

Transport Express : Cahier de revendications



Sur la route, le transport professionnel de marchandises pour compte de tiers n'est pas seulement l'œuvre des poids lourds. De nombreuses entreprises et travailleurs indépendants effectuent également des transports au moyen de véhicules professionnels dits "légers" (camions de moins de 3,5 tonnes et camionnettes).

Au sein du secteur Transport & Logistique, cette activité spécifique mérite assurément également une attention particulière.

Au sein de l'UPTR a été constituée une « Commission Transport Express » qui regroupe une série d'entrepreneurs

actifs dans ce secteur d'activité.

Avec pour objectif de faire sortir ces professionnels de la zone grise dans laquelle ils se trouvent actuellement et de travailler à la professionnalisation de ce segment du transport routier, un premier cahier de revendications a été élaboré.

Ce cahier de revendications 'Transport Express' s'inscrit dans le cadre global du cahier de revendications UPTR - consultable sur notre site web www.uptr.be rubrique "information" - et reprend les points suivants :

- **Reconnaissance du métier**
- **Réglementation de l'accès à la profession**
- **Instauration de temps de**

conduite et de repos

- **Documents de transport**
- **Chargement et arrimage**
- **Co-responsabilité des donneurs d'ordres**
- **Diesel professionnel**
- **Indices de prix de revient ITLB**

Reconnaissance du métier

L'UPTR plaide pour que soit instaurée une reconnaissance du secteur au niveau de la Banque Carrefour des Entreprises (BCE). Toute activité de transport pour compte de tiers - quelle que soit la taille des véhicules utilisés - doit être reconnue comme une activité professionnelle à part entière.

Réglementation de l'accès à la profession

L'UPTR estime indispensable d'instaurer l'obligation de disposer d'une licence de Transport - ou au moins d'une licence "Transport Express" qu'il convient de créer. Cette exigence de disposer d'une licence doit être exigée pour tous les types de transports pour compte de tiers, et ce, sans distinction en fonction de la charge utile ou de la masse maximale autorisée du véhicule utilisé.

Par analogie avec la réglementation existante pour le transport routier professionnel exercé au moyen d'un véhicule dont la charge utile est supérieure à 500 kg, l'UPTR demande la création d'une licence "Transport Express". Pour l'obtenir, il conviendrait de remplir les conditions suivantes :

- Honorabilité
- Capacité financière "light"
- Compétence professionnelle "light"

Vu les caractéristiques propres du Transport Express, l'UPTR suggère que l'on pense à des conditions d'accès à la profession adaptées et allégées pour l'exercice des activités de transport au moyen de véhicules dont la charge utile est inférieure à 500 kg. Il convient ici de noter que dans l'état actuel des choses, l'Europe autorise les Etats à adopter des dispositions nationales plus strictes que les conditions d'accès à la profession prévues dans la Réglementation européenne.

Ces conditions nationales plus strictes ne sont cependant pas d'application pour les transporteurs étrangers qui effectuent des transports internationaux. Pour cette raison, il est important pour l'UPTR de travailler à trouver une solution européenne et ce, afin de ne pas créer des distorsions de concurrence en imposant aux transporteurs belges des conditions plus strictes que celles que leurs concurrents étrangers ont à respecter !

Instauration de temps de conduite et de repos

Pour les transports express, il convient de réfléchir à l'instauration d'une réglementation sur les temps de conduite et de repos pour les conducteurs et ce, sur base du Règlement 561/2006 que l'Europe est tôt ou tard amenée à réviser.

A nouveau, ce débat doit être porté prioritairement au niveau européen afin d'éviter des distorsions de concurrence entre les transporteurs d'Etats différents d'une part, mais aussi entre les transporteurs belges selon le type de véhicules utilisés !

Documents de transport

En matière de responsabilité vis-à-vis des marchandises transportées par un transporteur professionnel pour compte de tiers, la Convention CMR est d'application et ce, peu importe les véhicules utilisés.

L'Etablissement d'une lettre de voiture en bonne et due forme est requise. Ce document permet - en cas de problèmes - de déterminer les responsabilités des uns et des autres.

L'UPTR ne voit pas de raisons de maintenir des différences entre les entrepreneurs de transport selon qu'ils utilisent des véhicules dont la charge utile est supérieure ou inférieure à 500 kg.

Arrimage des marchandises

Le 10 septembre 2009 de nouvelles prescriptions en matière d'arrimage des marchandises entreront en vigueur. Elles viendront compléter le Code de la Route. Un article 45 bis y sera introduit. Ces dispositions sécuritaires s'imposent uniquement aux conducteurs de camions d'une masse maximale autorisée de plus de 3,5 tonnes qui devront s'assurer du bon arrimage des marchandises qu'ils transportent.

Cet article 45 bis prévoit aussi que : « Le chargeur doit communiquer, préalablement et par écrit, au transporteur auquel il fait appel, toutes les informations que le transporteur estime nécessaires pour arrimer les marchandises ». Les entrepreneurs du secteur Transport Express et les conducteurs professionnels de véhicules utilitaires légers ne voient aucune explication justifiant leur exclusion de cette disposition.





Co-responsabilité donneur d'ordre

L'UPTR plaide pour qu'un système comparable à celui existant dans la loi du 3 mai 1999 soit instauré également pour le secteur du Transport Express. Il s'agirait en fait d'étendre les principes de la co-responsabilité du donneur d'ordre. Selon ces principes :

- Le donneur d'ordre est tenu de s'assurer que le transporteur dispose d'une licence de transport
- Le chargeur est tenu de s'assurer que la lettre de voiture requise a été établie.
- De plus, tout comme le transporteur, le donneur d'ordre et le chargeur, risquent d'être pénalement poursuivis pour :

1° le dépassement des masses et dimensions maximales autorisées des véhicules;

2° le non-respect des prescriptions relatives à la sécurité du chargement des véhicules;

3° le non-respect des prescriptions relatives aux temps de conduite et de repos des conducteurs de véhicules;

4° le dépassement de la vitesse maximale autorisée des véhicules.

- Enfin, le donneur d'ordre risque d'être pénalement poursuivi s'il a fait exécuter un transport moyennant un prix abusivement bas (c-à-d un prix insuffisant pour couvrir à la fois :

- les postes inéluctables du prix de revient du véhicule, notamment l'amortissement ou le loyer du véhicule, son entretien et le carburant;

- les coûts découlant des obligations légales ou réglementaires, notamment en matières sociale, fiscale et de sécurité;

- les coûts découlant de l'administration et de la direction de l'entreprise.)

Diesel professionnel

Seul le carburant utilisé par des véhicules de plus de 7,5 tonnes (MMA) entre en considération pour le remboursement de la partie des accises payées au-dessus du seuil de 304,9090 /1000 litres (diesel 10 pm mélangé avec 5% de biocarburant).

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. doivent pouvoir bénéficier du diesel professionnel dès lors qu'ils sont utilisés pour le transport de marchandises.

Indices du prix de revient ITLB

Dans leurs négociations commerciales avec leurs clients, il est évidemment toujours utile pour les transporteurs de pouvoir disposer de chiffres sur l'évolution du prix de revient.

Bien qu'indicatif, il s'agit d'un outil objectif de gestion pour les entreprises. Ces indices sont un élément du calcul du prix de revient qui est utile pour la détermination des prix de transport.

L'ITLB diffuse tous les mois ces indices de prix de revient. Ces chiffres neutres et officiels sont publiés au Moniteur Belge.

L'UPTR demande à l'ITLB d'établir un indice "Transport Express" étudié et adapté aux spécificités de ce secteur d'activité.