175 employés.

### Emploi direct :

Des 60.029 ouvriers de la Commission Paritaire 140.03 :

- 73 % travaillent dans une entreprise de la Région flamande
- 49 % travaillent dans une TPME de 1 à 4 ouvrier(s) et/ou employé(s)
- 19 % travaillent dans une TPME de 5 et 9 ouvriers et/ou employé(s)
- 59 % travaillent dans une fonction de chauffeur routier
- 6,85 % sont des femmes
- 47 % des chauffeurs ont 45 ans et plus.

### Emplois directs et indirects, salariés et indépendants :

Au total, en Belgique, inclusion faite de la dizaine de milliers de chauffeurs indépendants, ce sont plus de 200.000 personnes qui travaillent quotidiennement aux activités de transport et de logistique. Tous ces professionnels - dirigeants d'entreprise, gérants indépendants et salariés - ont ensemble contribué pour 7,3 % du PIB !

## 2° Parc de véhicules 31 décembre 2010 (immatriculés en Belgique)

- 103.810 véhicules utilitaires lourds (> 3,5 t)
- 594.750 camionnettes
- 5.279.110 voitures\* (soit une voiture pour 2,08 belge !)

\* « Depuis 1980, le parc automobile est passé de 3,1 à 5 millions de véhicules. Le rythme de croissance du parc automobile s'est toutefois ralenti ces dernières décennies : si l'on enregistrait encore une croissance annuelle supérieure à 10 % dans les années '60, elle est tombée à 1,5%-2% dans les années '90, pour flirter aujourd'hui avec la barre de 1%. Cette courbe descendante indique que **le marché automobile évolue tout doucement vers un marché de remplacement** »

Source : Febiac

### • Transport pour compte de tiers

véhicules avec licence : **55.489** au 01/01/2011

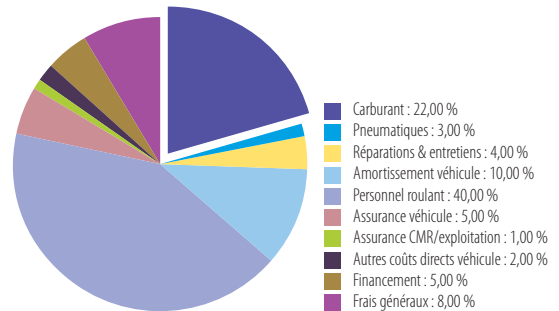
Source : ITLB

## 3° Structure du marché

### Nombre de véhicules-moteur par entreprise

	1	2	3	4	5	6	7	8-10	11-15	16-20	21-50	> 50
	3479	1334	751	525	371	319	234	477	430	227	427	118
%	40,03	15,35	8,64	6,04	4,27	3,67	2,69	5,49	4,95	2,61	4,91	1,36

## 4° Structure des coûts du transporteur



## 5° Croissance du marché

En 2006, la révision à mi-parcours du Livre Blanc 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.



Pour répondre à la croissance - espérée - de l'économie européenne, la Commission table aujourd'hui sur une **croissance de 55 % du transport routier à l'horizon 2020** (contre une croissance de 13 % pour le rail, de 28 % pour la navigation intérieure et de 59 % pour le transport maritime de courte distance).



Au **niveau européen**, le transbordement de containers est appelé à suivre le mouvement. Les prévisions tablent sur un doublement de l'activité, passant de 91 millions en 2006 à entre 154 et 179 millions de containers en 2015.

Au niveau belge, les quelques chiffres ci-après corroborent cette analyse.

**Kilomètres parcourus en Belgique**

- 1990 :
  - voitures : 60 milliards de kilomètres
  - **camions : 5,6 milliards de kilomètres**
- 2004 :
  - voitures : 80 milliards de kilomètres
- 2030 :
  - voitures : 100 milliards de kilomètres
  - **camions : 11,5 milliards de kilomètres**

**Marchandises transportées en Belgique**

- En 2004, 684 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur le territoire belge (+ 25 % par rapport à 1980).
- 178 millions de tonnes de marchandises ont été gérées en 2010 au niveau du seul Port d'Anvers.
- Avec l'ouverture du Deurganckdok (capacité de 5.000.000 de containers par an), la capacité du Port d'Anvers a doublé.

En 2011, le **port d'Anvers** a géré près de **8.664.243 de containers**.

Les prévisions pour 2020 tablent sur plus d'un triplement de l'activité par rapport à l'année 2000 soit au total 12 à 16 millions de containers à transporter. A titre d'exemple, cette seule augmentation représente 1 million de containers supplémentaires à transporter vers la France via l'autoroute E 17.

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**.

**Répartition modale**

Au niveau belge, la composition par mode de transport peut se résumer comme suit :

- Transport routier : 71,4 %
- Chemin de fer : 9,1 %
- Navigation intérieure : 19,5 %

Source : ITLB 2008





### Transfert modal

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 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 !**

### Bouchons

- En 1990 : 500.000 Belges étaient régulièrement victimes des bouchons
- En 2000 : ce chiffre a doublé pour porter leur nombre à 1.000.000
- Le nombre de jours de files sur une même période est passé de 190 à 280

**L'origine de la congestion réside pour 45 % dans une capacité autoroutière insuffisante et pour 5 % dans une mauvaise signalisation.**

### Coût

Le coût économique de la congestion a été évalué en Belgique en 2004 à 154 millions € sur la base suivante :

- 10 €/h. pour une voiture
- 46 €/h pour un camion

*Source : Transport & Mobility Leuven*

En 2010, le coût d'une heure d'immobilisation pour un camion a été réévaluée à **55 € / heure**

*Source : ITLB*

Au niveau de l'UE, la congestion sur les routes coûte pas moins de 1% du PIB européen !

# Améliorer la **rentabilité** et la **compétitivité** des **transporteurs belges** dans le cadre d'une **concurrence loyale et saine**



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 appelé à devenir un des facteurs vitaux de la rentabilité des transporteurs belges. Par camion, le coût d'une heure de file était évalué, en 2010 à 55 €/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'UPTA 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.

## I. VOLET SOCIAL

Le fait que le **premier 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 revendication 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.

Plus encore, l'image du secteur dépendant pour majeure partie de la qualité du personnel de nos entreprises, le **coût salarial de la formation** doit retenir l'attention du Gouvernement.



Dans ce cadre, l'UPTR requiert l'attention du Gouvernement sur les propositions suivantes :

### 1. 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, à partir de 2009, de suivre un programme de formation de 35 heures étalé sur une période de 5 ans (soit une moyenne de 7h/an).

Un rapide calcul permet de mesurer l'ampleur de l'impact de cette mesure.

Ainsi, 100.000 chauffeurs X 7 heures = 700.000 heures de formation à donner annuellement sur un total de +/- 200 jours ouvrables soit une moyenne nationale totale de 3500 h/ jour. A supposer que chaque cours soit dispensé pour 10 personnes (sauf simulateur ...), cela nécessite pas moins de 35 centres de formation prestant 10 heures par jour !

Vu les coûts engendrés par cette obligation, à savoir :

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

L'UPTR souhaite que cette mesure puisse être **partiellement financée par le système du congé-éducatif**, ce qui nécessiterait une adaptation de ce dernier afin de répondre aux spécificités du secteur. Le système actuel est en effet inapproprié en ce sens qu'il implique l'obligation pour un chauffeur de suivre les 35 heures de cours sur une seule et même année académique.

### 2. Plafonnement des sursalaires en cas de dépassement du temps de service et du temps de travail

Les heures supplémentaires payées en cas de dépassement du temps de travail sont cumulées avec les suppléments à payer en cas de dépassement du temps de service (temps de travail + temps de disponibilité).

En définitive, des suppléments salariaux (+ 50 %) sont payés deux fois pour la même heure prestée !

L'UPTR appelle le Gouvernement à prendre les dispositions nécessaires pour mettre fin à cette onéreuse anomalie. Cette dernière est en effet particulièrement coûteuse pour les entreprises et hors de proportion avec le gain net obtenu au final par les travailleurs.

### 3. Délai de paiement des salaires

Vu le caractère très spécifique du secteur et, notamment, l'obligation de conserver les disques tachygraphes dans le véhicule, l'UPTR suggère d'adapter la loi du 12 avril 1965 sur la protection de la rémunération et d'y prévoir - par le biais de CCT sectorielles - la possibilité de déroger à l'obligation de payer les soldes des salaires au plus tard endéans les 7 jours ouvrables après la fin du mois écoulé.

### 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. Temps de disponibilité et double équipage : exonération des charges sociales

Les temps de disponibilité (càd 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 suggère que la rémunération des heures d'attente puisse faire l'objet d'une réduction des charges sociales et spécialement dans le cas particulier de la conduite en double équipage.

## 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'écolage

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'écolage.

Le cadre juridique ainsi créé a mis fin à l'insécurité juridique qui existait précédemment quant à la validité juridique des clauses d'écolage, 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 ainsi 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'écolage.

L'UPTR demande la suppression de cette limitation.

## II. FISCALITÉ

### 1. Fiscalité du personnel

#### A. Personnel roulant

L'UPTR souhaite que soit réétudiée l'idée d'une **réduction des charges patronales sur les heures improductives du personnel roulant** (heures d'attente au chargement et au déchargement).

Les heures d'attente (rémunérées 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 directement identifiables et déjà comptabilisées et rémunérées à un taux différent (99%) des heures de travail.

Il est important de souligner que ce système n'est pas lié à la CP 140 mais s'étend à tous les chauffeurs qui sont confrontés à des temps d'attente, tant en compte propre que pour compte de tiers.

#### B. Personnel non-roulant

L'UPTR estime qu'un système similaire (toujours) calqué sur le travail en équipe pourrait également être envisagé pour inciter les entreprises à élargir les palettes horaires de chargement et de déchargement.

Cette mesure qui vise le personnel non roulant de toutes les entreprises 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 pointe et ce, au bénéfice tant des autres usagers de la route que des transporteurs routiers.



### C. 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).

## 2. Fiscalité et investissements écologiques

Différentes pistes fiscales incitatives existent pour promouvoir l'investissement écologique :

- dans du **matériel roulant** plus respectueux de l'environnement
- dans la réduction de la consommation énergétique des **entrepôts**.

Dans le respect du cadre communautaire européen sur les aides d'État, l'Etat fédéral devrait octroyer aux transporteurs belges un régime fiscal véritablement incitatif pour les investissements dans des véhicules qui répondent à des normes environnementales plus strictes que celles déjà en vigueur.

Les mesures fiscales existantes ci-après peuvent aisément être utilisées pour ce faire :

- **Déduction complémentaire pour investissement** (cf. : déduction pour investissement majorée pour les investissements en sécurisation).

- **Amortissements majorés** (cf. : 120 % pour frais de transport collectif).
- **Crédit d'impôt** (cf. crédit d'impôt pour acquisition de véhicules hybrides).

L'UPTR souligne immédiatement que la mesure fiscale la plus profitable à l'environnement est l'amortissement majoré car les transporteurs ne doivent pas supporter financièrement le **surcoût** de l'investissement écologique dans l'attente de pouvoir ensuite bénéficier d'une quelconque intervention. Le système du crédit d'impôt, a pour sa part, le désavantage qu'il ne bénéficie qu'aux entreprises qui dégagent des bénéfices imposables.

## 3. Diesel à usage des moteurs stationnaires

Il est actuellement possible d'utiliser un diesel au taux d'accise réduit (« Diesel rouge », marqué au Solvent Yellow 124) pour l'alimentation des moteurs fixes, des moteurs de matériel et des machines utilisées dans la construction, le génie civil et les travaux publics et ce, pour autant que ce diesel ne serve pas à la propulsion des camions.

La législation actuelle précise encore deux conditions restrictives pour pouvoir utiliser ce diesel rouge. D'une part, le moteur destiné à l'alimentation du moteur fixe ne peut **pas être relié au mécanisme de propulsion** du véhicule. D'autre part, le moteur stationnaire doit disposer d'un **réservoir distinct**.

Cette double obligation impose donc l'installation non seulement d'un moteur séparé, mais également d'un réservoir complémentaire. Il en résulte une perte de charge utile en plus d'une dépense inutile.

L'UPTR plaide pour une simplification de ce système par l'instauration d'une règle proportionnelle par secteur d'activité. Une **clé de répartition** (x pourcent = propulsion et x pourcent = alimentation de la machine) permettrait aisément de faciliter la vie tant des transporteurs que de l'administration fiscale.

## 4. Fiscalité : accises & Europe

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 et est entrée en vigueur le 1er janvier 2004.

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.

La Belgique, a accepté le calendrier suivant : taux d'accises de 302 €/1000 litres en 2007 et de 330 en 2010.



L'UPTR attend du Gouvernement qu'il respecte les engagements pris par le passé vis-à-vis des transporteurs routiers en matière notamment de diesel professionnel. Le niveau actuel des accises (330 €/1000 litres après déduction de la partie d'accises récupérables) répond aux exigences de cette directive.



Ne bénéficiant pas de l'avantage concurrentiel existant pour leurs concurrents des pays de l'Est au niveau salarial, l'UPTR invite le Gouvernement 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 qu'il défende le système du « diesel professionnel » au taux actuel d'accises.**

### 5. Diesel professionnel et véhicules utilitaires légers

Seul le carburant utilisé par des véhicules de plus de 7,5 tonnes (MMA) entrent en considération pour le remboursement de la partie des accises payées au-dessus du seuil de 330 €/1000 litres.

Pour l'UPTR cette distinction - qui n'a qu'une explication purement budgétaire - doit disparaître.

**Tous les véhicules dont la charge utile est supérieure à 500 kg. devraient pouvoir bénéficier du diesel professionnel.**

### 6. Fiscalité indirecte : directive Eurovignette vs. taxe kilométrique

La Directive européenne 2006/38 modifiant la directive 1999/62 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (dite 'Directive Eurovignette') précise la nature juridique des différents types de péages qu'acquittent les transporteurs routiers sur les routes européennes. Il s'agit d'une **redevance pour droit d'usage**.

Le paiement de cette 'redevance' couvre une large série de frais dont notamment les **coûts externes environnementaux** et ce, sur base du principe du '**pollueur payeur**'.

En conséquence, l'UPTR attire l'attention du Gouvernement quant au fait que :

- **Les accises sur le carburant constituent déjà une taxe de nature équivalente à une taxe kilométrique.** Les accises sont d'ailleurs la taxe la plus juste d'un point de vue environnemental. En effet, **plus un véhicule consomme, plus il paye d'accises.**
- L'exemple de la MAUT allemande a prouvé que les scénarios qui rendent le trafic routier nettement plus cher n'exercent pratiquement aucun effet à la baisse sur le transport de marchandises et ne provoquent pas le transfert modal escompté.
- De même, de la « congestion charge » londonienne, il faut retenir que ni le nombre de camionnettes, ni le nombre de camions n'a diminué. L'explication tient au fait que les consommateurs n'ont pas décidé de moins acheter. Les transporteurs ont, dès lors, dû approvisionner les magasins d'un même volume de marchandises.



### III. ENVIRONNEMENT : TRANSPORT DE MARCHANDISES & CO-MODALITÉ

#### . Professionnaliser le secteur

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 fluviaux **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. Plan Kyoto, Gaz à effet de serre, CO<sub>2</sub> et émission de particules

Dans tout débat écologique, l'UPTR tient à attirer l'attention sur les points suivants :

- 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 (sur 4 ans en moyenne).
- En matière environnementale, les efforts déjà consentis par le secteur sont impressionnants (quoique injustement méconnus du grand-public).
- En effet, en 15 ans les émissions d'oxyde d'azote (**Nox**) et de particules fines (**PM**) ont déjà diminué de moitié.

- Les résultats sont encore plus probants concernant les hydrocarbures imbrûlés (**NM VOC**).

Les résultats écologiques des moteurs de camions atteignent aujourd'hui des scores très largement supérieurs à ceux des voitures ou d'autres modes de transport.

Ainsi, un poids-lourd consomme 30 litres/100 km pour transporter une charge équivalente à celle que transporteraient 40 voitures.

De même, sauf spectaculaire revirement de tendance, en 2020, par tonne/km une péniche produira cinq fois plus de Nox qu'un camion.

- Concernant les **émissions de CO<sub>2</sub>**, le transport routier dans son ensemble (personnes et marchandises, voitures, transports en commun et camions) - est responsable de 18% des émissions de CO<sub>2</sub>. (voitures particulières = 10%, **camions = 5%**, véhicules utilitaires légers = 3%).

Les **émissions de CO<sub>2</sub>** étant **directement liées à la combustion des carburants fossiles, le facteur mobilité est primordial.**

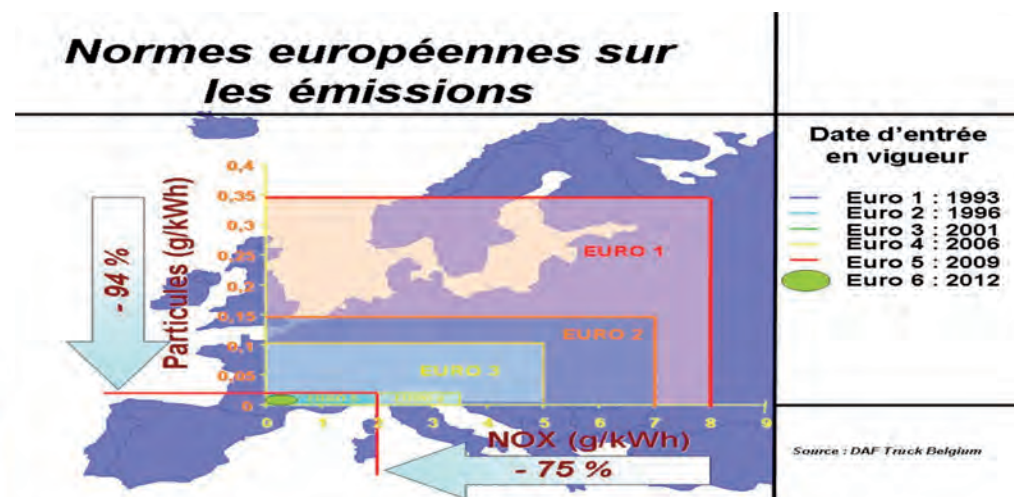
Ainsi, un camion consommera 3 litres pour parcourir 10 kilomètres à vitesse régulière et **10 fois plus** (soit 30 litres) **si la congestion du trafic implique un arrêt tous les 100 mètres.**

En définitive, l'UPTR entend clairement affirmer qu'il n'est pas question que le secteur du transport routier professionnel de marchandises serve de bouc-émissaire dans un procès qui n'est pas le sien.

Le débat sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre doit porter sur les problèmes de la congestion croissante des infrastructures routières belges.

**C'est de l'amélioration de la mobilité des différents usagers de la route que dépend une diminution des émissions de CO<sub>2</sub>.**

Qu'on se le dise, les transporteurs belges ne seront pas les « Dreyfus de Kyoto » !



### 3. Biocarburants

Solution alternative et locale d'avenir au moins en termes d'(in)dépendance par rapport au pétrole fossile, les biocarburants retiennent tout naturellement bien plus qu'une attention accrue auprès des transporteurs routiers.

Les différents Etats-membres de l'Union Européenne disposant chacun d'une certaine latitude quant à la quantité de biocarburant pouvant être mélangé au diesel fossile, l'UPTR attire l'attention sur l'importance de maintenir **un seul standard de qualité européen pour le diesel**.



L'UPTR s'inquiète du fait qu'il serait possible d'avoir un jour à découvrir des carburants de contenu et de qualité différents au passage des frontières.

La grande technologie des moteurs ne leur permet, en effet pas, de supporter des carburants (trop) différents.

Par ailleurs, l'UPTR restera attentive à ce que le développement des biocarburants ne se fasse pas au détriment des

transporteurs, soit directement par une augmentation des accises, soit par une diminution de la partie des accises remboursable au titre de diesel professionnel.

### 4. Ecocombis

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 écocombis 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



#### IV. CONCURRENCE LOYALE : TRACTEURS AGRICOLES OU CAMIONS : MÊME ACTIVITÉ = MÊME FISCALITÉ !

La problématique liée à l'utilisation de tracteurs agricoles pour la réalisation de transport pour compte de tiers est malheureusement connue.

En dix ans, le nombre de tracteurs agricoles a augmenté de 19.000 unités ...

**Ces tracteurs agricoles effectuent des transports pour compte de tiers**, de toute nature, mais particulièrement d'évacuation de terre et de gravats sur les chantiers de construction et ce, **sans devoir respecter les règles auxquelles doivent se soumettre les entreprises de transport**.

Ainsi, contrairement aux transporteurs, les agriculteurs roulent :

- sans licence de transport (9.000 € pour le premier véhicule puis 5.000 € par véhicule supplémentaire) ;
- sans être soumis à la législation sur les temps de conduite et de repos ;
- sans appareil tachygraphe ;
- sans permis C ;
- sans certificat d'« aptitude professionnelle » (CAP) qui est liée au permis C.
- sans se soumettre aux dispositions spécifiques en matière de sécurité du chargement pour les véhicules du groupe C.
- en utilisant le « diesel rouge » (ç-à-d sans payer les accises au taux du diesel de roulage et ce, même lorsqu'ils circulent sur la voie publique) ;
- sans payer l'Eurovignette ;
- sans payer de taxe de circulation

L'indéniable distorsion de concurrence qui en ressort, a plongé de très nombreuses entreprises de transport dans une situation financière intenable.

Il convient que le Gouvernement belge mette fin à cette situation préjudiciable autant pour les transporteurs routiers que pour les caisses de l'Etat.



#### V. INFRASTRUCTURES & MISSING LINKS

L'UPTR appelle de ses vœux la tenue d'une **conférence nationale sur la mobilité** et ce, sous l'égide du Gouvernement fédéral et du Ministre ou Secrétaire d'Etat en charge de la Mobilité.

L'UPTR souhaite qu'ainsi les efforts des 3 régions soient coordonnés dans le cadre d'un **plan global d'action**.

L'objectif premier est de commencer par répertorier un maximum des données, problèmes, préoccupations, attentes et projets en matière d'infrastructure.

A partir de cet instrument de travail, les multiples problèmes de congestion (auto)routière pourront être approfondis dans un cadre global.

Pour l'UPTR, il convient de dégager les projets d'infrastructures prioritaires et de travailler au financement de leur réalisation avec un maximum de cohérence et dans un timing aussi précis que possible.

L'investissement dans l'infrastructure doit, par ce biais, donner un message clair du Gouvernement quant à sa volonté non seulement de travailler au développement des activités logistiques en Belgique, mais également de s'attaquer aux problèmes quotidiens des files et de la pollution qui en découlent.

#### VI. SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET CODE DE LA ROUTE

En matière de sécurité routière, l'UPTR tient à souligner qu'il ne peut y avoir de monopole du débat. L'UPTR regrette qu'il ait trop souvent fallu rappeler que - bien avant de constituer une quelconque priorité politique - **la sécurité était une évidence pour les entreprises de transport et leurs chauffeurs**.

En la matière, l'UPTR propose les points suivants :

##### 1. Institut belge d'accidentologie

En termes de sécurité, il y a un intérêt évident à savoir quels facteurs sont prépondérants lorsque survient un accident : problème technique, erreur humaine, comportement agressif, méconnaissance de la loi, signalisation défectueuse, infrastructure inadaptée, route mal entretenue, etc. ... ?

L'étude européenne (ETAC pour « European Truck Accident Causation » réalisée par le Centre Européen d'Etudes de Sécurité et d'Analyses des Risques - 'CEESAR'-) a apporté un éclairage nouveau sur la question de la **responsabilité** des camions dans les accidents de la circulation.

De cette étude, il ressort que le facteur humain est prépondérant. Ainsi, dans 85% des accidents avec blessé impliquant un camion, l'origine de l'accident est une erreur humaine.

Cette étude révèle également que **75 % de ces erreurs humaines sont le fruit des autres utilisateurs de la route** et non des chauffeurs de poids lourd !

Dans 5,3 %, la cause de l'accident réside dans un problème technique et dans 5,1% des cas, il s'agit d'un problème d'infrastructure. Enfin, dans 4,4 % se sont les conditions climatiques qui sont visées.

L'étude montre encore que **20,6% des accidents se sont produits dans une file**, 27% à une intersection, 19,5% lors d'un changement de voie et 11,3% après une manœuvre de dépassement. La fatigue est en cause dans 6 % des accidents et l'angle-mort dans 2,2%.

Les pertes de chargements, les problèmes de surcharge, le mauvais arrimage des marchandises sont la cause de 1,4% des accidents.

Considérant que pour s'attaquer adéquatement à un problème, il s'agit tout d'abord d'en connaître les causes avec la plus grande précision possible, l'UPTR réitère sa demande de création d'un Institut belge d'accidentologie chargé de dégager des **données pertinentes spécifiques à la Belgique**.

Cet Institut national doit être appelé à développer une connaissance précise de l'**origine des accidents** (dont notamment ceux dans lesquels des camions sont impliqués).

Les transporteurs professionnels de marchandises pour compte de tiers sont-ils plus ou moins impliqués dans les accidents que les véhicules des entreprises pour compte propre ?

Les chauffeurs étrangers sont-ils plus souvent visés que leurs confrères belges ? Et si oui, pourquoi ?

D'une analyse minutieuse et concrète des multiples données (pour partie déjà existante), ce dernier doit également dégager des instruments rigoureux de mesure des **responsabilités**.

## 2. Conduite sous influence de l'alcool : tolérance zéro

L'UPTR attend du Gouvernement qu'il donne un signal fort en matière de conduite sous influence de l'alcool ou de stupéfiants.

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 alcolock dans ses camions, les test 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 alcool test, 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 alcotest 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 ...

Avant une modification du seuil actuel de tolérance de 0,5 %, l'UPTR attend d'abord des membres du Gouvernement fédéral qu'ils prennent les mesures permettant une application effective de la législation.



### 3. Compréhension réciproque des différents utilisateurs de la route

L'UPTR souhaite 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 visualisation 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.

### 4. Signalisation dynamique d'interdiction et cohérence au niveau européen

Dans le débat relatif aux interdictions de dépasser sur les (auto)routes 2X2 bandes ou par temps de précipitations, l'UPTR a toujours plaidé pour que les règles soient aussi simples et harmonisées que possible.

Il est acquis que pour qu'une règle soit respectée, il faut non seulement qu'elle soit bien comprise mais également qu'elle soit socialement acceptée.

Des règles générales et abstraites qui n'ont aucun sens, ni aucune explication logique, risquent, en conséquence, plus que les autres de ne pas être respectées.

Qui plus est, à partir du moment où - en plein cœur de l'Europe -, on crée une règle belgo-belge parfaitement inconnue des chauffeurs étrangers, ce risque augmente incontestablement.



L'UPTR demande, par conséquent, que soit le plus rapidement possible supprimé le principe de l'interdiction généralisée de dépasser sur les autoroutes 2 X 2 bandes ainsi que par « temps de précipitations »

L'UPTR plaide par ailleurs pour l'installation de **panneaux de signalisation dynamiques** et variables **en fonction des circonstances** (densité du trafic, heures de pointe, conditions météorologiques, ralentissements structurels, accidents, ...) au bénéfice de la mobilité et de la sécurité de tous.



Par souci de cohérence par rapport aux Codes de la route des différents pays européens et jusqu'à ce qu'un consensus européen soit trouvé, l'UPTR propose donc de revenir à **un système d'interdiction de dépasser à certaines heures et/ou à certains endroits**.

### 5. Harmonisation européenne des contrôles 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.

## 6. Parkings modernes et sécurisés

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.

## 7. Vitesse minimale sur autoroute : 80 km/h.

Diverses études relatives à la sécurité routière ont démontré que les différences de vitesse entre les véhicules constituaient un danger pour la sécurité routière, l'UPTR propose en conséquence d'augmenter **la vitesse minimum sur autoroute** et de la porter à **80 km/h.** (au lieu de 70 km/h.)

## VII. ASSURANCES 5ÈME DIRECTIVE EUROPÉENNE

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 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 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 bornes Eurovignette) d'une couverture assurance complémentaire calculée (comme pour l'eurovignette) sur le temps passé en Belgique.



## VIII. CONDITIONS GÉNÉRALES DE PAIEMENT : DÉLAI MAXIMAL DE 30 JOURS

Des chiffres de l'ITLB, il ressort que les transporteurs sont payés en moyenne 49 jours après envoi de leur facture.

Ce délai est beaucoup trop long et cause 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 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.

## IX. CONTRÔLE TECHNIQUE

### 1. Malus négatif

L'UPTR souhaite qu'il soit au plus vite mis fin au système - illogique et injuste - du malus négatif.

Suite à la délivrance d'un certificat de visite rouge, il convient évidemment de procéder aux réparations nécessaires et de représenter le véhicule au contrôle technique dans les délais impartis. Si un certificat de visite vert est alors délivré, l'UPTR ne voit pas de raison objective de limiter à six mois (au lieu d'un an) la durée de validité de ce certificat de visite.

D'un point de vue économique, ce système pénalise lourdement les transporteurs sans qu'aucun bénéfice pour la sécurité routière ne soit apporté.



### 2. Périodicité flottante

L'UPTR estime que les transporteurs doivent pouvoir avoir la possibilité d'organiser leurs visites au contrôle technique avec un maximum de flexibilité. A cet effet, les transporteurs doivent pouvoir disposer de la faculté de présenter leurs véhicules au contrôle technique 2 mois avant la date d'expiration de leur carte grise et ce, **sans modification de la périodicité initiale.**

## X. TRANSPORT EXCEPTIONNEL

L'informatisation des demandes d'autorisation de transports exceptionnels est une réalité depuis janvier 2011. Si l'informatisation a permis une réelle amélioration du délai de délivrance des autorisations, l'UPTR demande néanmoins à ce qu'une attention soit portée aux points d'améliorations suivants :

- Simplification du système de demande électronique et ce, entre autres par la possibilité de pouvoir procéder à des importations de données déjà existantes.
- Amélioration du système par la possibilité de pouvoir introduire des corrections de trajets, sans devoir introduire une nouvelle demande.

- Possibilité de pouvoir faire réaliser les calculs de résistance des ponts par des experts indépendants afin d'accélérer les dossiers lorsque les Régions tardent à répondre.

- Reconnaissance de l'équivalence - assurément au niveau de la sécurité routière... - entre un « panneau » et un « autocollant » Transport exceptionnel.

- Tolérance quant aux mentions inscrites sur les véhicules : il n'y a pas de confusion possible entre un « Transport exceptionnel », et un « Convoi exceptionnel »... Cette dernière dénomination est d'ailleurs obligatoire en France !

Au niveau de l'accompagnement des transports exceptionnels, l'UPTR continue de plaider pour **une plus grande flexibilité** quant à l'obligation préalable d'annoncer un transport exceptionnel nécessitant un accompagnement et ce, qu'il soit réalisé par les véhicules de l'entreprise de transport elle-même ou par des accompagnateurs privés.

L'UPTR demande également que soit analysée la possibilité de rouler avec plusieurs camions en convoi et ce, afin de limiter le nombre d'accompagnateurs requis.

Enfin, l'UPTR estime qu'il serait logique que les accompagnateurs de transports exceptionnels tombent dans la même commission paritaire que les chauffeurs routiers puisqu'il s'agit d'activités d'un même secteur (Transport et Logistique : CP 140). Pour résoudre ce conflit entre commissions paritaires, un(e) Ministre de l'Emploi de plein exercice est également indispensable.

### Transport de bois : 56 tonnes – 6 essieux

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 56 tonnes et ce, toujours dans le cadre d'un système d'autorisation annuelle sur itinéraire prescrit.

### 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** ou le **transport de paille**, 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.