



NON-STOP

EN ROUTE À VOS CÔTÉS LE MAGAZINE D'INFORMATION DE L'UPTR

DE TOUTE CRISE NAÎT UN NOUVEL ÉQUILIBRE

La conclusion d'un accord interprofessionnel entre patrons et syndicats au niveau intersectoriel permet d'y voir plus clair quant aux orientations des négociations sociales à venir au niveau du secteur Transport & Logistique. Les traditionnelles revendications touchant à la question des fins de carrière et à la flexibilité seront, cette fois-ci, 'agrémentées' d'une discussion relative au salaire minimum.

En plus de l'indexation automatique des salaires 'made in Belgium' s'ajoutera donc une marge salariale de 0,4 % (que les syndicats trouveront assurément bien maigre, au regard des bénéfices que tous les employeurs ont - honteusement - tirés de la crise Covid ...). Clichés et perceptions sont là pour s'en servir ! L'idée que tous les transporteurs ont profité de la générosité (légendaire...) des grands acteurs de l'e-commerce ne manquera assurément pas de générer de vives discussions quant à l'octroi d'une « prime covid ».

Vaccination, soleil et taux d'intérêt plancher semblent avoir fait perdre la raison à bien des gens. L'optimiste démesuré du moment fait penser aux années folles. Avant le crash de 1929, tout le monde s'était réjoui de l'envolée des cours boursiers. Dure fût la chute.

La volonté du G7 d'instaurer un impôt minimum pour les multinationales, le Green Deal et la révision inéluctable de la directive sur la taxation des produits énergétiques, le plan national Energie-Climat ainsi que l'annonce d'une nouvelle réforme fiscale ne laissent plus place au doute : les déficits budgétaires vont devoir être comblés.

Dans ce contexte historique et en l'absence d'alternatives véritablement durables à court terme, la grande dépendance de nos entreprises aux carburants fossiles s'avère particulièrement périlleuse, à l'heure où les initiatives politiques visent essentiellement à marquer des points auprès du grand public.

L'inquiétude de l'UPTR par rapport à la vulnérabilité du secteur Transport & Logistique est d'autant plus grande lorsqu'on se souvient qu'en 1992, Jean-Luc Dehaene avait introduit une cotisation spéciale 'unique' pour boucher le trou budgétaire du moment. L'an prochain, cette contribution 'unique' fêtera ses 30 ans...

Bruno Velghe, Président.

**04 / LES FAILLITES
DANS LE TRANSPORT**

**12 / LES RECOURS CONTRE
LE MOBILITY PACKAGE**

**23 / LE GAZ, UN ATOUT POUR
LE TRANSPORT ROUTIER**

**32 / LE PROJET "JEUNES
DANS LE TRANSPORT"**

En route, à vos côtés !



De gauche à droite : Martin Berben (Trésorier), Ronald Tiebout (Conseiller juridique et porte-parole néerlandophone), Michaël Reul (Secrétaire général), Alain Adriaens (Vice-président), Herman Ginis (Vice-président) et Bruno Velghe (Président).

Comme toute entreprise, une fédération doit vivre avec son temps et s'adapter aux évolutions réglementaires, économiques environnementales et sociétales.

En 2020, afin de se conformer aux nouvelles exigences du Code des sociétés et des associations, l'UPTR s'est transformée en asbl et ce, tout en conservant son agrégation d'Union professionnelle.

Dans la foulée, et comme tous les quatre ans, l'UPTR a procédé à l'élection des membres de son Organe d'Administration pour la période 2020 - 2024.

Ce dernier a estimé opportun de s'interroger quant à l'image que l'UPTR dégageait auprès, non seulement du monde du transport et de la logistique, mais également dans les réseaux sociaux et auprès du grand public.

De cette réflexion est née l'idée de doter l'UPTR d'une nouvelle identité graphique et d'un nouveau logo.

Cette volonté de modernisation ne modifie cependant absolument pas, ni la philosophie, ni les valeurs que porte l'UPTR, à savoir : une défense professionnelle en-

gagée, associée à une communication ferme et transparente.

Pour ce faire, les transporteurs et logisticiens belges peuvent compter sur une équipe motivée et dynamique, à l'écoute et au service des entrepreneurs et PME du secteur Transport & Logistique.

Ce sont ces valeurs que notre nouveau slogan doit véhiculer : En route, à vos côtés !

Chiffres ITLB sur les faillites dans le transport :

Explications

Depuis de nombreuses années, l'ITLB communique les données relatives aux faillites dans le secteur Transport, en croisant les données 'Statbel' du SPF Economie avec celles du SPF Mobilité & Transports.

A l'initiative de l'UPTR, l'ITLB procède, depuis quelques années maintenant, à une analyse des faillites en tenant compte également de la taille des entreprises titulaires d'une licence de transport.

Le nombre de licences de transport enregistrées au SPF Mobilité constitue ainsi le critère de comparaison permettant de subdiviser les faillites en 5 classes.

4

Ci-après, vous trouverez les derniers chiffres (au 31.03.2021) communiqués par l'ITLB.

Nombre de faillites par trimestre

	Trimestre 1	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4	Total
2011	61	74	50	58	243
2012	77	69	53	55	254
2013	56	67	50	79	252
2014	54	46	43	56	199
2015	56	46	34	27	163
2016	15	43	20	49	127
2017	30	59	24	51	164
2018	35	41	32	57	165
2019	36	45	36	44	161
2020	41	11	20	25	97
2021	34				

Subdivision des entreprises par taille

	Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4	Classe 5	Total
Flandre Occidentale	1	1	1	0	0	3
Flandre Orientale	1	4	2	0	0	7
Anvers	1	1	0	0	0	2
Limbourg	0	3	0	0	0	3
Vlaams-Brabant	2	0	0	0	0	2
Bruxelles-Capitale	1	6	3	0	0	10
Brabant Wallon	1	1	0	0	0	2
Hainaut	1	1	0	0	0	2
Luxembourg	0	0	0	0	0	0
Namur	0	0	0	0	0	0
Liège	1	2	0	0	0	3
	9	19	6	0	0	34

Source :
www.itlb.be

Classe 1	Entreprises ayant 1 véhicule moteur
Classe 2	Entreprises ayant de 2 à 5 véhicules moteurs
Classe 3	Entreprises ayant de 6 à 20 véhicules moteurs
Classe 4	Entreprises ayant de 21 à 50 véhicules moteurs
Classe 5	Entreprises ayant plus de 50 véhicules moteurs

Il n'y a jamais eu autant de transporteurs belges.

Faut-il s'en réjouir ?

Au 1er janvier 2021, l'ITLB comptabilisait 10.035 entreprises de transport belges, titulaires d'une licence de transport. Un record historique !

Autre record : le nombre de véhicules couverts par une licence de transport : 81.074

En temps normal, l'UPTR ne manquerait assurément pas de se réjouir de ces chiffres flatteurs. L'UPTR se féliciterait même sûrement de la position concurrentielle retrouvée des transporteurs belges, face à leurs concurrents étrangers. Il n'en sera, hélas, rien.

Et pour cause : la Covid-19 et ses conséquences ont complètement tronqué ces réalités statistiques. Ces chiffres reflètent très mal la situation économique (et la mauvaise santé financière) de nombreuses entreprises de transport belges (et de leurs clients).

Avec le moratoire sur les faillites (qui a pris fin le 31 janvier), le nombre de transporteurs (97 sur

l'année 2020) contraints de mettre la clé sous le paillason a été réduit de 50 %.

Depuis, l'ONSS et le fisc ont reçu pour instruction d'éviter de citer les entreprises en faillite devant le tribunal de l'entreprise...

Si l'UPTR se doit de saluer ces initiatives salvatrices pour d'innombrables PME, elle redoute une vague de rattrapage, dans les mois à venir.

Les transporteurs et logisticiens sont, en effet, directement dépendants de la santé financière de leurs clients.

De surcroît, ces derniers mois, de nombreux transporteurs ont affiché un taux de chargement et une rentabilité en berne.

Pour satisfaire leurs clients (eux-mêmes impactés, souvent lourdement, par la crise), ils ont roulé en capacité réduite. Ainsi, derrière le fait que le nombre de camions sillonnant nos routes est rapidement

revenu à la normal, se cachent des chiffres d'affaires en baisse. La conséquence, ce sont des coûts fixes inchangés (salaires, carburants, véhicules, assurances, taxe kilométrique) et des revenus en chute libre.

A supposer (comme on doit le craindre) que certains donneurs d'ordres soient contraints de jeter l'éponge, le secteur risque d'être fortement impacté par une série de faillites en cascade.

Plus que de la hausse du diesel (qui met les liquidités des PME sous pression), c'est de l'attitude du fisc et de l'ONSS que dépendra la survie de nombreuses entreprises. Deux institutions qui ne sont pas réputées pour faire des cadeaux aux transporteurs belges...

*Michaël Reul,
Secrétaire général.*



Covid-19

La PRJ temporairement assouplie



6

Après avoir levé, le 31 janvier 2021, le deuxième moratoire sur les faillites mis en place par le législateur pour protéger les entreprises qui ont été - voire sont toujours - contraintes de fermer leur établissement en raison de la pandémie, le législateur a voté une loi, promulguée le 21 mars 2021, pour protéger davantage les entreprises en difficulté sujettes dorénavant à des citations en faillite de la part de leurs créanciers. Ces nouvelles protections légales sont essentiellement de trois ordres et s'appliquent à toutes les entreprises qu'elles aient, ou non, fait l'objet de mesures de fermeture exceptionnelles.

Elles sont entrées en vigueur le 26 mars 2021 et devraient cesser leurs effets après le 30 juin 2021, sauf prolongation (assez probable) par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

Quelques semaines plus tard, le gouvernement bruxellois a annoncé avoir accordé 830.000 EUR au Centre pour entreprises en difficulté et à bMediation pour financer une partie du coût supporté par les entreprises dans le cadre d'une procédure de réorganisation judiciaire (PRJ) et/ou d'une médiation d'entreprise.

Nous détaillons ces mesures dans le présent article.

1. Un assouplissement des conditions d'accès de la procédure de réorganisation judiciaire (PRJ)

Dès le dépôt d'une requête en réorganisation judiciaire, l'entreprise en difficulté ne peut être déclarée en faillite, dissoute judiciairement, ni faire l'objet, à quelques exceptions près, d'une vente forcée de ses biens meubles ou immeubles. Jusqu'ici, pareille requête n'était cependant recevable, et la protection précitée applicable, que si l'entreprise joignait à sa requête une série d'annexes coûteuses et chronophages. Il s'agissait de joindre, notamment, une situation comptable à jour de l'entreprise, un budget prévisionnel pour la durée sollicitée de la procédure

de réorganisation judiciaire ainsi qu'une liste complète de tous les créanciers de l'entreprise.

Par la Loi du 21 mars 2021, le législateur n'a plus conditionné la recevabilité d'une requête en réorganisation judiciaire au dépôt des annexes précitées (et plus précisément de toutes celles mentionnées à l'article XX.44, §2, alinéa 1er, 5° à 9° du Code de droit économique). L'entreprise sera protégée dès le dépôt de sa requête et devra déposer ces annexes au plus tard 48 heures avant l'audience à la suite de laquelle le Tribunal statuera sur l'ouverture de la PRJ, soit une dizaine de jours plus tard. De plus, si, pour cette date, l'entreprise en difficulté n'est pas davantage en mesure de fournir ces documents, elle pourra déposer une note qui indique, de façon circonstanciée, les motifs pour lesquels elle n'a pu y parvenir. Si ces

explications convainquent le Tribunal, la PRJ pourra quand même être ouverte, et l'entreprise rester sous protection judiciaire.

En pratique, cet assouplissement devrait permettre à des entreprises en difficulté de s'opposer à une citation en faillite ou à l'exécution d'une saisie en déposant une requête en procédure de réorganisation judiciaire qui ne sera complétée que par la suite. En région bruxelloise, les aides décrites à la fin de cet article devraient, de plus, aider ces entreprises à financer leur PRJ. Le risque d'abus est cependant bien réel, puisque cette voie royale risque de séduire des entreprises en difficulté sans aucune possibilité de redressement et d'inciter dès lors l'ouverture d'une procédure de réorganisation judiciaire sollicitée uniquement pour retarder une faillite ou une saisie inévitable.

C'est d'ailleurs, à cause de ces nombreux abus, que le législateur avait renforcé les conditions d'accès à la procédure de réorganisation judiciaire lors de sa réforme de 2013.

2. L'introduction d'un « prépack » pour faciliter le succès d'une PRJ

Le législateur a profité de cette réforme temporaire pour introduire une nouveauté attendue depuis longtemps en droit belge, le « prépack ». Cette procédure vise à lutter contre les effets négatifs de la publicité attachée à l'introduction d'une procédure de réorganisation judiciaire. Toute ouverture d'une PRJ est, en effet, publiée au Moniteur belge et reprise sur la fiche de l'entreprise en ligne sur la Banque-Carrefour des entreprises. Lorsque les difficultés d'une entreprise deviennent pu-

10179

” Une préparation intelligente, une gestion efficace des flottes, moins d'émissions de CO₂, une plus grande sécurité des marchandises, et une plus grande disponibilité des semi-remorques, avec simultanément une réduction des coûts, et des investissements durables sans frais supplémentaires ? Avec nous, tout de suite !

Schmitz Cargobull

100% SMART – dès maintenant série

La télématique TrailerConnect® est maintenant standard sur toutes les semi-remorques bâchées SCS et frigos/fourgons S.KO. Pour plus d'efficacité, plus de disponibilité et de meilleurs plannings, avec une baisse des coûts. Vous voulez savoir comment ? info.belgium@cargobull.com

SCHMITZ CARGOBULL
The Trailer Company.

bliques, les tiers sont cependant réticents à collaborer avec celle-ci, ce qui accroît les difficultés que l'entreprise doit surmonter, et menace dès lors encore davantage sa continuité.

Pour remédier à cet écueil, la Loi du 21 mars 2021 a introduit une nouvelle forme simplifiée et accélérée de procédure de réorganisation judiciaire qui est susceptible de s'appliquer lorsque celle-ci vise la conclusion d'un accord amiable avec au moins deux créanciers d'une part, ou le vote favorable sur un plan de réorganisation judiciaire d'autre part. Cette nouvelle procédure ne s'applique en revanche pas lorsque la PRJ vise un transfert sous autorité de justice.

Dans le cadre d'une procédure unilatérale consacrée par le nouvel article XX.39/1 du Code de droit économique, les entreprises en difficulté peuvent désormais solliciter, en toute confidentialité, auprès du Président du Tribunal de l'entreprise la désignation d'un mandataire de justice, chargé de faciliter la négociation d'un accord amiable avec les créanciers visés, ou d'établir un plan de réorganisation, avant même qu'une requête en réorganisation judiciaire ne soit déposée. Cette nomination n'est pas publiée, mais est assortie de la désignation d'un juge délégué qui suivra l'avancement du dossier.

Si le mandataire de justice trouve un accord amiable avec au moins deux créanciers ou pense qu'il obtiendra le vote de la majorité des créanciers représentant la moitié des créances de l'entreprise sur un plan de réorganisation judiciaire qui permettra de sauver l'entreprise, il informe le Président du Tribunal qui renverra le dossier à la chambre compétente du Tribunal. Le Tribunal de l'entreprise ouvrira alors, dans les 5 jours ouvrables, une procédure de réorganisation judiciaire avec la publicité qui s'y attache. Il statuera ensuite sur l'homologation de l'accord au

plus tard dans un délai d'un mois ou fixera l'audience de vote sur le plan de PRJ au plus tard dans un délai de trois mois.

Cette procédure a l'avantage de sécuriser la réussite d'une procédure de réorganisation judiciaire avant même qu'une PRJ ne soit ouverte et publique. En effet, dans cette nouvelle procédure, les difficultés de l'entreprise ne sont connues des tiers qu'une fois l'accord trouvé par le mandataire de justice. Les créanciers sont, quant à eux, informés uniquement si et au moment où le mandataire de justice l'aura jugé opportun pour assurer la survie de l'entreprise.

Dans la mesure où la mission du mandataire de justice se déroule en dehors de toute PRJ, l'entreprise en difficulté n'est en revanche pas protégée contre les faillites, ni les saisies pendant la durée de la négociation menée par ce dernier. C'est pourquoi le législateur a offert au mandataire de justice la possibilité de solliciter, pour le compte de l'entreprise en difficulté, par requête notifiée aux créanciers concernés, des termes et délais que le Président du Tribunal de l'entreprise peut accorder pour une durée de maximum 4 mois. Si ces délais sont accordés, les créanciers se voient priver de la faculté de poursuivre le recouvrement de leur créance, même constatée par jugement, pendant la durée fixée.

3. Autorisation des PRJ en cascade

Enfin, La loi du 21 mars 2021 autorise, temporairement également, les entreprises qui auraient déjà obtenu l'ouverture d'une procédure de réorganisation judiciaire moins de trois ans plus tôt à en introduire une nouvelle, quel que soit dorénavant l'objectif recherché par cette nouvelle demande (accord amiable, plan de réorganisation judiciaire ou transfert sous autorité de justice).

4. Aides spécifiques octroyées par la région bruxelloise

Le gouvernement de la région de Bruxelles-capital est, par ailleurs, intervenu en mai 2021, pour faciliter l'accès à la PRJ et à la médiation d'entreprises, en prenant à sa charge une partie des frais de procédure supportés par les entreprises en difficulté.

En s'adressant au Centre pour entreprises en difficulté (CEd), une entreprise pourrait ainsi obtenir un financement de 75% de ses frais de PRJ (honoraires d'avocats, de comptables consultés pour rédiger les annexes, etc.) avec un maximum de 4.000 EUR par procédure.

Ces aides sont réservées, à l'heure actuelle, aux entreprises qui (i) ont leur siège social ou une unité d'établissement en région bruxelloise, (ii) n'ont pas été impliquées dans plus de trois faillites au cours des cinq dernières années, (iii) ne font pas l'objet d'une procédure d'information de la part du Parquet ou de l'Auditorat du travail et (iv) présentent des fonds propres corrigés positifs au 31 décembre 2019 (pour les entreprises créées il y a plus de 3 ans).

Il n'est malheureusement pas certain que la procédure de réorganisation judiciaire soit réellement utile pour aider les entreprises à traverser les difficultés financières liées à la pandémie, car rien n'assure le succès de ces procédures encouragées. Au contraire, au même titre que le moratoire sur les faillites, ces nouvelles protections pourraient n'avoir pour effet que de retarder l'inévitable.

Gaëlle Eloy
Avocate - Assistante à l'ULB
contact@eloy-avocat.be
02 896 89 38