2024

FEBETRA MEMORANDUM

Le secteur du transport et de la logistique belge
En route vers plus de durabilité

Ajouter du texte

Fédération belge des transporteurs et des prestataires de services logistiques

PRÉFACE

Que signifie le transport belge pour notre économie ?

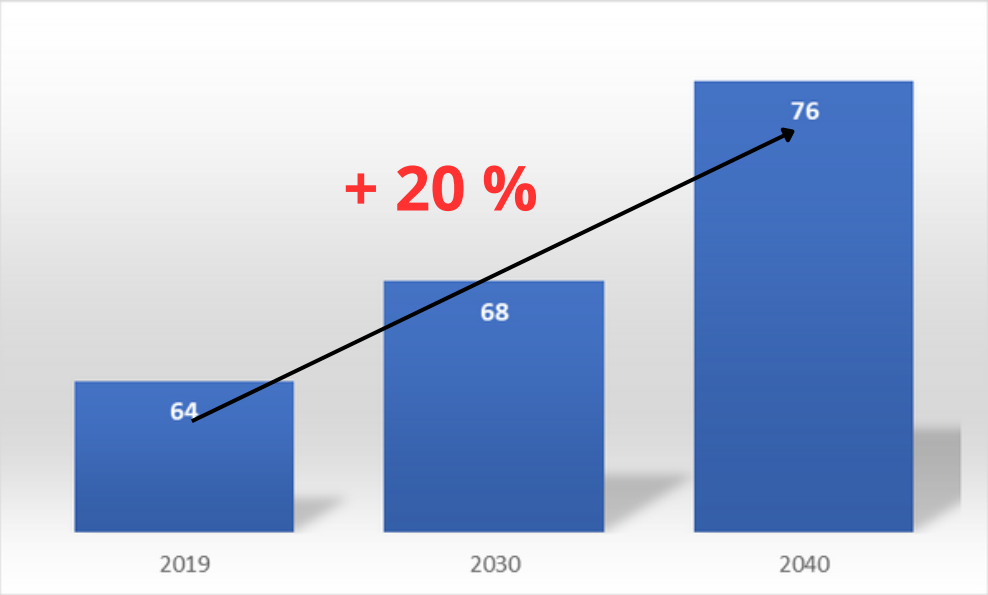
La Febetra, la Fédération belge des transporteurs et des prestataires de services logistiques, représente les entreprises de transport routier et les prestataires logistiques.

Que le secteur du transport et de la logistique joue un rôle important pour la Belgique ressort de l'évolution du nombre d'entreprises. La Belgique compte actuellement 10.806 entreprises de transport. En 10 ans, ce chiffre a augmenté de 26 %. Au niveau de l'emploi, nous sommes le 5ème secteur le plus important avec pas moins de 116.152 postes de travail. On peut donc en conclure que le secteur joue un rôle économique et social important.

Ces entreprises seront confrontées, les prochaines années, à une série de sérieux défis : verdissement, pénurie de main-d'oeuvre, concurrence internationale ...
Dans ce document, nous voulons aborder une série de pistes qui permettront de surmonter ces obstacles.

Transport@2040
Un avenir avec des hauts et des bas

Prévisions du transport de marchandises en Belgique 2019 - 2040 en milliards de tonnes km



Diminution de la vitesse moyenne

Aux heures de pointe sur les axes principaux : - 10 % à - 15 %

Source : Bureau fédéral du Plan

VERS LE TRANSPORT ROUTIER DE DEMAIN

Véhicules zéro émission	Plus de rail et de voies navigables	Ecocombis
44 tonnes	Diesel professionnel	Diminution des charges
Main-d'oeuvre hors UE	Flexi-jobs	Instructeurs d'auto-école
Réglementation uniforme	Accès à la profession/au marché	Conditions équitables
Un accès efficace	Une circulation plus fluide	Signalisation claire
Entretien des routes	Parkings poids lourds	

Vert, durable et payable

Véhicules zéro émission

Les enjeux climatiques sont la responsabilité de tous, il en va de même pour le secteur du transport. Dans le domaine du transport de marchandises, la voie vers les véhicules zéro émission a été tracée.
Pour le transport de marchandises, l'électrique n'est pas la seule piste à suivre. L'hydrogène, les bio-carburants et les carburants synthétiques sont également des solutions valables.
Ce qui est certain, c'est que cette transition demandera de sérieux investissements de la part du secteur du transport pour lesquels le soutien financier des autorités sera plus que bienvenu.
Pour le surplus, les entreprises ont besoin d'un calendrier précis, d'une sécurité juridique et des infrastructures de chargement et de ravitaillement nécessaires.

Plus de rail et de voies navigables

Certains transporteurs routiers utilisent déjà le rail ou les voies navigables. Mais deux postes de coûts constituent encore aujourd'hui un obstacle. D'une part, les coûts d'investissement liés à des moyens de transport plus coûteux et, d'autre part, les coûts liés à la rupture de charge (passage d'un mode à l'autre).
La Febetra demande l'introduction

1) d'une aide à l'investissement dans du matériel spécifique adapté au transport combiné

et

2) d'un chèque de transbordement permettant de couvrir les frais de transbordement pour les entreprises de transport établies en Belgique afin de faciliter le transport combiné.

Durable et simple

Facile à réaliser

Sans aucun impact sur les finances publiques, voici deux mesures possibles :

Mesure 1 - les écocombis

Les écocombis qui circulent aujourd'hui en Flandre et en Wallonie, transportent 50% de charge en plus et émettent 33 % de CO2 en moins. En les autorisant également sur la totalité du Ring de Bruxelles, ils pourraient être employés encore plus efficacement.

Mesurer 2 - 44 tonnes en trafic international

Tant en France qu'en Belgique, les poids lourds peuvent peser 44 tonnes au maximum, sauf lors du passage de frontière entre ces deux pays où seules 40 tonnes sont autorisées. Autoriser 44 tonnes entre ces deux pays implique moins de poids lourds et moins d'émissions.

Nécessité d'une position concurrentielle forte

Maintien du diesel professionnel

Les transporteurs peuvent récupérer une partie des accises spéciales sur le diesel en Belgique. De plus en plus de voix s'élèvent pour supprimer cette récupération.

Le secteur du transport et de la logistique compte encore beaucoup sur cette récupération des accises spéciales. D'autant plus qu'il n'existe actuellement aucune alternative valable sur le marché.
Le secteur plaide donc pour le maintien de ce diesel professionnel.

Diminution des charges

Le handicap du coût salarial est LE problème de nos transporteurs belges. Les coûts salariaux très élevés les rendent trop chers par rapport aux transporteurs de la nouvelle Europe, mais aussi de nos pays voisins.
Pour rétablir l'équilibre, la Febetra demande une dispense de précompte professionnel pour la partie non récupérable mais payée des heures non productives (heures de disponibilité) et une réduction des charges sur les heures supplémentaires, les heures de formation et la conversion des indemnités de nuit en primes nettes exonérées d'impôts.

Règles plus souples qui ne mettent pas l'entrepreneuriat en péril

Main-d'oeuvre hors UE

Le secteur du transport est toujours à la recherche de nouveaux chauffeurs de poids lourds. Par ailleurs, 20 % des chauffeurs employés par les entreprises belges sont originaires de pays hors UE. Naturellement, ils bénéficient des mêmes conditions que les chauffeurs belges.
Pourtant, recruter des chauffeurs de camion en dehors de l'UE n'est pas une mince affaire. Ceux-ci doivent en effet attendre 185 jours avant de pouvoir obtenir une carte conducteur pour le tachygraphe. Même l'échange de leur permis de conduire ou le suivi du cours de qualification professionnelle pour conducteurs de camions est loin d'être simple.
Il est nécessaire de mettre en place des procédures claires et rapides adaptées aux besoins du marché du travail actuel.

Flexi-jobs

Pour notre secteur, les flexi-jobs constituent une solution pour partiellement combler le manque criant de chauffeurs. En outre, le secteur du transport de marchandises et de la logistique est fortement sujet aux variations. Les flexi-jobs permettent d'absorber les pics de ces augmentations soudaines, ce qui permet de garantir la distribution sans faire exploser les coûts pour l'employeur.
La Febetra demande que le système de flexi-jobs soit étendu au secteur du transport et de la logistique. Notre public cible se compose principalement de retraités de la profession.

Instructeurs auto-écoles

Qui dit besoin de chauffeurs routiers dit aussi besoin de formation dans les auto-écoles. Or, les écoles de conduite sont également confrontées à une pénurie d'instructeurs. Ces candidats moniteurs doivent bien sûr remplir un certain nombre de conditions, mais, curieusement, ces conditions sont beaucoup plus strictes que celles imposées aux moniteurs de conduite auprès du Forem.
La Febetra demande que les auto-écoles puissent engager des instructeurs aux mêmes conditions que le Forem.

Accès à la profession : agissez !

Depuis la 6ème réforme de l'Etat, les Régions sont compétentes pour l'accès à la profession d'entrepreneur de transport. Cela soulève évidemment de nombreux défis, tant pour les transporteurs que pour les autorités concernées, qui doivent veiller à ce que ce changement s'opère en douceur.

Jusqu'à présent, il n'y a pas d'accord politique à ce sujet entre le gouvernement fédéral et les Régions.

Or le temps presse si le gouvernement veut offrir un service de qualité.

Transport combiné = cabotage

Les véhicules étrangers sont massivement présents dans nos ports pour effectuer le pré ou post acheminement sur le territoire belge, entre autres dans le cadre du transport combiné (rail/route ou eau/route) et ce, sans aucune restriction.
Les transporteurs belges ne peuvent qu'assister impuissants à cette situation.
La réglementation européenne permet désormais de qualifier ces transports de cabotage. Ainsi, ces véhicules étrangers ne peuvent pas circuler indéfiniment chez nous.

Conditions équitables

Ces dernières années, l'Union européenne a élaboré un certain nombre de règles pour le secteur des transports dans le but de créer des conditions de concurrence plus équitables au niveau européen.

La rémunération des conducteurs détachés dans le transport international y est également abordée afin que les conducteurs, quel que soit le pays d'origine de leur employeur, soient rémunérés de manière plus ou moins égale.

Cependant, depuis l'introduction de ces règles, un seul constat s'impose : elles ne sont pas contrôlées.

Le message est donc le suivant : plus de contrôles !

Réglementation uniforme

Les transporteurs sont de plus en plus confrontés à une panoplie de réglementations qui diffèrent d'une région à l'autre, voire d'une commune à l'autre.

Les régions devraient fournir une législation-cadre que les communes appliqueraient de manière similaire et les régions devraient s'efforcer de créer des réglementations présentant le moins de différences possible entre elles. Si l'on examine de près les réglementations relatives aux 50 tonnes en Flandre et en Wallonie, par exemple, on constate un certain nombre de différences essentielles.

C'est totalement inapplicable pour les entreprises qui doivent mettre ces réglementations en pratique tous les jours.

Les camions sont le moteur de notre économie

Un accès efficace

De plus en plus de villes et de communes restreignent l'accès aux camions, oubliant que pour certaines marchandises, le camion est la seule solution.
Des zones de chargement et de déchargement suffisantes, une politique d'autorisation efficace sans paperasserie administrative, une base de données flamande centrale des heures de chargement et de déchargement, des carrefours sans conflit, des pistes cyclables séparées et une concertation avec le secteur garantissent des livraisons fluides et sûres.

Une meilleure circulation

Les camions sont de plus en plus repoussés vers le réseau routier principal. Ce n'est évidemment pas un problème tant que cela n'entraîne pas un grand nombre de kilomètres de détour et tant qu'une bonne fluidité du trafic est garantie. C'est loin d'être le cas dans la pratique et la redevance kilométrique pour les camions, introduite en 2016, n'a, comme prévu, apporté aucun soulagement à cet égard.

La seule piste possible est une redevance kilométrique pour tous.

Une signalisation claire

Les chauffeurs de camion se plaignent souvent de l'absence de signalisation claire. Par signalisation claire, nous entendons une signalisation sans ambiguïté qui indique clairement et suffisamment à l'avance les endroits où le camion ne doit pas circuler mais, surtout, la route qu'il doit emprunter.

De meilleures routes et plus de parkings poids lourds

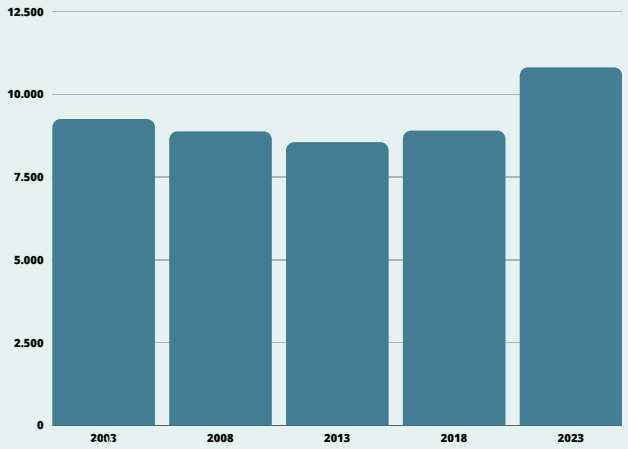
Tout travailleur mérite un bon outil de travail. Dans le cas d'un chauffeur de camion, il ne s'agit pas seulement de son véhicule, mais aussi du réseau routier. Bien que des investissements plus importants aient été réalisés dans notre infrastructure routière, la qualité de nos routes reste inférieure à celle de nos pays voisins. Des efforts sont nécessaires pour garantir un réseau routier de qualité et bien entretenu.
La pénurie de parkings pour camions est également un vieux problème. Au 21ème siècle, comment pouvons-nous encore accepter que les chauffeurs de camions se reposent dans des parkings surpeuplés et dépourvus des installations nécessaires ?

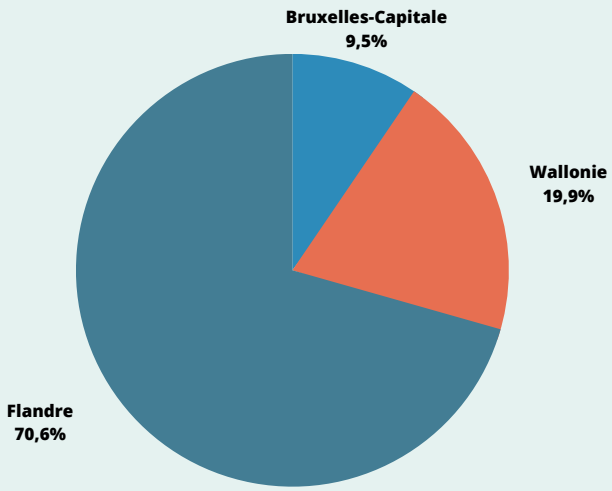
Le secteur du transport en quelques mots

Nombre d'entreprises

Entre 2003-2023 le nombre d'entreprises de transport a augmenté de 16,86 %.

Au 1/1/23 le secteur du transport professionnel de marchandises par route comptait 10.806 entreprises.

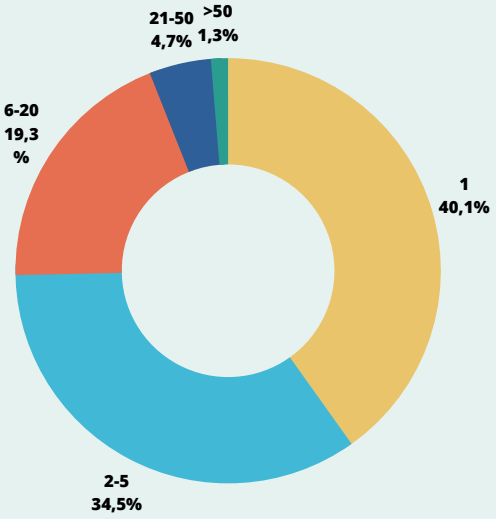




Par région

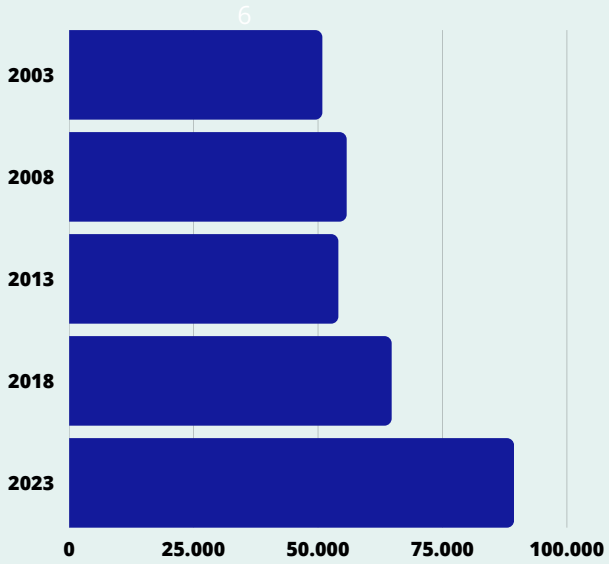
70,6 % des entreprises de transport sont établies en Flandre.

La Flandre occidentale compte le plus grand nombre d'entreprises, suivie de la Flandre orientale et d'Anvers.



Nombre de véhicules à moteur

Au 1/1/23 les 10.806 entreprises de transport avaient ensemble 89.304 véhicules à moteur. En 2003, il s'agissait de 50.788 véhicules à moteur.



Par grandeur

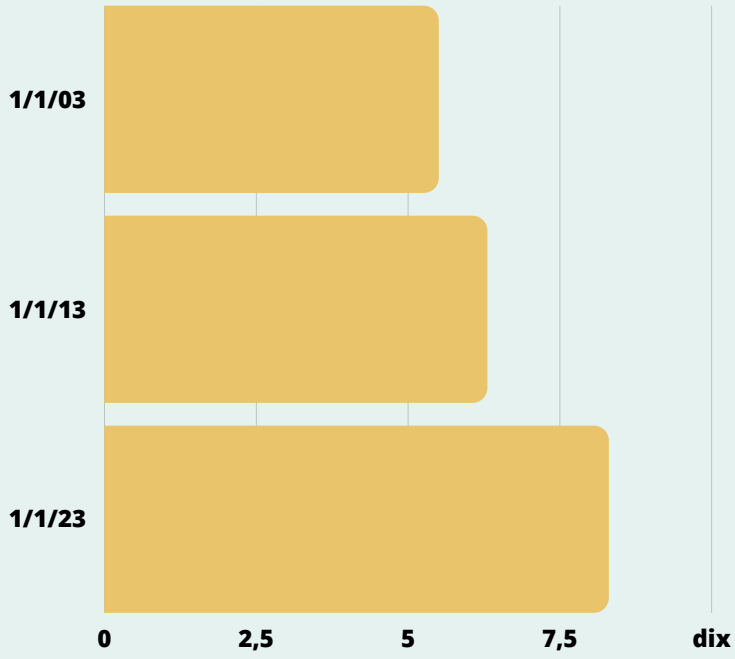
Le secteur se compose en grande partie de petites entreprises. Au mois de janvier 2023, 71,5 % des entreprises de transport ne possédaient pas plus de 5 véhicules à moteur. Seul 1,7 % des firmes a plus de 50 véhicules à moteur.

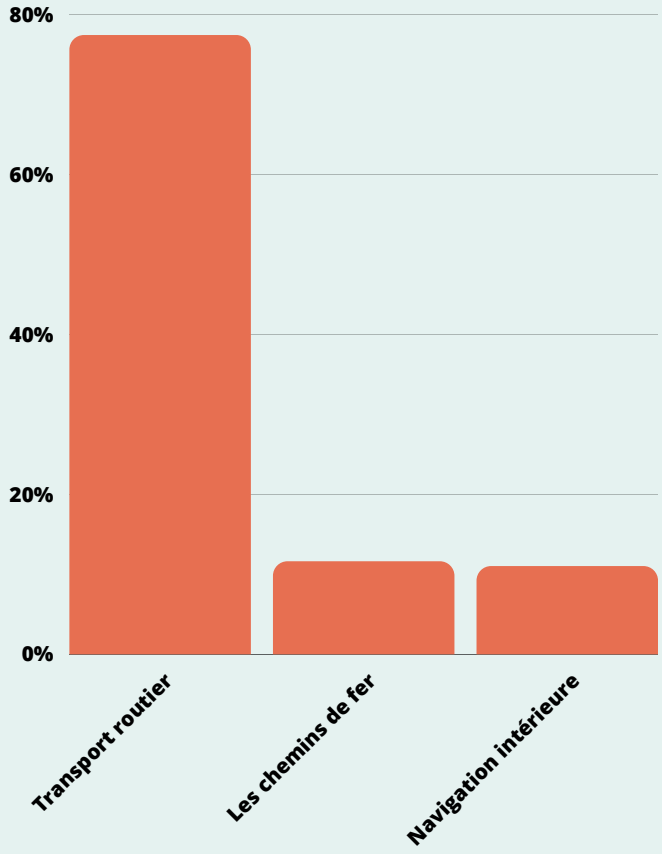
Source : ITLB

Le secteur des transports en quelques mots

Nombre moyen de véhicules

Au 1/1/03, une société de transport possédait en moyenne 5,5 véhicules à moteur. 10 ans plus tard, la moyenne s'élevait à 6,3 véhicules à moteur et au 1/1/23, cela montait à 8,3 véhicules à moteur en moyenne.





Modal shift

Le transport routier demeure le mode de transport le plus important, non seulement du fait de sa grande fiabilité, mais aussi de la souplesse de ses services. Le camion est le seul mode de transport qui peut atteindre toutes les villes et tous les villages.

Source : ITLB