



MÉMORANDUM
FÉDÉRAL

**UNE ROUTE
VERS L'AVENIR**

REDIGÉ PAR LA

FEBETRA



www.febetra.be

CONTENU

Avant-propos

Secteur en chiffres

Secteur durable

Maintenir un secteur social

Politique ambitieuse

Maintenir le diesel professionnel

Green Deal / Taxe CO2

Clause de formation pour les métiers en pénurie

Développer le transport combiné

Réduction des coûts salariaux

Armer le secteur pour l'avenir

Protection de la profession

- Délai de paiement
- Clause diesel

Brexit

Assouplissement patron-chauffeur

Introduction flexi-jobs

Elargissement des plages horaires

Ce mémorandum a été élaboré par des experts avec la contribution de membres de la Febetra.



AVANT-PROPOS

La Febetra, la Fédération Royale Belge des transporteurs et des prestataires de services logistiques, représente environ 1800 entreprises actives dans le secteur du transport et de la logistique.

Le rôle important joué par le transport routier de marchandises se reflète dans l'évolution du nombre d'entreprises. Par rapport à 2010, il y a en fait une augmentation de 10,68%. En effet, la demande de transport ne cesse d'augmenter. L'ensemble du secteur de la logistique et du transport emploie 186.290 personnes. Nous sommes le 5^{ème} plus grand secteur en matière d'emplois. On peut donc en déduire que le secteur du transport a un rôle économique et social important à jouer.

Il est donc évident que la Febetra soit représentée dans de nombreux conseils locaux, régionaux, nationaux et internationaux. Nous voulons ainsi améliorer la situation des entreprises de transport et de logistique belges, tout en nous efforçant d'améliorer la sécurité routière, de promouvoir l'image du secteur et le transport durable.

Dans un passé pas si lointain, nos transporteurs belges jouaient un rôle de premier plan sur l'échiquier européen. Aujourd'hui, ce n'est absolument plus le cas. Le secteur du transport routier belge a été durement touché par l'élargissement de l'UE, d'une part et par la crise économique de 2008, d'autre part. Les chiffres d'Eurostat parlent d'eux-mêmes.

Le transport routier belge est clairement dans une spirale négative. En 15 ans, l'activité totale de transport de la flotte belge, exprimée en tonnes-kilomètres, a diminué de 27,26 %. A l'international, nos transporteurs belges ont subi un revers encore plus grand durant la même période, avec une baisse de pas moins de 52,31%. Il n'est pas nécessaire de chercher bien loin pour trouver la raison principale de ce déclin. Nos transporteurs ne sont plus compétitifs parce qu'ils sont trop chers par rapport à la concurrence étrangère, non seulement des nouveaux État-membres, mais aussi des pays voisins.

Malgré tout, nos transporteurs belges ne se laissent pas abattre et sont prêts à prendre leurs responsabilités dans ces conditions très difficiles. Ces derniers mois en sont le plus bel exemple. Alors que le coronavirus se répandait en Belgique, les transporteurs et les chauffeurs routiers ont travaillé jour et nuit pour approvisionner entre autres les hôpitaux et les grandes surfaces. Cependant, la crise corona a également frappé durement notre secteur. Selon une enquête effectuée auprès de nos membres, le chiffre d'affaires du secteur a baissé de 48,49%. Si nous voulons que nos transporteurs s'illustrent de cette manière exceptionnelle à l'avenir, il est important que nous, fédération professionnelle et décideurs, travaillions ensemble afin de créer un secteur durable qui puisse conserver son caractère social et qui soit, en même temps, armé pour affronter les défis du futur.

Philippe Degraef
Directeur



SECTEUR EN CHIFFRES

1.1 Démographie géographique - situation au 01/01/2020

Province	Nombre d'entreprises	Nombre total de véhicules à moteur	Moyenne de véhicules à moteur par entreprise
Brabant flamand	896	7.010	7,8
Flandre occidentale	1.799	11.205	6,2
Flandre orientale	1.686	11.347	6,7
Anvers	1.615	13.606	8,4
Limbourg	759	6.455	8,5
Total	6.755	49.623	7,3
Brabant wallon	170	1.267	7,5
Hainaut	757	5.377	7,1
Namur	267	1.395	5,2
Luxemburg	184	734	4,0
Liège	640	4.199	6,6
Total	2.018	12.972	6,4
Bruxelles-Capitale	888	13.030	14,7
Belgique	9.661	75.625	7,8

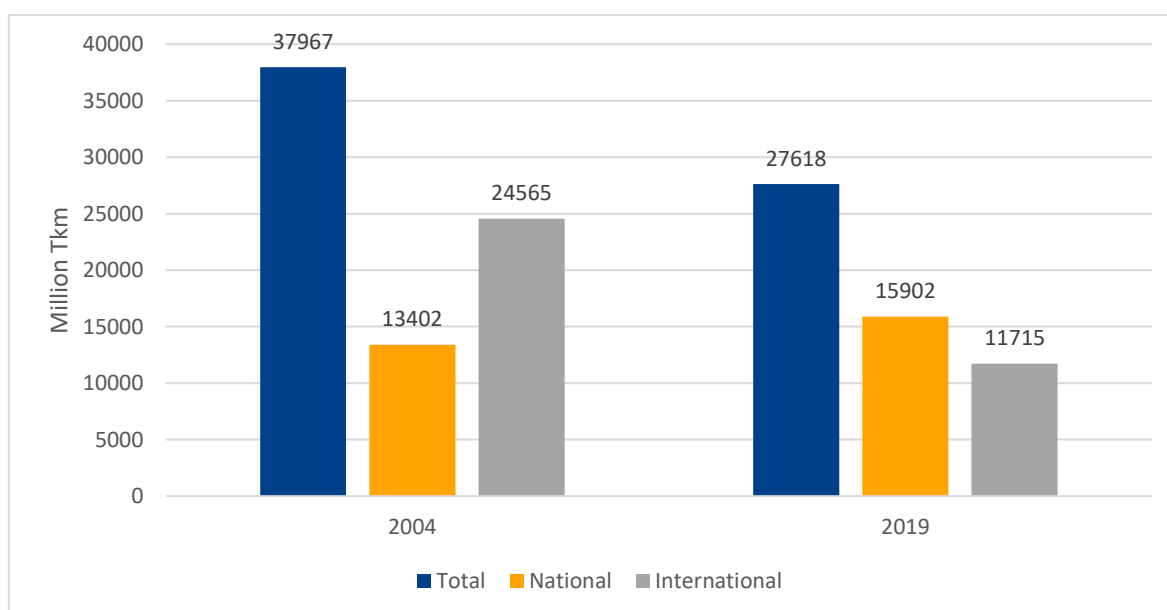
Source : SPF Mobilité et Transports

1.2 Emploi

	Ouvriers CP 140.03	Employés CP 226	Total	% évolution p.r. année précédente
2007	64.566	27.449	92.015	
2008	64.298	29.344	93.642	1.77%
2009	61.541	28.474	90.015	- 3.87 %
2010	61.632	28.203	89.839	- 0.20%
2011	61.839	28.435	90.274	0.48%
2012	60.623	28.931	89.554	- 0.80%
2013	59.345	<i>Non disponible</i>	<i>Non disponible</i>	
2014	59.563	28.464	88.027	
2015	60.732	30.374	91.106	3.50%
2016	62.330	30.067	93.837	3.00%
2017	64.949	34.231	99.180	5.69%
2018	67.709	35.325	103.034	3.89%

Source : Office National de Sécurité Sociale – Fonds Social - Logos

1.3 Evolution de l'activité de la flotte belge pour compte de tiers



Source : Eurostat



1 SECTEUR DURABLE

Vert, durable et payable

1.1 Politique ambitieuse

Le transport routier belge est fortement réglementé. Cela va des temps de chargement aux hauteurs et poids maximums des véhicules. Tout est fixé dans des lois, des décrets, des arrêtés et des ordonnances. Cela fait des pouvoirs publics un partenaire indispensable de notre secteur. Compte tenu des défis auxquels nous serons confrontés dans les années à venir, nous attendons donc du gouvernement des objectifs ambitieux et une trajectoire réalisable pour les atteindre.

La Febetra souhaite **inviter au dialogue** et à **la collaboration** pour un secteur des transports belge qui rencontre les **défis de demain**.

1.2 Green Deal

Le Green Deal contient des ambitions claires : la neutralité climatique pour 2050. A cela s'ajoute que les émissions de substances nocives devront diminuer de 35% d'ici 2030. Le plan d'action ambitieux de la Commission européenne comprend quelques mesures potentiellement impactantes pour le transport de marchandises. La Febetra peut **en principe se retrouver dans le Green Deal** et nous nous réjouissons de collaborer pour encore mieux accompagner notre secteur vers la durabilité.

Ainsi, nous nous réjouissons que l'on s'attèle à **développer des alternatives réalisables d'un point de vue économique**. Ce n'est que grâce à des recherches supplémentaires, à des gains d'efficacité et à la transposition à plus grande échelle que ces technologies pourront percer. Pour les utilisateurs finaux, il est capital que les technologies alternatives ne soient pas beaucoup plus chères que le choix actuel. C'est pourquoi la Febetra demande que l'on attende que des **alternatives économiquement réalisables** soient disponibles sur le marché avant d'initier une politique corrective. En donnant d'abord le temps aux transporteurs de s'adapter, l'engagement en faveur des carburants de substitution se développe de manière organique, ce qui conduira à l'acceptation d'une politique corrective par la suite.

Taxe CO₂

L'introduction de la taxe CO₂ revient régulièrement sur le tapis ces dernières années. Nous aimerions pointer les conclusions suivantes.

Il va de soi qu'une taxe CO₂ pourrait avoir un impact important sur le secteur des transports, qui est aujourd'hui quasi à 100% dépendant du diesel. La Febetra souligne que le secteur des transports ne veut pas se soustraire à ses responsabilités, mais souhaite cependant formuler les **réticences** suivantes :

- Travailler à des alternatives est au moins aussi important que le prix du CO₂ lui-même. Sans disposer d'alternatives techniquement et fonctionnellement réalisables à un prix raisonnable, aucun changement de comportement ne peut être attendu.
- Le prix du carbone doit suivre un trajet clair et prédéterminé, de sorte que tous les acteurs aient le temps de se préparer convenablement et de prévoir leurs investissements en conséquence.
- La compétitivité de nos entreprises ne peut pas être menacée. Atteindre les objectifs climatiques est un défi global. C'est pourquoi, la taxe CO₂ doit de préférence être introduite au niveau européen.
- L'autorité doit communiquer de façon très claire concernant le comment et le pourquoi de la taxe CO₂, ainsi que la manière dont les revenus seront répartis.
- La charge fiscale totale, qui est déjà beaucoup plus élevée en Belgique qu'à l'étranger, ne peut pas augmenter. La taxe CO₂ ne pourra, de facto, pas encourager un changement de comportement par manque d'alternative, il s'agit donc d'une augmentation de la pression fiscale. Une nouvelle taxe ne peut constituer une excuse pour encaisser de nouveaux impôts. Nous devons opter pour un tax shift, pas un tax lift.

1.3 Développer le transport combiné

La Belgique et ses régions sont confrontées à **un problème croissant de congestion**. Selon les chiffres du Bureau fédéral du Plan, le transport routier devrait passer à 235,1 millions de tonnes par an d'ici 2040, contre 227,2 millions de tonnes en 2015. En outre, de plus en plus de grands travaux

d'infrastructure sont attendus dans les prochaines années. Il n'y a pas de solution miracle à la congestion. Il faut la chercher dans un mélange de différentes solutions.

L'une de ces solutions est la complémentarité modale, qui facilite le transport combiné par route, rail et voies navigables. La combinaison de ces modes de transport, bien qu'elle soit encore dans les starting-blocks, présente aujourd'hui un potentiel énorme, tant sur le plan économique que sociétal. Alors que dans le passé le transport combiné offrait une solution principalement sur les longues distances, le transport combiné sur des distances inférieures à 300 km mérite d'être envisagé compte tenu de la congestion.

Certains transporteurs routiers utilisent déjà le rail ou la voie fluviale, mais **la suppression d'un certain nombre d'obstacles pourrait encore accroître cette part**. Pour un transporteur, il existe deux catégories de coûts qui constituent actuellement un obstacle. D'une part, il y a les coûts d'investissement et d'autre part, il y a les coûts dus à la rupture de charge (transbordement d'un mode à un autre).

La Febetra demande l'introduction **1) d'une aide à l'investissement dans les infrastructures et 2) d'un chèque de transbordement de 40 €/transbordement** pour les entreprises de transport établies en Belgique afin de **faciliter le transport combiné**. Bien que la mobilité soit une compétence régionalisée, le rail demeure encore toujours une compétence fédérale. Nous attendons donc que **l'autorité fédérale** s'engage à faire réaliser ce projet et de l'évoquer auprès des régions.



2 MAINTENIR UN SECTEUR SOCIAL

Nécessité d'une position concurrentielle forte

2.1 Maintenir le diesel professionnel

La directive européenne 2003/96/CE restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité prévoit à l'article 7 que les Etats-membres peuvent établir une différence entre l'usage du diesel à des fins commerciales ou non-commerciales. Depuis 2004, les transporteurs peuvent récupérer une partie des accises spéciales sur le diesel. De plus en plus de voix s'élèvent pour supprimer cette récupération. Ceci est repris tant dans le Green Deal que dans le plan national énergie-climat.

Le secteur du transport et de la logistique ne peut cependant pas encore se passer de cette récupération des accises spéciales sur le diesel. De plus qu'il n'y a, à l'heure actuelle, **pas encore d'alternative valable sur le marché**. Mettre en service des véhicules d'un prix d'achat plus élevé, à l'hydrogène ou au LNG par exemple, n'est pas un argument pour les clients du transporteur pour finalement devoir payer leur facture de transport plus cher.

En outre, notre secteur est un secteur social. Un secteur composé de beaucoup de petits indépendants et en même temps, un fort quotient de temps pleins. Il y a **plus de 9.000 entreprises, avec 91.3% de contrats à temps plein**. Comparé à une moyenne belge de 63% à 64%. Le secteur belge du

transport et de la logistique contribue à hauteur de **5.54% au PIB et est la septième plus grande industrie au niveau de la valeur ajoutée : €22 752,7 millions en 2018**.

La suppression d'une des pierres angulaires de notre secteur entraînera sans aucun doute des pertes d'emplois dans une partie essentielle de notre économie, qui continue à approvisionner le pays même dans les situations les plus difficiles.

La Febetra insiste pour que **l'on conserve le diesel professionnel**. Pour que ce secteur essentiel **continue à être viable et puisse garantir l'emploi**.

2.2 Clause de formation pour les métiers en pénurie

Une clause de formation permet à un travailleur, lié par un contrat de travail, de suivre une formation aux frais de l'employeur. Le travailleur s'engage à rembourser (partiellement) les frais de formation si le contrat de travail venait à être rompu avant la fin de la période convenue entre parties. Afin d'être valable, la clause de formation doit répondre à des conditions strictes, y compris toujours le fait que la formation doit, soit être d'au moins 80 heures, soit avoir une valeur supérieure au double du revenu mensuel minimum.

Ces conditions strictes font que les transporteurs restent toujours sur leur faim. Dans un secteur caractérisé par un manque structurel et aigu de chauffeurs, les transporteurs sont disposés à encadrer et à aider financièrement leur personnel dans l'obtention d'un permis de conduire CE/CE (une formation exigée pour exercer le métier de chauffeur de poids lourd). Cependant, après l'obtention de la formation, le travailleur a la possibilité de se tourner vers la concurrence ou de mettre à la disposition d'une entreprise d'un autre secteur ses nouvelles compétences acquises. Pour ces raisons, les employeurs sont réticents à l'idée d'assumer la formation de leurs chauffeurs potentiels.

Les travailleurs, de leur côté, ne seront pas rapidement enclins à payer la formation de leur poche, vu le prix d'une telle formation.

C'est pourquoi la Febetra est **partisane d'une nouvelle forme de clause de formation, sans les restrictions mentionnées ci-dessus** et pour une période de validité suffisamment longue, pour les employeurs qui forment leurs travailleurs dans un métier en pénurie, tels que les chauffeurs de poids lourds.

2.3 Réduction des coûts salariaux

Le handicap salarial est le principal problème auquel sont confrontés nos transporteurs belges. C'est connu et reconnu depuis longtemps par divers organismes nationaux et internationaux de renom, tels que l'OCDE et le FMI. Aujourd'hui, nos transporteurs belges ne sont pratiquement plus actifs sur les moyennes et longues distances. Alors qu'en 1990, 67,04% des véhicules belges étaient encore utilisés en transport international, en 2018, ce chiffre était de 41,29%. Ils sont trop chers par rapport à la

concurrence étrangère, non seulement des nouveaux États-membres, mais aussi des pays voisins, principalement en raison du coût très élevé de la main-d'œuvre. Un chauffeur de poids lourd belge coûte en moyenne 55.810 euros par an, un collègue bulgare 15.859 euros. Nos transporteurs ont d'urgence besoin d'un choc concurrentiel. Afin de renforcer la compétitivité de nos entreprises belges, non seulement par rapport à nos concurrents d'Europe de l'Est, mais certainement aussi par rapport aux entreprises de nos pays voisins, des mesures vigoureuses sont nécessaires. Il est essentiel que la réduction des charges sur le travail fasse partie d'une réduction de la charge fiscale totale. En d'autres termes, pas de tax shift, mais une réduction des charges.

La Febetra demande la **suppression du précompte professionnel pour les heures non productives (heures de disponibilité)** afin d'améliorer notre position concurrentielle sur le marché européen et de maintenir l'emploi en Belgique. La réduction proposée devrait être réalisée par une retenue à la source et par le biais du Fonds Social pour le Transport et la Logistique. Cela permet un contrôle par les partenaires sociaux, afin que les moyens retournent à l'emploi belge.

La Febetra demande également une optimisation de la **réduction des frais sur les heures supplémentaires**. Pour les salariés qui travaillent plus de 38 heures par semaine, l'employeur n'est pas tenu de payer des cotisations de sécurité sociale sur les heures supplémentaires effectuées. Le paiement des cotisations de sécurité sociale sur les heures de travail normales est maintenu comme dans les autres secteurs.

Si le conducteur suit une formation continue, ces heures doivent être rétribuées en tant qu'heures de travail. Si le conducteur suit la formation un samedi, il a également droit à une indemnité égale à 100% du salaire horaire effectif. Afin de garantir que les employeurs, qui supportent les coûts de la formation continue soient également dédommagés, la Febetra propose de prévoir une **réduction des frais pour les heures de formation permanente** de la même manière que pour les heures non productives. Ici, on s'inspire du système tel qu'il est applicable pour les 130 premières heures supplémentaires effectuées et la réduction, pour un certain nombre d'heures de formation, peut être mise en œuvre via l'impôt sur le revenu des personnes physiques et le précompte professionnel.

Afin de réduire davantage la congestion, une attention croissante est accordée au transport de nuit. Actuellement, une indemnité de nuit doit être versée aux conducteurs qui conduisent la nuit. Afin de rendre le transport de nuit plus attractif, la Febetra propose de **convertir ces indemnités de nuit en primes nettes exonérées d'impôt**. La même indemnité pour le conducteur, un allègement pour le transporteur et un impact positif sur la congestion du réseau routier.

2.4 Protection de la profession

2.4.1 Délai de paiement 30 jours

Des chiffres de l'Institut Transport & Logistique Belgique (ITLB) et de la Banque nationale de Belgique, il apparaît que les transporteurs sont **payés en moyenne 53 jours après l'envoi de leur facture**. Ces paiements tardifs de clients entraînent à leur tour des problèmes de liquidités pour les entreprises de transport. Dans ce cadre il existe une mesure qui n'a aucun impact

budgétaire pour les autorités, mais qui serait favorable au secteur du transport routier: **l'introduction d'un délai de paiement légal de 30 jours, sans dérogation possible**.

Cela peut se faire en adaptant la loi du 2 août 2002 contre le retard de paiement dans les transactions commerciales (M.B., 7 août 2002). L'adaptation récente de la loi de 2002 offre une protection insuffisante au secteur du transport.

La France a déjà introduit cette mesure de droit impérial depuis janvier 2006, en adaptant l'article L441-6 du Code de Commerce et ce, spécifiquement pour soutenir le secteur du transport.

2.4.2 Clause diesel

L'ITLB a calculé que le **carburant est le second plus grand poste de coût** lors de l'exécution de trajets tant nationaux qu'internationaux. En outre, le prix du diesel **est très volatil**.

Des crises du diesel précédentes, il apparaît clairement que les transporteurs souffrent particulièrement d'un prix du diesel qui connaît de fréquentes variations. S'ils veulent gérer leur société de manière rentable, ils doivent **refacturer à leur client** chaque modification du prix du diesel. Parce que la réalité est beaucoup plus complexe qu'elle n'en a l'air, la Febetra plaide pour **l'insertion obligatoire d'une clause diesel dans les contrats de transport**.



3 ARMER LE SECTEUR POUR L'AVENIR

De l'oxygène pour investir

3.1 Brexit

Il ne fait aucun doute que le Brexit aura un impact important sur la Belgique. Cela est confirmé dans diverses études. Non seulement le **prix des marchandises importées** augmenterait de **4%**, mais on estime que le **prix des marchandises exportées** augmenterait de **5%**. 45% de toute la logistique maritime qui entre au Royaume-Uni provient de la Belgique et de nos pays limitrophes. D'une étude de la KU Leuven il ressort qu'en **Belgique 1000 emplois seront perdus dans le secteur du transport**.

Ces prévisions négatives ainsi que la **totale incertitude** concernant ce qui va se passer après le 1^{er} janvier 2021 causent des frustrations. Si l'on n'a même pas encore tranché le fait que le Royaume-Uni exigera ou non un passeport lors de l'entrée dans le pays, nous craignons que les questions liées au transport ne soient que très peu abordées lors des négociations. Bien que l'on envisage avoir des éclaircissements fin octobre 2020, il sera alors trop tard que pour démarrer certaines procédures. Le résultat est que les transporteurs doivent faire des frais alors qu'ils ne savent même pas si ces frais seront effectivement nécessaires.

La Febetra demande en première instance une **réponse claire** concernant les conséquences du Brexit **avant la fin septembre**. Ce n'est que comme cela que les transporteurs pourront correctement se préparer.

3.2 Assouplissement patron-chauffeur

Près de 40% des entreprises de transport ne disposent que d'un seul véhicule à moteur. Dans le secteur du transport, on parle de patrons-chauffeurs : le responsable de l'entreprise est aussi le conducteur du véhicule. Dans la plupart des cas, ces patrons-chauffeurs roulent en sous-traitance d'une autre société de transport. La législation ONSS et la législation sur les "faux indépendants" contiennent un certain nombre de conditions qui ne permettent pas à ces patrons-chauffeurs d'acheter ou de louer un véhicule auprès de leur donneur d'ordre. De ce fait, les coûts structurels pour les patrons-chauffeurs sont très élevés et on leur demande de gros investissements de départ.

En outre, la législation ONSS considère les conducteurs qui ont le statut d'indépendant mais qui n'ont pas de véhicule à moteur, comme des salariés au lieu d'indépendants s'ils conduisent le véhicule à moteur d'une autre entreprise de transport. Les entreprises de transport reçoivent cependant régulièrement la

demande d'indépendants actifs dans d'autres secteurs, comme par exemple les activités de services agricoles, pour, en période de moindre activité, de conduire le véhicule à moteur d'une entreprise de transport en tant que chauffeur indépendant.

La Febetra demande un **assouplissement des règles concernant la fausse indépendance dans le cas spécifique des patrons-chauffeurs** parce que ces règles minent l'entrepreneuriat. Pour le surplus, nous demandons qu'il soit possible de faire appel à de tels chauffeurs indépendants, tout en conservant leur statut d'indépendant et l'utilisation d'un véhicule à moteur appartenant à l'entreprise de transport.

3.3 Introduction flexi-jobs

Les flexijobs ont vu le jour afin de lutter contre le travail au noir, d'abord dans l'horeca et après dans le commerce de détail. La problématique du travail au noir n'existe pas dans le secteur du transport parce que notre secteur connaît un enregistrement automatique des temps de conduite et de repos via le tachygraphe. Les flexijobs sont une solution pour notre secteur pour pallier partiellement au manque criant de chauffeurs. En outre, le secteur du transport et de la logistique est fort sujet à des hauts et des bas. Les flexijobs font en sorte que les pics de ces augmentations subites puissent être absorbés, garantissant ainsi la distribution sans que les coûts pour l'employeur ne flambent.

La Febetra demande que le **système des flexijobs soit étendu au secteur du transport et de la logistique.**

3.4 Elargissement des plages horaires

Notre réseau routier est uniquement saturé à certains moments. Les files structurelles qui gênent notre pays ont lieu chaque jour ouvrable aux mêmes moments, parce que tant le trafic domicile-lieu de travail que le trafic routier veulent ou doivent faire usage des mêmes routes. En conclure que les poids lourds sont à la base du problème des embouteillages, comme on le prétend parfois, serait pour le moins intellectuellement malhonnête. Des comptages du trafic du SPF Mobilité et Transports, il ressort, en effet, que durant les heures de pointe, ils ne représentent en moyenne que de 7 à 9% du trafic total. Leur part pourrait encore être moindre si l'autorité était disposée à soutenir l'**élargissement des plages horaires** durant lesquelles il peut être chargé et/ou déchargé.

À l'heure actuelle, les poids lourds ne peuvent, dans la majorité des lieux, uniquement charger et/ou décharger des marchandises qu'entre 08h00 et 16h00.

L'industrie est, en principe, d'accord d'évoluer progressivement vers une économie de 24 heures, mais ne souhaite pas devoir en assumer le coût y afférent (main d'œuvre et/ou coût supplémentaire pour le travail en dehors des heures de travail « classiques »).

L'industrie serait sans doute plus rapidement encline à transformer ses mots en actes, si l'**autorité prévoyait des incitants** pour les chargeurs qui rendent possibles le chargement et le déchargement en dehors des heures de travail classiques.

La Febetra demande, dès lors, une **extension des heures de chargement et de déchargement à 05h00-22h00**. De cette façon, il sera possible de transporter les marchandises en dehors des heures de pointe. Un avantage tant pour le transporteur et le chauffeur, qui seront moins dans les embouteillages, que pour les autres usagers, vu qu'il y aura moins de véhicules durant les heures de pointe.

3.5 Digitalisation e-cmr

Dans un monde de digitalisation, le transport sans papier n'est plus quelque chose d'abstrait. Un **projet-pilote** est actuellement en cours dans le Benelux avec une **lettre de voiture digitale**. Dans d'autres États-membres également, la lettre de voiture digitale commence à faire son apparition. Cette digitalisation signifie une économie de coûts pour les transporteurs, selon les fournisseurs de cette lettre de voiture digitale. Néanmoins, le projet-pilote rencontre très peu de succès. La raison n'est pas à chercher bien loin. Il existe une kyrielle de fournisseurs de lettres de voiture digitale sur le marché, mais il n'y a **pas ou peu d'interopérabilité entre les systèmes**. Les transporteurs ne veulent en aucun cas investir dans des systèmes qui ne peuvent pas communiquer entre eux. Cela signifie uniquement un coût supplémentaire qui va de pair avec une charge administrative supplémentaire.

La Febetra plaide pour une **interopérabilité obligatoire** entre les systèmes de lettres de voiture électroniques. En outre, il est également souhaitable que les fournisseurs et leurs systèmes répondent à un **standard de qualité minimal** (sécurisation des données, etc.).

3.6 Conservation obligatoire règlement de travail

Les employeurs sont dans l'obligation de conserver une copie du règlement de travail en chacun des lieux où ils occupent des travailleurs. Selon l'interprétation courante des services de contrôle, cela signifie qu'une **copie du règlement de travail doit se trouver dans chaque cabine** de camion. En pratique, cette obligation n'a que **peu de valeur ajoutée**.

Le règlement de travail peut à tout moment être consulté dans un lieu facilement accessible, tel que le local des chauffeurs au sein d'une entreprise. En outre, chaque chauffeur reçoit une copie de ce règlement lors de son entrée en service; celui-ci peut également souvent être consulté en ligne, sur l'intranet de la société via son smartphone.

La présence ou l'absence du règlement de travail dans la cabine du véhicule ne permet de toute façon pas de détecter une éventuelle fraude sociale. D'autres instruments existent

La Febetra demande dès lors que la **copie du règlement de travail ne doive plus obligatoirement être conservée dans la cabine**.

3.7 Suppression 60km/h

Le Code de la Route stipule que la vitesse maximale autorisée par l'article 11.3.2° doit être mentionnée sur la partie droite de la face arrière du véhicule à l'aide d'une plaque vitesse dont le modèle est déterminé par le ministre compétent. Concrètement, cela signifie **qu'une plaque vitesse « 60 km/h » doit être apposée sur la face arrière des poids lourds**. Cet article n'a **aucune valeur ajoutée** et on ne peut pas prétendre que l'absence d'une telle plaque vitesse mette la sécurité routière en danger. Cependant, des amendes sont toujours infligées. En outre, le Code de la Route est également d'application aux véhicules étrangers, ce qui fait que selon les pays qu'ils traversent, plusieurs autocollants doivent être apposés, mentionnant à chaque fois une autre vitesse.

La Febetra demande, dès lors, la **suppression de l'article 11.3.2° du Code de la route**.

DONNEES DE CONTACT

PHILIPPE DEGRAEF

Directeur

Philippe.degraef@febetra.be

+32 2 421 50 30

ISABELLE DE MAEGT

Responsable service Informations

isabelle.de.maegt@febetra.be

+32 2 421 51 75

KATHLEEN SPENIK

Responsable service Juridique

kathleen.spenik@febetra.be

+32 2 421 50 36