



NON-STOP

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

FIT FOR 55 !

Le 14 juillet dernier, la Commission Européenne a présenté son « Paquet Ajustement à l'objectif 55 ».

Plus sexy dans sa version anglophone, le « Fit for 55 » est un récapitulatif des mesures proposées par la Commission pour parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050, avec une étape intermédiaire en 2030 et une réduction escomptée des émissions de gaz à effet de serre de 55%.

Dans ce délai, les ambitions sont colossales. Les enjeux pour les entreprises de transport et logistique ne le sont pas moins.

A elle seule, la proposition de créer un nouveau système d'échange de quotas d'émission, spécifique au transport routier, aurait dû faire les grandes lignes de la presse. En effet, soumettre, directement ou indirectement, le secteur transport aux quotas d'émission de CO₂ revient à augmenter les prix des carburants (fossiles comme gazeux).

Les inondations historiques qui, au même moment, ont lourdement frappé la région liégeoise en auront décidé autrement ...

De très nombreux transporteurs et logisticiens, du Nord comme du Sud du pays, se sont illustrés, de la plus belle des manières, en apportant leur concours efficace aux sinistrés.

La vérité d'un jour n'est pas toujours celle du lendemain !

Cet engagement solidaire, unanimement salué, aura rapidement été récompensé par une mesure politique d'interdiction de circuler le long des quais de la Meuse, aussi inutile que vexatoire.

Une fois les gravats évacués (ou les colis livrés), le camion redevient inéluctablement un pestiféré.

Autant dire que lorsque le « Fit for 55 » fera son retour sur la scène politico-médiatique, rares sont ceux qui n'estimeront pas indispensables de surtaxer le transport routier.

Les transporteurs seront donc bien inspirés de, d'ores et déjà, prévenir leurs clients que les prix de transport risquent bien de suivre la même courbe que celle du prix du gaz !

Michaël Reul, Secrétaire Général.



03 / CAMIONS ÉLECTRIQUES PRÊTS POUR 2035 ?

12 / IDENTITÉ DU CHAUFFEUR ET INFRACTION

21 / LA PROCÉDURE D'IN-JONCTION DE PAYER

25 / TRAITE DES ÊTRES HUMAINS ET TRANSPORT

Volvo Trucks.
Driving Progress

VOLVO FH AVEC I-SAVE

Économiser du carburant n'a jamais été aussi agréable

Avec le nouveau Volvo FH avec I-Save, vous pouvez réduire les coûts de carburant jusqu'à 10 %, sans compromettre la productivité et le plaisir de la route. Chaque aspect du Volvo FH avec I-Save a été conçu pour les longs trajets - ce qui en fait un investissement rentable. Surtout si vous faites beaucoup de trajet, 100.000 km/an ou plus. Ce pack associe le moteur D13TC - notre moteur long-courrier le plus économe en carburant à ce jour - et le Fuel Package, qui comprend des fonctions de haute technologie permettant d'économiser du carburant, comme une mise à jour de I-See et un mode économie amélioré. Avec I-Save, plus vous roulez plus vous pouvez économiser pour rentabiliser votre activité de transport longue distance.



Camions électriques

Prêts pour 2035 ?



3

Maintenant que les grandes lignes du Green Deal sont dessinées et que la marche forcée vers la 'décarbonisation' de l'économie est lancée, il convient de s'intéresser aux carburants du futur. Après le HVO et le BioLNG, dans nos précédentes éditions, il convenait de s'intéresser également aux véhicules électriques. La récente étude 'fuel for the Futur' d'ING apporte un regard intéressant sur les camions électriques dont vous trouverez, ci-après, les principaux enseignements.

Michaël Reul,
Secrétaire Général.

1. Composants et fonctionnement d'un moteur électrique équipé de batteries

1.1. Technologie

L'utilisation de batteries n'est pas une nouveauté dans le monde de la mobilité. Avant l'apparition du moteur à combustion, les premières voitures fonctionnaient à l'électricité. La teneur énergétique des batteries rapportée à leur poids ou à leur volume étant beaucoup trop faible, les véhicules électriques ont rapidement été supplantés par leurs homologues fonctionnant à l'essence ou au diesel.

L'émergence de la technologie Lithium-ion (Li-ion) marque un tournant dans le développement de batteries à haute teneur énergétique.

L'essor des smartphones à l'échelle mondiale s'accompagne d'une demande de batteries performantes, pour lesquelles les consommateurs sont prêts à dépenser davantage. Ce marché, qui pèse plusieurs milliards, a incité les fabricants de batteries à en explorer de nouvelles applications, dont la mobilité.

Il existe différentes technologies pour la production de batteries, faisant appel à différents matériaux.

Les batteries actuelles sont essentiellement composées de cobalt et de lithium. La disponibilité relativement faible du cobalt, classé comme métal rare, constitue un frein au développement des technologies à base de batteries. L'évolution vers des batteries sans cobalt est en marche.

1.2. Mode de fonctionnement

Une batterie fonctionne par transfert d'électrons. Elle comporte une borne positive et une borne négative, séparées par un isolant (séparateur) qui oblige les électrons à emprunter le circuit extérieur. Le pôle positif contient du LiCoO₂, tandis que le pôle négatif accueille des ions Li-ion libres intégrés dans une couche de carbone.

Pour permettre la conduction du courant, le pôle positif est équipé d'une plaque d'aluminium alors que le pôle négatif comprend une plaque de cuivre. Lorsque la batterie se décharge - produit de l'électricité -, les électrons se déplacent du pôle négatif au pôle positif. Les ions Li-ion, quant à eux, effectuent le même mouvement, en passant à travers le séparateur, vers le pôle positif, où ils formeront du LiCoO₂. En mode recharge, une tension externe est appliquée à la batterie de manière à inverser le processus.

Les charges et décharges successives entraînent la dégradation de la batterie. Sa capacité à stocker de l'énergie diminuera donc avec le temps. Ce phénomène est dû à la désagrégation progressive de la structure LiCoO₂ à la borne positive.

Le nombre de fois que la batterie peut être chargée et déchargée est appelé « nombre de cycles de charge ». Plus le nombre de cycles de charge est élevé, plus la durée de vie de la batterie sera longue. Dans le domaine des applications mobiles, les constructeurs considèrent qu'une batterie est en fin

de vie à partir d'une capacité de 80 %. Une telle batterie n'en est pas pour autant inutilisable, mais l'autonomie du véhicule a trop diminué pour être acceptable.

Les batteries usagées des véhicules retrouvent d'ailleurs bien souvent une seconde vie, dans des applications statiques. Elles y restent en fonctionnement jusqu'à ce que leur capacité ait diminué au point de les rendre inutilisables. Le nombre de cycles de charge est fortement lié à l'utilisation de la batterie, et notamment au nombre de pics qu'elle doit traiter dans les cycles de charge et de décharge. Les batteries actuelles ont un nombre de cycles compris entre 500 et 2.500.

La batterie fournit, par cellule, une tension variant de 2,15 à 3,75 volts, ce qui est bien trop faible pour alimenter un véhicule. Il est un fait que les véhicules utilitaires requièrent une tension beaucoup plus élevée : entre 400 et 4.000 volts. Pour y parvenir, il est nécessaire de coupler plusieurs cellules, en sachant que la performance de l'ensemble sera déterminée par celle de l'élément le plus faible.

La performance de l'ensemble de la batterie est assurée par un système de contrôle qui surveille le fonctionnement des cellules individuelles et apporte les ajustements nécessaires. Il veille notamment à ce que la cellule la plus faible reçoive une charge supplémentaire en transférant de l'énergie au départ des cellules les plus fortes.

1.3. Le marché

a. Véhicules utilitaires légers

Le marché des véhicules électriques est déjà bien développé en ce qui concerne les utilitaires légers. Actuellement, 22 modèles sont disponibles à la vente avec une autonomie comprise entre 100 et 275 km. Presque tous les constructeurs connus en proposent l'une et l'autre variante.

b. Poids lourds

Selon le site Egear.be, 6 modèles de poids lourds sont actuellement disponibles, tant en version porteur qu'en version tracteur. La capacité des batteries varie entre 170 et 350 kWh.

L'autonomie du véhicule, qui dépend fortement du poids de chargement et du type de parcours, varie entre 150 et 300 km.

2. Points forts/faibles : durée de vie, risques techniques et coût total de possession

2.1. Points forts

Les batteries présentent certains avantages tout à fait spécifiques aux véhicules électriques :

- Les émissions de CO₂ d'un véhicule électrique se limitent aux émissions nécessaires à la production de l'électricité (well to tank). Il n'y a donc pas d'émissions directes associées à son utilisation (tank to wheel), ... hormis les particules produites par l'usure des pneus ;
- un niveau sonore extrêmement faible à basse vitesse.
- la possibilité de récupérer l'énergie de freinage : notamment en distribution urbaine, où le stop and go est la norme, une grande partie de l'énergie de freinage est reconvertie dans les batteries pour être consommée au prochain départ.

2.2. Points faibles

Les batteries présentent deux points d'attention importants, susceptibles d'avoir l'un et l'autre un impact sur la mise en place de cette solution.

a. Poids

La consommation moyenne d'un camion (26 tonnes) est de 100

kwh/100km et celle d'un attelage tracteur-remorque (min. 40 tonnes) de 138 kwh/100km.

Les batteries les plus performantes à l'heure actuelle offrent une teneur énergétique de 243 wh/kg. L'évolution de la technologie devrait permettre d'atteindre les 500 wh/kg.

Par conséquent, un camion de 26 tonnes avec une autonomie de 100 km doit emporter 411 kg de cellules de production d'électricité pour un poids total de la batterie de 600 kg.

L'évolution de la technologie dans les prochaines années permettra probablement de réduire ce poids de moitié, soit 300 kg pour 100 kwh.

Un attelage routier de 40 tonnes a besoin, toujours pour une autonomie de 100 km, d'une batterie de 850 kg, avec la perspective d'une diminution, à terme, à 425 kg.

b. Coût

Le coût des solutions Li-ion les plus récentes est de 160 €/kwh à l'heure actuelle et pourrait être ramené à 100 €/kwh à l'avenir.

Pour un camion de 26 tonnes avec une autonomie de 100km, le coût s'élève à 16.000 €, avec une baisse potentielle à 10.000 €. Pour un tracteur, il est de 22.000 €, avec une baisse potentielle à 13.800 €.

Le coût total de possession d'un véhicule électrique est fortement dé-

pendant du prix de l'électricité, dont la marge de fluctuation est énorme : de 5 à 60 cents par kwh.

Le tableau, ci-après, fournit un aperçu du TCO pour les deux extrêmes, soit 5 et 60 cents/kwh.

3. Perspectives futures

3.1. Valeur résiduelle

a. Véhicules utilitaires légers

En ce qui concerne les véhicules utilitaires légers, le marché existe déjà. La technologie, comparable à celle des voitures électriques, est relativement connue.

La demande va continuer à augmenter au cours de la décennie à

TCO DIESEL/ELECTRIQUE

Amortissement	Unité	Diesel	Electrique (5 cent)	Electrique (60 cent)
Investissement	€	90.000	250.000	250.000
Subside	€	0	0	0
Valeur résiduelle	€	20.000	45.000	45.000
Années d'amortissement	année	5	5	5
Kilomètres annuels	km	100.000	100.000	100.000
Total Amortissement	€	70.000	205.000	205.000
Réparation et entretien				
Frais mensuels	€/mois	380	812	812
Total réparation et entretien	€	22.800	48.720	48.720
Carburant				
Consommation diesel	l/100 km	25,97		
Prix brut diesel	€/l	1,15		
Remboursement d'impôts	€/l	-0,248	0,000	0,000
Prix net diesel	€/l	0,902	0,000	0,000
Total coût carburant	€	117.717	0	0
Consommation AdBlue	% consommation	6,0		
Prix AdBlue	€/l	0,300	0,000	0,000
Total coût AdBlue	€	2.337	0	0
Consommation électricité	kg/100 km	0	175,00	175,00
Prix électricité	€/kg	0	0,05	0,60
Total coût électricité	€	0	43.750	525.000
Total coût carburant	€	119.514	43.750	525.000
Prix total	€	212.314	297.470	778.720
Coût total au kilomètre	€/km	0,425	0,595	1,557
Emissions de CO2	tonnes	344,10	-	-

venir. Un marché de l'occasion ne manquera pas de se développer autour de ce segment.

La durée de vie des batteries reste la seule grande inconnue à ce jour. Les batteries les plus récentes se rechargent normalement de 2.000 à 3.000 fois. Dans l'hypothèse d'une autonomie de 200 km par charge, les batteries auront une durée de vie d'au minimum 400.000 km.

La valeur des véhicules sur le marché de l'occasion n'est pas encore connue. Cependant, tout porte à croire que la valeur des utilitaires légers électriques ne se réduira pas davantage que celle de leurs homologues au diesel.

b. Poids lourds

A quelques exceptions près, les poids lourds électriques ne sont pas encore présents sur le marché. En outre, c'est souvent en-dehors de l'Union européenne que les camions retrouvent une seconde vie. Aujourd'hui, il est impossible de prédire l'évolution de ces marchés en matière de mobilité électrique et dès lors illusoire de vouloir estimer la valeur des véhicules d'occasion.

3.2. Opportunités

La marche vers un transport « zéro émission » est entamée, sans possibilité de retour.

Dans ce contexte, la vitesse à laquelle le transport électrique entrera dans le monde de la logistique dépendra de l'évolution des facteurs suivants :

- le cadre juridique qui, par exemple, peut réserver l'accès de certaines zones aux véhicules propres ;
- la mise en œuvre opérationnelle de ces véhicules, qui dépend de l'évolution des batteries (certainement en ce qui concerne les véhicules de catégorie C).

La mobilité électrique représente certainement une grande part des solutions de demain.

Quant à savoir quel sera le meilleur moment pour investir, il est encore trop tôt pour arrêter une réponse définitive.

3.3. Menaces

Les batteries sont lourdes. Pour 100 km d'autonomie, il faut embarquer un poids en batterie d'environ 850 kg. Même si la technologie permettra à terme de réduire ce poids de moitié, la batterie continuera d'être un surpoids non négligeable.

Les batteries lourdes sont difficiles à recharger, car elles nécessitent une plus grande capacité de chargement. Le rechargement d'une

batterie de 350 kwh durant la période de repos du chauffeur, soit 45 minutes, nécessite un raccordement de 500 kW. A ce jour, il n'existe pas d'infrastructure adéquate pour un tel rechargement rapide. Le déploiement de ce type d'infrastructures est donc incontournable.

Les batteries actuelles contiennent des métaux rares tels que le cobalt et le lithium. Des alternatives existent pour le cobalt, mais pas encore pour le lithium. Bien que les batteries sans métaux rares soient déjà au cœur des recherches, il est impossible, à ce stade, de prédire le prix des batteries pour les années à venir.

*Source :
Fuel for the Future :
Carburants alternatifs
pour le transport routier,
ING, juin 2021.*

***Le coût total de possession
d'un véhicule électrique est
fortement dépendant du prix
de l'électricité, dont la marge
de fluctuation est énorme :
de 5 à 60 cents par kwh.***



Vos camions en route

vers un futur plus vert

Les camions rouleront-ils bientôt à l'hydrogène, au gaz naturel ou à l'électricité ? Une chose est sûre : les technologies durables transformeront le secteur du transport. « Fuel for the Future » étudie les carburants alternatifs au niveau économique, écologique et opérationnel. C'est le moment de dessiner le futur de votre entreprise.

Téléchargez l'étude sur ing.be/fuel-future



do your thing

Les camions électriques pourraient se généraliser plus tôt que vous ne le pensez

Voici pourquoi !



8

L'industrie du transport fait face à des exigences strictes pour améliorer son impact climatique. Pour accélérer la transition vers des transports plus durables, l'objectif de Volvo Trucks est que l'ensemble de sa gamme de produits ne comporte que des véhicules sans énergie fossile d'ici 2040. Pour y arriver, les camions électriques joueront un rôle clé. Cela peut sembler irréaliste, mais en fait, le passage aux véhicules électriques devrait aller beaucoup plus vite que ce que la plupart ont prévu. Voici pourquoi.

Le coût de possession d'un véhicule électrique baisse

Bien qu'un camion électrique ait un prix affiché plus élevé qu'un véhicule conventionnel aujourd'hui, le nombre réduit de pièces mobiles dans un moteur électrique signifie qu'elles ont souvent un cycle de vie plus long et nécessitent moins d'entretien. En attendant, le prix des batteries baisse à un rythme supérieur aux attentes de la plupart des analystes. L'investissement continu dans le secteur des énergies renouvelables réduit les coûts de produc-

tion d'électricité au point que l'utilisation d'un camion électrique ne représente qu'une fraction du coût du diesel.

Les batteries ne cessent de s'améliorer

Avec l'explosion de la demande de véhicules électriques, l'innovation dans les batteries s'accélère également. Plus légères, les batteries lithium-ion représentent environ un tiers du poids et la moitié du volume par rapport au plomb-acide. Et elles deviennent encore

plus légères et plus puissantes à mesure que la technologie s'améliore. Des gains encore plus importants pourraient être réalisés avec la prochaine génération de batteries, les batteries solides. Ces batteries se rechargent plus rapidement, sont plus sûres et fournissent jusqu'à deux fois la densité de batterie des batteries lithium-ion actuelles, ce qui pourrait doubler l'autonomie.

Les défis en matière d'infrastructures sont abordés

Aujourd'hui, recharger un camion électrique pour des tâches à plus courte autonomie peut se faire facilement pendant la nuit. Bien que les infrastructures pour les camions à recharge rapide soient encore petites, elles se développent à mesure que les villes, les centres logistiques, les constructeurs automobiles et

les stations-service cherchent à répondre à une demande émergente. Et les nouvelles technologies, notamment les chargeurs intelligents et les batteries intelligentes, permettent une recharge ultra-rapide dans un plus large éventail de conditions. De nouvelles découvertes montrent également que la vitesse de charge sera considérablement augmentée par des améliorations des batteries lithium-ion.

Les camions électriques deviennent le meilleur choix

Avec la baisse du prix des véhicules électriques, le choix de l'électrique pourrait devenir plus qu'une question de durabilité et de coût. Les camions électriques sont également populaires auprès des conducteurs, car ils génèrent moins de vibrations que les véhicules diesel traditionnels. Ils sont

plus faciles à manœuvrer et à garer, ce qui les rend bien adaptés à la conduite urbaine et aux livraisons. En tant qu'option à faible émission de carbone sans émissions d'échappement, les camions électriques sont populaires auprès des entreprises qui souhaitent opérer de manière plus durable. Le passage aux véhicules électriques pourrait aller plus vite que ce que beaucoup avaient prévu. Du moins, de nombreux signes indiquent cette évolution. Et les camions électriques sillonnent déjà réellement nos rues.

*Lars Mårtensson,
Director Environment
and Innovation Volvo Trucks.*



MAN TGA 6X4 26.440 - 11/2007

Système mixte WAF tracteur + benne hardox de 2013, 486.000 km, boîte automatique, airco, ponts réducteurs 13 tonnes, suspension avant lames, suspension arrières air, rockinger, caméra etc... **Superbe camion.**



MAN TGL 4X2 12.250 - 03/2018

78.000 km, Euro6, moteur 6 cylindres 250 cv, boîte manuelle 9 vitesses, rockinger, caisse SAXAS L7m06 x l2m49 x h2m37, hayon D'Hollandia 1500 kg, airco, suspension air, PTS 11.990 kg etc... Etat neuf et **disponible de suite.**

**TRUCKS
MPH** S.A.

Trucks MPH S.A.

Zoning Industriel
Chemin du Bois aux Mouches 6
B-5590 Achêne
E411 sortie 20 ter

Nicolas Pirson

Mobile : +32 496 50 50 65
Email : nicolas@trucksmph.com

Trucks MPH est votre partenaire de confiance pour vendre vos camions/tracteurs et semi-remorques d'occasion. Consultez-nous avant de prendre une décision, paiement direct et enlèvement rapide.

**Véhicules visibles
sur rendez-vous.**

www.trucksmph.com

Obligation de communiquer l'identité du chauffeur en cas d'infraction routière



10

Chaque transporteur a déjà été confronté, au moins une fois, à la situation dans laquelle une infraction a été commise avec un véhicule immatriculé au nom d'une personne morale.

À la suite d'un oubli ou pour toute autre raison, la proposition de perception immédiate n'a pas été réglée et le formulaire de réponse n'a pas non plus été renvoyé à la police. Une citation à comparaître devant le tribunal de police arrive dans la boîte aux lettres et ce, pour la raison que l'identité du chauffeur n'a pas été communiquée au moment de l'infraction. Qu'en est-il juridiquement ?

L'article 67 ter de la Loi sur la circulation routière oblige les personnes morales (SA, SRL) et les personnes physiques qui représentent la personne morale (gérants, administrateurs) à communiquer l'identité du chauffeur d'un véhicule immatriculé au nom de la personne morale, lorsqu'il a commis une infraction avec ce véhicule.

Le motif justifiant l'introduction de cette obligation par le législateur était d'éviter que le chauffeur « ne se réfugie derrière la société » pour ainsi échapper à la sanction. Puisque l'on ne savait pas qui conduisait le véhicule et qu'une personne morale ne pouvait pas

(à ce moment) avoir commis d'infraction, cela générerait une situation d'impunité. C'est ce que le législateur a tenté d'éviter en introduisant l'obligation de communication de l'identité du chauffeur et en imposant des sanctions sévères en cas de non-respect de cette obligation (pour les personnes morales, une amende de minimum 4.000,00 EUR et pour les personnes physiques représentant des personnes morales, une amende de 1.600,00 EUR minimum et une peine de prison de 15 jours à six mois).

En 2018, le législateur a élargi l'obligation de l'article 67 ter en précisant que lorsque l'identité du chauffeur

ne peut pas être communiquée, l'identité de la "personne responsable du véhicule" devrait désormais être communiquée. Dans les travaux parlementaires préparatoires il n'est pas précisément décrit ce que l'on entend par "la personne responsable du véhicule"... On peut ainsi penser au fleet manager. C'est donc à cette personne qu'incombe désormais la même obligation de communiquer, dans les temps, l'identité du chauffeur qui a commis l'infraction.

Une observation non négligeable sur ce point (et qui valait déjà pour les anciennes versions de l'art. 67 ter de la Loi sur la circulation routière), est qu'il ne suffit pas de répondre qu'il est impossible de savoir qui était le chauffeur au moment de l'infraction. L'art. 67 ter impose, en effet, également de prendre les mesures suffisantes pour permettre de communiquer

l'identité du chauffeur (p. ex. la tenue d'un registre, d'un journal etc.). Pour échapper à cette responsabilité, il convient de démontrer la force majeure, la fraude ou le vol.

La Loi tente toutefois de proposer une solution permettant de réduire le risque de poursuites et de sanctions. Il est ainsi possible d'attribuer un chauffeur fixe à un véhicule dans la Banque Carrefour des véhicules. De cette manière, en cas d'infraction constatée avec le véhicule concerné, la police et le parquet doivent partir du principe que le chauffeur fixe mentionné dans la Banque Carrefour des véhicules est effectivement le chauffeur. Ce dernier recevra, par conséquent, directement l'amende.

Si le chauffeur renseigné dans la Banque Carrefour des véhicules ne devait pas être le chauffeur res-

ponsable de l'infraction, il revient alors au chauffeur renseigné de révéler l'identité du chauffeur effectif et d'apporter la preuve qu'il n'était pas lui-même le chauffeur.

Relevons ici que pour ce qui concerne les (semi-)remorques des entreprises de transport, aucun chauffeur fixe n'est généralement lié à une (semi-)remorque. C'est le numéro de plaque de la semi-remorque qui est flashé lors des contrôles fixes ou mobiles par caméras. L'enregistrement dans la Banque Carrefour des véhicules n'offre donc pas de solution à ce problème.

Soulignons enfin que si vous étiez assigné devant le tribunal de police parce que les obligations mentionnées ci-avant n'auraient pas été respectées, il ne s'agirait pas automatiquement d'une affaire perdue d'avance.

**WE SOLVE YOUR
LEGAL PROBLEMS
IN TRANSPORT.**

TLA

**TRANSPORT
EN LOGISTIEK
ADVOCATEN**

Bruggesteeweg 315
B 8830 Hooglede (Roeselare)

T +32 (51) 25 20 31
E info@tl-a.eu

www.tl-a.eu

L'obligation de communiquer l'identité du chauffeur ou du responsable du véhicule, doit être remplie dans un délai de 15 jours suivant la réception du questionnaire en question. Ce délai vous offre la possibilité de préparer votre défense. S'agissant d'une matière pénale, il revient, en effet, au parquet de fournir la preuve que toutes les conditions légales liées au constat de l'infraction sont bien remplies. Le parquet doit donc apporter la preuve que la communication de l'identité du chauffeur a bien été réclamée.

La jurisprudence, avec en tête la Cour de Cassation (la plus haute instance judiciaire de Belgique) se montre, dans des affaires récentes, particulièrement sévère sur la question de la clarté de la demande de communication de l'identité du chauffeur.

Dans son Arrêt du 7 janvier 2020, la Cour de Cassation a en effet considéré que la question de la clarté du formulaire relatif à la communication de l'identité du chauffeur était, tout simplement, sans objet.

Dans le passé, la police envoyait une copie du procès-verbal et y ajoutait un formulaire de réponse dans lequel l'identité du chauffeur devait être indiquée.

Avec le nouveau système, la police envoie une copie du procès-verbal avec une proposition de perception immédiate.

Dans cette proposition de perception immédiate, la manière de payer l'amende ou de la contester

est communiquée. La contestation de l'amende doit être effectuée en ligne via un formulaire de contestation sur le site : www.amendes-routieres.be.

A l'endroit de l'explication relative de la contestation de l'amende, il est également indiqué que si cela concerne une infraction commise avec un véhicule inscrit au nom d'une personne morale, l'identité du chauffeur doit être communiquée et ce, via ce formulaire de contestation électronique.

Pour beaucoup de personnes la question de l'identité n'était pas claire et donnait l'impression que l'identité ne devait être communiquée qu'en cas de contestation, ce qui n'était souvent pas le cas.

Considérant le libellé de cette demande et ces instructions comme assez peu clairs, certains tribunaux de police ont prononcé des non-lieux lorsque l'identité du chauffeur n'avait pas été communiquée.

Si les autorités ne vous demandent pas clairement certaines informations, ces mêmes autorités peuvent-elles vous reprocher de ne pas avoir fourni les informations demandées ?

Cette jurisprudence a toutefois été rejetée par la Cour de Cassation qui a statué que la problématique n'était pas de savoir si la question de la demande d'identité avait été clairement formulée ou non. L'obligation de communiquer l'identité découle en effet de la Loi, et nul n'est censé l'ignorer ! Dès qu'une question est posée, que celle-ci

soit claire ou non, il convient d'y répondre et donc, en l'occurrence, de communiquer l'identité du chauffeur.

Par conséquent, si vous recevez une invitation à payer une perception immédiate, vous êtes obligé de vous connecter sur le site www.amendes-routieres.be, d'y compléter le formulaire et de communiquer l'identité du chauffeur. N'oubliez ensuite pas d'imprimer le formulaire et de l'envoyer par la poste puisqu'apparemment le système des amendes en ligne n'est pas en mesure de prévoir un envoi électronique dudit formulaire...

Attention, il ne suffit pas de payer l'amende infligée, vous devez également fournir l'identité du chauffeur. Vous êtes en effet légalement obligé de communiquer l'identité même si vous avez déjà payé l'amende.

Vincent Van der Mast
Avocat Transport et Logistique
vandermast@tl-a.eu

Il ne suffit pas de payer l'amende infligée, vous devez également fournir l'identité du chauffeur.

Comment instaurer le télétravail dans votre entreprise ?

En conséquence de la crise du coronavirus, le télétravail a été instauré de façon obligatoire dans la plupart des entreprises. Avant la pandémie, la plupart des entreprises n'avaient aucune expérience en la matière. Elles ont donc soudainement été confrontées au travail à distance, avec tout ce que cela implique au niveau juridique et pratique. Dans cette note d'informations, nous tenterons de vous expliquer le cadre juridique relatif au télétravail et ce, sans être exhaustif.

I. Cadre légal

Le télétravail n'existait pas encore lorsque la Loi sur les contrats de travail a été élaborée en 1978. C'est seulement avec le développement des technologies modernes qu'il a été question de travail à distance. La principale réglementation a été mise en œuvre par les partenaires sociaux, au niveau du Conseil national du Travail via la CCT 85 pour le télétravail structurel. Elle a ensuite été complé-

tée, pour ce qui concerne le télétravail occasionnel, par la Loi concernant le travail faisable et maniable du 5 mars 2017. Plus récemment encore, la CCT 149 concernant la recommandation ou l'obligation du télétravail, en raison de la crise du coronavirus est venu compléter le cadre juridique.

II. Types de télétravail

Il existe en principe deux types de télétravail : le télétravail structurel et

le télétravail occasionnel. Avec la crise du coronavirus, un "variant" temporaire est venu se rajouter.

A. Télétravail structurel (CCT n°85)¹

1. Définition

Selon l'article 2 de la CCT susmentionnée, le télétravail est : "Une forme d'organisation et/ou de réalisation du travail, utilisant les technologies de l'information, dans le cadre d'un contrat

info@paycover.be - www.paycover.be

COURTRAI

Engelse Wandeling 2 bus K07G
8500 COURTRAI
T. 056 60 17 38
F. 056 61 36 03

GAND

Dublinstraat 35 bus 014
9000 GAND
T. 09 218 17 70
F. 09 218 17 79

BRUXELLES

Avenue du Port 104-106
1000 BRUXELLES
T. 02 421 07 25
F. 02 420 67 79

HANNUT

Rue de Tirlemont 155 A boîte 1
4280 HANNUT
T. 019 63 23 80
F. 019 63 73 01

de travail, dans laquelle un travail, qui aurait pu également être réalisé dans les locaux de l'entreprise, est effectué hors de ces locaux, de façon régulière et non occasionnelle²."

Le travail à distance sera effectué dans la plupart des cas au moyen d'un ordinateur portable ou d'une tablette, en-dehors des bâtiments de l'entreprise et sur une base régulière. Ce que signifie le terme "régulier" n'est pas précisé dans la Loi.

Tant le fisc que l'ONSS ont tenu à clarifier les choses. Depuis peu, ils ont développé un point de vue commun sur ce qui peut être considéré comme structurel et régulier.

Ils considèrent le télétravail comme structurel et régulier si vos travailleurs travaillent l'équivalent d'un jour par semaine à la maison sur une base mensuelle³.

2. Pour qui est-ce d'application ?

Le télétravail peut être exercé au domicile du télétravailleur ou dans n'importe quel autre endroit choisi par ce dernier. Le télétravail effectué dans un bureau satellite du travailleur, c'est-à-dire, dans un local décentralisé de l'employeur ou dans un local que l'employeur met à la disposition du travailleur, tombe en-dehors du champ d'application de cette convention⁴.

Il est important de noter que le télétravail n'est pas d'application pour les télétravailleurs occasionnels (infra) et les travailleurs domestiques. Les travailleurs domestiques (ex. repassage) ne font pas de télétravail car ils n'utilisent pas la technologie informatique à titre principal, mais effectuent du travail manuel.

3. Comment l'instaurer ?

Le télétravail peut faire partie de la description de fonction initiale ou peut être convenu dans le contrat de travail en cours, sur une base volontaire par les travailleurs et employeurs concernés. Les deux parties doivent tomber d'accord sur ce point. Le tra-

vailleur ne peut pas exiger unilatéralement le droit au télétravail structurel, sans l'accord de l'employeur.

Inversement, le travailleur peut refuser le télétravail structurel s'il n'a pas été convenu dans une disposition contractuelle.

L'instauration du télétravail structurel a lieu via un accord écrit. Ce document doit être établi individuellement avec chaque (télé)travailleur et ce, au plus tard au moment où le télétravail commence via l'exécution du contrat. Le télétravail peut être instauré via une annexe au contrat de travail.

Le document écrit doit au moins contenir les mentions suivantes⁵ :

- La fréquence du télétravail effectué et éventuellement les jours et/ou les heures de présence dans l'entreprise.
- Les moments ou les périodes durant lesquels le télétravailleur doit être joignable et via quels moyens.
- Les moments durant lesquels le télétravailleur peut faire appel à un support technique.
- Les modalités de prise en charge par l'employeur des frais et des coûts liés au télétravail.
- Les conditions et modalités du retour au travail dans les locaux de l'employeur
- Le(s) lieu(x) que le télétravailleur a choisi pour effectuer son travail.
- La convention de télétravail ne doit pas avoir un caractère permanent. La convention écrite pour le télétravail peut être conclue pour une durée déterminée. En pratique, de nombreuses entreprises prévoient une phase de test de quelques mois afin de se réserver la possibilité d'évaluer le télétravail.

4. Conditions de travail

a. Informer⁶

S'agissant des conditions de travail, le télétravailleur bénéficie des mêmes droits que les travailleurs compa-

rables occupés dans les locaux de l'employeur.

Le télétravailleur doit être informé des conditions de travail et en particulier des conditions complémentaires comme :

- La description du travail à réaliser dans le cadre du télétravail.
- Le département de l'entreprise auquel il est rattaché.
- L'identification de son supérieur immédiat ou des autres personnes auxquelles il peut adresser des questions de nature professionnelle ou personnelle.
- Les modalités pour faire rapport.

Vu que ces aspects peuvent être changeants et évolutifs, il peut être difficile de tous les reprendre dans l'annexe télétravail structurel. C'est pourquoi, il peut être indiqué de se référer à une éventuelle convention collective de travail concernant le télétravail conclue au niveau du secteur ou de l'entreprise ainsi qu'au règlement de travail.

b. Equipements⁷

L'employeur est responsable de la mise à disposition, de l'installation et de l'entretien des appareils nécessaires au télétravail. L'employeur indemnise ou paie exclusivement les frais des connexions et des communications en rapport avec le télétravail.

Si le télétravailleur utilise son propre appareil, alors les frais liés au télétravail comme l'installation des programmes informatiques, les frais de fonctionnement et d'entretien ainsi que les coûts d'amortissement de l'appareil sont à charge de l'employeur.

Le remboursement des frais supportés et leur montant doivent être repris dans l'annexe télétravail du contrat de travail pour éviter toutes discussions.

En cas de panne d'un équipement utilisé par le télétravailleur ou en cas de force majeure l'empêchant d'effectuer son travail, celui-ci est



tenu d'en informer immédiatement l'employeur. L'employeur est tenu de payer la rémunération convenue au télétravailleur. Des modalités spécifiques peuvent être prévues comme des travaux de remplacement ou un retour temporaire dans les locaux de l'employeur.

c. Protection des données⁸

Si le travailleur ne preste pas dans l'entreprise, il est connecté à distance au réseau de l'entreprise. Il convient souvent de se connecter via des plateformes externes pour avoir accès au réseau. C'est pourquoi la protection des données informatiques est essentielle.

Pour cette raison, l'employeur doit prendre les mesures, notamment en matière de logiciels, assurant la protection des données utilisées et traitées par le télétravailleur à des fins professionnelles.

Le télétravailleur doit par conséquent être informé des législations et des

règles de l'entreprise applicables pour la protection des données. Le télétravailleur doit se conformer à ces législations et à ces règles.

Les sanctions éventuelles du non-respect des politiques IT en vigueur dans l'entreprise doivent être communiquées par l'employeur conformément aux dispositions de la convention collective n° 81 du 26 avril 2002 relative à la protection de la vie privée des travailleurs à l'égard du contrôle des données de communication électroniques en réseau⁹.

d. Bien-être au travail¹⁰

L'employeur informe le télétravailleur de la politique de l'entreprise en matière de santé et de sécurité au travail, en particulier des exigences relatives aux écrans de visualisation.

Vu la montée du taux de télétravail, cette disposition devient de plus en plus importante. Les employeurs doivent informer les travailleurs sur l'utilisation correcte des écrans, par

exemple en matière d'ergonomie et de distance de lecture. Il convient également de prêter attention à la posture de télétravail, en concertation avec le conseiller en prévention.

Outre le bien-être physique du travailleur, l'employeur doit également prêter attention à la prévention de l'isolement pour ne pas mettre à mal la santé mentale du travailleur.

L'employeur doit s'assurer que des mesures sont prises pour prévenir l'isolement du télétravailleur par rapport aux autres travailleurs de l'entreprise, notamment par la possibilité de rencontrer régulièrement ses collègues et l'accès aux informations de l'entreprise. A cette fin, l'employeur peut ponctuellement rappeler le télétravailleur au sein de l'entreprise.

B. Télétravail occasionnel

Le télétravail occasionnel est réglementé par la Loi du 5 mars 2017 concernant le travail faisable et maniable. Est ici visé le télétravail qui

Le télétravail ne peut être exigé unilatéralement. Le télétravail structurel ou occasionnel nécessite un accord entre l'employeur et l'employé.

n'est pas presté de manière régulière¹¹.

Il comporte moins de formalités que le télétravail structurel puisqu'il est l'exception à la règle stipulant que le travail est effectué dans l'entreprise.

1. Définition

Le télétravail occasionnel est une forme d'organisation et/ou de réalisation du travail dans le cadre d'un contrat de travail, utilisant les technologies de l'information, dans laquelle des activités, qui pourraient également être réalisées dans les locaux de l'employeur, sont effectuées en dehors de ces locaux de façon occasionnelle et non-régulière.

La différence avec le télétravail structurel est donc le caractère non régulier et il est exécuté sur une base occasionnelle.

2. Dans quels cas ?

Le télétravail occasionnel s'organise en conséquence de l'avènement de circonstances qui peuvent en général être réparties en deux catégories.

La première catégorie concerne les cas de force majeure. C'est le cas lorsque le travailleur ne peut pas arriver sur son lieu de travail suite à un événement imprévu indépendant de sa volonté. Les exemples classiques sont une grève des trains, une alerte canicule pour laquelle il

est demandé de rester à la maison, une tempête de neige, etc...

La deuxième catégorie concerne le télétravail occasionnel sur la base de circonstances personnelles empêchant le travailleur d'exécuter le contrat de travail sur le lieu de travail. Cela peut par exemple être la venue de l'installateur télécom ou celle du plombier pour une réparation urgente, mais également pour une courte visite du médecin, que ce soit durant les heures de travail ou juste après.

3. Comment l'instaurer ?

Le télétravail occasionnel repose également sur un accord entre le travailleur et l'employeur. En principe, le travailleur doit chaque fois effectuer une demande écrite qui doit être approuvée par l'employeur, compte tenu des circonstances. En cas de visite médicale planifiée, cette demande pourra être effectuée à temps dans la plupart des cas. S'il s'agit d'un événement imprévu, cela sera beaucoup plus difficile et la demande devra souvent se faire par téléphone.

L'employeur a le droit de refuser le télétravail car, contrairement au télétravail structurel (pour lequel le droit de travailler à distance pour un délai plus long est fixé dans un avenant au contrat de travail), en cas de télétravail occasionnel, l'employeur doit chaque fois donner son autorisation.

Bien que ce ne soit pas une obligation, il peut être indiqué que l'employeur fixe un cadre dans lequel le télétravail occasionnel peut être demandé, au moyen d'une convention collective de travail ou du règlement de travail. Dans ce cas, la convention collective de travail ou le règlement de travail doit au moins contenir les éléments suivants :

- Les fonctions et/ou les activités au sein de l'entreprise qui sont compatibles avec le télétravail occasionnel.
- La procédure pour demander et accorder le télétravail occasionnel.
- La mise à disposition éventuelle par l'employeur de l'équipement nécessaire pour le télétravail occasionnel et du support technique.
- L'accessibilité éventuelle du travailleur durant le télétravail occasionnel.
- La prise en charge éventuelle par l'employeur des frais relatifs au télétravail occasionnel.

4. Conditions de travail

a. Organisation du travail

Le télétravailleur occasionnel bénéficie des mêmes droits en matière de conditions de travail et est soumis à une charge de travail et à des normes de prestation équivalentes à celles des travailleurs comparables occupés dans les locaux de l'employeur.

Professional Transport Training Centre

La formation en mode professionnel

- **Formation continue obligatoire (code 95):**
 - Regroupe des acteurs majeurs du secteur de la formation, spécialisés dans le transport
 - Formateurs expérimentés
 - Programme complet (35 heures)
- **ADR**
 - Colis / colis + citerne
 - Conseiller à la sécurité
- **Ecocombis**



Professional Transport Training Centre

Formation continue obligatoire Code 95

PTTC regroupe des acteurs majeurs du secteur de la formation spécialisés en transport pour offrir une solution concrète et complète aux entreprises confrontées aux exigences de l'Union européenne en matière de formation continue des chauffeurs routiers.

La directive européenne 2003/59/CE (transcrite en droit belge par l'Arrêté Royal du 4 mai 2007) est entrée en application le 10 septembre et impose à tous les chauffeurs professionnels (indépendants et salariés) titulaires d'un permis C/CE de suivre 35 heures de formation sur 5 ans.

Cette réglementation s'impose à tous les conducteurs professionnels dont la conduite du véhicule constitue l'activité principale.

Les formations suivies par les chauffeurs dans le cadre de cette nouvelle loi seront dispensées uniquement par des centres de formations agréés, qui transmettront les coordonnées de leurs élèves par voie électronique aux autorités. Un fichier central compilera ainsi toutes les données, et permettra, à l'échéance d'une période de cinq ans de distinguer les bons élèves, qui se verront remettre un nouveau permis de conduire avec un "code 95" attestant qu'ils ont satisfait à leurs obligations.



A qui faire confiance ?

La Belgique compte plus de 150.000 titulaires du permis C/CE, dont environ 100.000 qui devront se soumettre aux exigences de la directive européenne. Un rapide calcul permet donc d'estimer le volume des cours de formation continue à un minimum de 700.000 heures par an... De multiples acteurs sont actifs sur le marché, et il est donc difficile de faire le bon choix.

N'attendez pas et confiez dès à présent votre formation continue aux professionnels de PTTC.

PTTC se positionne comme le centre de référence pour la formation des chauffeurs routiers. Il regroupe différents intervenants possédant chacun de nombreuses années d'expérience. L'objectif de PTTC asbl est de garantir un service complet, tant au niveau de la formation (avec différents locaux complètement équipés pour les cours théoriques et deux pistes d'essais facilement accessibles), qu'au niveau administratif (prise en charge du suivi avec le SPF Mobilité & Transports, et récupération des subsides auprès des différents intervenants, comme le Fonds Social Transport & Logistique, les chèques-formation, ...). PTTC asbl a donc déposé l'ensemble des demandes d'agrément nécessaires pour se faire.

Flexibilité et pertinence

PTTC connaît le secteur du transport sur le bout des doigts. Il sait donc mieux que quiconque les contraintes et les problèmes auxquels les chauffeurs routiers sont confrontés au quotidien. Les modules de formation du PTTC s'adaptent dès lors facilement à votre situation, tout en présentant un tronc commun fort, destiné à aider tous les chauffeurs à faire face aux défis de leur profession.

Cours en entreprise

Si un nombre suffisant de participants peut être réuni, PTTC vous offre la possibilité d'organiser des formations en entreprise.



Chargement et arrimage des charges

Eviter les pertes de chargement !

- Les nouveautés réglementaires de l'AR du 27 avril 2007
- Le code européen des bonnes pratiques
- La norme européenne 12195-1:2010
- Calculer le nombre de sangles nécessaires

Constat d'accident

Bien le comprendre pour bien le maîtriser !

- Compléter convenablement et intégralement le document européen de constat
- Apprendre à synthétiser la situation et la dessiner correctement
- Conséquences d'un oubli, d'une explication incomplète ou incorrecte

Temps de conduite et de repos

Les bons réflexes pour éviter les amendes !

- Parfaitement maîtriser la réglementation européenne
- Les temps de conduite et de repos journaliers et hebdomadaires
- Les interruptions
- Calcul des cumuls du temps de conduite
- Calcul des reports de temps de repos

Documents de transport

Comprendre leur importance, maîtriser leur complexité !

- Les différentes lettres de voiture (CMR, distribution, - 50 km)
- L'importance des signatures
- La formulation des réserves
- La feuille de route

Tachygraphes

Eviter les pièges des tachygraphes analogiques et digitaux !

- Bien comprendre chaque pictogramme
- Utiliser correctement l'appareil digital
- Eviter les amendes
- Problématique de la minute perdue
- Réactions en cas de contrôle

Conduite économique

Lorsque écologie rime avec économies !

- Améliorer le confort de conduite en réduisant la consommation, l'usure des pneus, les plaquettes de freins et de l'embrayage
- La gestion des accélérations et décélérations
- Exercice sur parcours routier avant et après la formation
- Analyse sur le terrain du temps de parcours et des gains de la conduite économique

Premiers soins

En agissant vite, le pire peut être évité !

- Impact des accidents de la route
- Les 4 étapes en secourisme :
 - Protection
 - Bilan vital
 - Alerter les services de secours
 - Premiers secours
- CPR : Cardio – Pulmonaire – Ressuscitation
- Cours interactif et participatif : réanimation

Formation écocombis

Les véhicules plus longs et plus lourds (VLL ou écocombis) sont des combinaisons de véhicules qui peuvent mesurer jusqu'à 25m25 de long (au lieu de 18m75) et avoir une masse totale jusqu'à 60 tonnes (au lieu de 44 tonnes maximum). Ces combinaisons sont composées de trois véhicules avec deux centres de giration.

Dans le cadre des projets-pilotes (flamand et wallon), il est prévu que les chauffeurs doivent suivre une formation pratique, sur terrain privé, pour la réalisation de manœuvres ainsi que sur la voie publique, à réaliser avec un écocombi. PTTC est agréé par les autorités wallonnes comme centre autorisé à dispenser des cours Ecomobis.

Formations ADR

- Colis / colis + citerne / carburants
- Conseiller à la sécurité

Certificat de conducteur ADR

L'Accord ADR impose aux conducteurs de véhicules transportant des produits dangereux de disposer d'un certificat de formation ADR.

PTTC propose des formations de conducteurs ADR :

- pour le transport de produits dangereux **en colis**
- pour le transport de produits dangereux **en citerne**
- pour le transport spécifique de **produits explosifs de la classe 1**
- pour le transport spécifique de **carburants liquides**
- ainsi que les **recyclages prévus tous les 5 ans**

Certificat de conseiller à la sécurité ADR

L'Accord ADR prévoit également que chaque entreprise dont les activités comprennent l'expédition ou le transport de marchandises dangereuses par route ou les opérations connexes d'emballage, de chargement, de remplissage ou de déchargement, désigne un ou plusieurs conseillers à la sécurité pour le transport de marchandises dangereuses, chargé(s) d'aider à la prévention des risques pour les personnes, les biens ou l'environnement, inhérents à ces activités.

PTTC propose des formations de conseillers à la sécurité ADR :

- pour le transport des produits dangereux **toutes classes sauf 1 (explosifs), 2 (gaz) et 7 (radioactifs)**
- pour le transport spécifique de produits dangereux de la **classe 2 (gaz)**
- ainsi que les **recyclages prévus tous les 5 ans**



Avenue du Port 104-106
B-1000 Bruxelles
Tél : 02 421 07 26
Fax : 02 421 07 28
info@pttc.be
www.pttc.be

Demande de renseignements

OUI, Je suis intéressé par les formations organisées par PTTC
 ADR CODE 95 ECOCOMBI

Nom : _____ Prénom : _____

Société : _____ Fonction : _____

Téléphone : _____ E-mail : _____

Adresse : _____

Code postal : _____ Localité : _____

A renvoyer par e-mail à info@pttc.be ou par courrier : **PTTC - Avenue du Port 104-106 - 1000 Bruxelles**

Le télétravailleur occasionnel gère l'organisation de son travail dans le cadre de la durée du travail en vigueur dans l'entreprise.

Il devra donc prêter le même nombre d'heures que celui fixé dans son horaire de travail, sans devoir strictement respecter son horaire de travail¹².

Si, par exemple, une demi-heure ne peut pas être effectuée à cause d'une panne de courant suite à l'installation d'un appareil électrique, celle-ci devra être récupérée à un autre moment.

b. Equipements

En cas de télétravail occasionnel à la maison, l'employeur et le travailleur doivent convenir de la joignabilité du travailleur, de l'indemnité pour les frais encourus et éventuellement de la mise à disposition de matériel informatique permettant de travailler à distance.

III. Indemnité pour les frais de télétravail

Lorsqu'on travaille de la maison, on utilise les mêmes outils que ceux qu'on utiliserait normalement au bureau. Il en va de l'imprimante, de l'ordinateur, du téléphone, du papier, etc... Par ailleurs, le travailleur affecte une partie de son logement à son activité professionnelle. Il utilise également ses propres sanitaires, de l'eau, du gaz et de l'électricité pendant son travail.

La règle générale en droit du travail veut que l'employeur rembourse les frais que le travailleur encourt dans le cadre de l'exécution de son contrat de travail. Il peut le faire de deux manières différentes.

A. Sur la base des frais réels

Sur base de ce principe, le travailleur est tenu de conserver toutes les pièces justificatives permettant d'établir les frais qu'il a supportés. Le travailleur les transmet à l'employeur par le biais d'une note de frais (élec-

tronique) que ce dernier rembourse ensuite. Ce genre de paiement est effectué la plupart du temps en même temps que le versement du salaire mensuel, mais ces frais ne sont pas considérés comme de la rémunération et sont, par conséquent, exonérés des charges sociales et fiscales. Pour l'employeur il s'agit de frais professionnels déductibles.

Ce système est complexe car calculer exactement les frais réellement occasionnés n'est pas facile. L'utilisation de sa propre habitation, des installations sanitaires, de l'eau, du gaz et de l'électricité ainsi que des installations IT propres à bien lieu, mais seul l'usage dans le cadre de l'exécution du contrat de travail peut être comptabilisé.

De ce fait, le travailleur est obligé d'appliquer une clef de répartition difficilement gérable sur les frais occasionnés en fonction du travail exécuté.

Afin d'éviter ces discussions, le fisc et l'ONSS ont établi des directives rendant les indemnités sur les frais forfaitaires possibles pour le télétravail structurel¹³.

B. Les frais forfaitaires dans le cadre du télétravail structurel

En conséquence de l'augmentation du nombre de personnes effectuant du télétravail durant la crise du coronavirus, le fisc a pris les devants afin de clarifier les choses. Les clarifications en question ont été apportées dans la circulaire du 26 février 2021. Par le passé, le fisc et l'ONSS n'étaient pas toujours d'accord par rapport à ces forfaits. Comme la circulaire suit, dans les grandes lignes, les instructions de l'ONSS, ce dernier a finalement décidé de suivre complètement cette circulaire. L'ONSS se réfère donc désormais également à cette circulaire.

1. Application

Il convient de mettre en évidence que ces forfaits ne sont valables que pour le télétravail structurel et régulier.

Comme déjà mentionné ci-avant, les textes de loi ne définissant pas clairement ces termes. Le fisc et l'ONSS ont donc apporté quelques éclaircissements. Ainsi le télétravail est considéré comme structurel et régulier si les travailleurs prestent l'équivalent d'un jour par semaine à la maison, calculé sur une base mensuelle.

Il s'agit donc d'une moyenne et si celle-ci est atteinte, alors l'indemnité de frais est octroyée sans que les cotisations sociales ni le précompte professionnel ne soient dus.

Quelques exemples sont donnés :

Exemple 1

Un travailleur travaille à temps plein.

Afin d'éviter les embouteillages du matin, il travaille quotidiennement les deux premières heures de sa journée de travail depuis son domicile. Le reste des heures est presté au bureau.

Les deux premières heures de la journée entrent en considération pour la fixation du télétravail structurel et régulier. Cela correspond à l'équivalent d'un jour de travail par semaine.

Exemple 2

L'employeur élabore un système de rotation dans lequel les travailleurs sont divisés en groupes, et chaque groupe travaille durant un mois de la maison et les autres travaillent au bureau.

Les travailleurs travaillent l'équivalent d'un jour de travail par semaine à la maison. Il s'agit donc ici aussi de travail à domicile structurel et régulier.

2. Quels frais sont indemnisés et pour quel montant ?

a. Frais généraux de bureau

Ils concernent les frais généraux de bureaux exposés par le travailleur dans le cadre de l'exécution de son contrat de travail. Il s'agit de quelques fournitures de bureau, du

gaz, de l'électricité, du papier pour imprimante, du loyer, des rafraîchissements, ...

L'indemnité forfaitaire de frais ne peut pas dépasser 129,48 euros par mois. De manière exceptionnelle, suite à la crise du coronavirus, ce montant a été porté à 144,31 euros par mois, jusqu'au 30 septembre inclus.

C'est un montant maximum et l'employeur n'est pas obligé de l'octroyer. Il peut également payer un montant inférieur. Pour les travailleurs à temps partiel, il convient de proratiser ces montants. A nouveau, il ne s'agit pas d'une obligation.

b. Matériel IT et Internet

L'employeur peut choisir de fournir un ordinateur portable ainsi que le matériel périphérique au télétravailleur. Il est également possible pour l'employeur d'indemniser le travailleur lorsque ce dernier utilise son propre matériel informatique à des fins professionnelles. Le travailleur fournit alors les preuves d'achat du matériel en question. Afin d'éviter des discussions concernant la répartition en usage privé et usage professionnel, des forfaits ont également été instaurés :

- 20 euros par mois pour l'usage professionnel d'une connexion Internet privée et l'abonnement qui s'y rapporte.
- 20 euros par mois pour l'usage professionnel de l'ordinateur privé et du matériel périphérique.
- Une indemnité de maximum 5 euros par mois et par appareil (autre qu'un ordinateur) pour l'usage professionnel d'un deuxième écran d'ordinateur personnel, d'une imprimante/scanner, avec un plafond fixé à 10 euros par mois.

c. Mobilier de bureau

Indépendamment du petit matériel de bureau, l'employeur peut également intervenir dans l'achat de mobi-

lier de bureau plus gros. Il s'agit plus spécifiquement du remboursement des éléments suivants (énumération non exhaustive) :

- Chaise de bureau
- Table de bureau
- Armoire de bureau
- Lampe de bureau fonctionnelle
- Deuxième écran d'ordinateur
- Imprimante et/ou scanner
- Clavier
- Souris, tapis de souris, pavé tactile (trackpad) ou boule de commande (trackball)
- Casque téléphonique
- Appareillage spécifique dont les personnes ayant un handicap ont besoin pour pouvoir travailler aisément avec un pc

Pour le fisc, une chaise de bureau ergonomique, une table de bureau ou une souris peuvent également entrer en ligne de compte, lorsque l'employeur met ce type de mobilier de bureau et/ou le matériel informatique à disposition des travailleurs dans des circonstances normales sur le lieu de travail.

Ces articles sont remboursés sur la base du prix réel ; il n'y a pas de forfait ici mais ce remboursement peut être cumulé aux forfaits pour le matériel du bureau et IT.

3. Les forfaits sont des montants maximums

Les forfaits décrits ci-dessus sont des montants maximums. L'employeur n'est pas obligé de payer intégralement le montant total de ces forfaits aux travailleurs. Il est donc recommandé de préciser ces éléments financiers dans la convention écrite dans laquelle le télétravail est convenu et ce, afin d'éviter toutes discussions ultérieures.

IV. Accidents du travail durant le télétravail

Un télétravailleur est couvert par l'assurance accidents du travail si l'accident se produit à la maison du-

rant l'exécution du contrat de travail et que cet accident est le résultat de l'exécution du contrat de travail. Une présomption réfragable que l'accident s'est produit pendant l'exécution du contrat de travail est d'application et ce, aux conditions suivantes :

- L'accident a eu lieu pendant les heures de travail du télétravailleur et
- L'accident a eu lieu à un endroit mentionné comme un lieu de travail

S'il n'existe pas de contrat écrit, une couverture est encore possible via l'assurance mais la présomption que le dommage est lié au télétravail ne joue plus. Les règles de preuves normales seront alors d'application.

Cet élément illustre l'importance d'avoir un document écrit qui mentionne les accords convenus entre les parties pour le télétravail structurel, occasionnel ou lié à la crise du coronavirus.

V. Temps de travail

La loi sur la durée du travail ne s'applique pas aux télétravailleurs. Cela signifie qu'ils ne sont pas soumis aux limites de temps de travail journalières et hebdomadaires. Les télétravailleurs ne peuvent en principe pas demander la récupération des heures supplémentaires ni de repos compensatoire.

Attention, dans la plupart des annexes pour le télétravail structurel, un horaire de travail est bien mentionné ainsi que les heures durant lesquelles le télétravailleur doit être joignable. Si le travailleur peut ensuite démontrer que le dépassement de l'horaire prévu a été demandé par l'employeur, alors le salaire pour ces heures prestées est dû.

Il est dès lors conseillé de mentionner dans les dispositions relatives au télétravail que les heures supplémentaires sont exclues.



VI. Le télétravail après la crise du corona : un droit acquis ?

En conséquence de la crise du coronavirus, de nombreux employeurs ont été confrontés, pour la première fois au télétravail. D'abord fortement recommandé, le télétravail a, à un moment donné, été rendu obligatoire et les travailleurs ont été obligés de prêter leurs heures de travail à la maison.

Actuellement, certains employeurs constatent que tous les travailleurs ne sont pas prêts à retourner travailler au bureau à temps plein. Ces derniers considèrent même ce télétravail comme une sorte de droit acquis.

Il va sans dire que le télétravail offre des avantages incontestables au travailleur parce qu'il ne perd plus de temps lors de ses déplacements, pour ne citer qu'un exemple. Pour l'employeur, le télétravail offre également des avantages notamment parce qu'il permet de réaliser des éco-

nomies sur les espaces de bureaux. En revanche, le manque de contact social et dans une moindre mesure, le peu de contrôle que l'employeur peut effectuer sur le télétravail, sont les inconvénients les plus importants.

Si aucune convention ne régle le télétravail structurel, le travailleur ne peut pas exiger de pouvoir télétravailler. L'employeur doit donner son accord pour ce faire. Pour le télétravail occasionnel, le travailleur doit systématiquement demander l'accord de son employeur.

La CCT 149 qui régula le télétravail dans le cadre de la crise corona, a obligé tous les employeurs à mettre sur papier des règles écrites pour le télétravail dans l'entreprise, durant la pandémie. Lorsque ces règles expireront et si elles ne sont pas pérennisées dans une convention durable concernant le télétravail structurel, le travailleur ne pourra alors en tirer aucun droit.

1. CCT n°85 concernant le télétravail
2. Art. 2, CCT n°85.
3. Circulaire 2021/C/20 du 26 février 2021 concernant l'intervention de l'employeur pour le travail à domicile; Instructions intermédiaires ONSS du 4 mars 2021.
4. Art. 4, CCT n°85.
5. Art. 6, CCT n°85.
6. Art. 7, CCT n°85.
7. Art. 9, CCT n°85.
8. Art. 14, CCT n°85.
9. CCT n°81 du 26 avril 2002 pour la protection de la vie privée des travailleurs en vue du contrôle des données des communications électroniques en ligne.
10. Art. 8 et 15, CCT n°85.
11. Art. 22-28, Loi du 5 mars 2017 concernant le travail faisable et maniable.
12. Art. 26, de la Loi du 5 mars 2017 concernant le travail faisable et maniable. www.emploi.belgique.be.
13. Circulaire 2021/C/20 du 26 février 2021 sur les interventions de l'employeur pour le travail à domicile; Instructions intermédiaires ONSS du 4 mars 2021
14. CCT n°149.

Le télétravail dans le cadre de la crise du coronavirus¹⁴

Durant la crise du coronavirus, le télétravail est devenu obligatoire dans toutes les entreprises à l'exception des fonctions pour lesquelles il n'était pas possible. Afin de pouvoir contrôler l'application de cette obligation, de nombreux services d'inspection ont été envoyés sur le terrain. Les travailleurs devaient disposer d'une attestation sur le lieu de travail indiquant qu'ils exerçaient une fonction qu'il n'était pas possible de réaliser en télétravail. Entre avril et juin 2021, il a même fallu introduire une déclaration électronique sur le portail de l'ONSS.

En plus de ces mesures sévères visant à lutter contre la propagation du coronavirus, une convention collective nationale a été conclue par les partenaires sociaux afin d'obliger les employeurs à établir un cadre clair pour l'organisation du télétravail dans les entreprises. Cette CCT à durée déterminée reste en vigueur jusqu'au 31 décembre 2021 inclus. A ce jour, elle est donc encore d'application.

1. Champ d'application

Cette CCT est d'application dans les entreprises qui, au premier janvier 2021, n'avaient pas encore mis en œuvre de régime de télétravail. Si un régime de télétravail était déjà en place structurellement ou occasionnellement, aucun changement ne s'imposait.

2. Quelles conventions ?

L'employeur doit convenir de certains éléments avec ses travailleurs concernant :

- La mise à disposition par l'employeur des équipements et de l'assistance technique nécessaires au télétravail, (p. ex. ordinateur portable/casque/imprimante).
- En cas d'utilisation des propres équipements du télétravailleur, la prise en charge par l'employeur des frais d'installation des programmes informatiques pertinents, des frais d'utilisation, de fonctionnement, d'entretien et d'amortissement.
- Les frais de connexion supplémentaires (internet).
- Les moments ou les périodes durant lesquels le télétravailleur doit être joignable ou non.
- les règles de l'entreprise concernant la protection des données et en particulier des restrictions et sanctions quant à l'usage des équipements et outils informatiques.

3. Droit de contrôle

Le télétravailleur organise lui-même son travail dans le cadre de la durée du temps de travail d'application

dans l'entreprise. Normalement, il suit les horaires qu'il aurait dû respecter dans l'entreprise, à moins qu'il en ait été convenu autrement.

L'employeur a la possibilité d'exercer un contrôle sur les résultats et/ou sur l'exécution du travail. Un contrôle permanent n'est pas autorisé mais l'employeur peut tout de même vérifier, de manière adaptée et proportionnelle, si les tâches qui doivent être réalisées, sont effectuées de manière correcte.

Le télétravailleur doit toujours en avoir connaissance à l'avance et le contrôle doit toujours avoir lieu dans le respect de la vie privée du travailleur.

4. Une indemnité pour les frais temporairement majorée

Les employeurs peuvent octroyer durant la crise du coronavirus, une indemnité de bureau majorée temporaire à leurs travailleurs pour le télétravail structurel et régulier. Le montant actuel de 129,48 euros a été relevé à 144,31 euros, et ce jusqu'au 30 septembre 2021 inclus.

Cette indemnité de bureau couvre les frais et l'utilisation d'un bureau dans un logement privé du travailleur, les frais pour le petit matériel de bureau, les frais de nettoyage et d'entretien du bureau, les frais d'électricité, l'eau et le chauffage, les assurances, le précompte immobilier...

5. Comment l'instaurer ?

Si l'entreprise tombe sous le champ d'application, alors le cadre doit être défini via les procédures de concertation d'usage fixées dans :

- Une convention collective de travail dans l'entreprise ou ;
- Le règlement de travail en vigueur dans l'entreprise ou ;
- Un accord individuel ou ;
- Une politique d'entreprise.



Se faire payer

Un acte de management !



21

Comme nous l'avons expliqué dans un premier article paru dans la précédente édition du Magazine Non Stop, nous vous proposons d'examiner – avec un œil critique – les procédures de recouvrement de vos factures. Nous y consacrons trois articles :

1. se faire payer sans recourir au tribunal (cf. Non Stop 2021-03).
2. se faire payer en saisissant le tribunal, sans avocat ni huissier,
3. se faire payer en confiant les procédures à un avocat.

Pour chacune de ces procédures, nous apprécions les points forts et les points faibles et l'opportunité de recourir à l'une ou l'autre de celle-ci.

Seconde partie

Se faire payer en saisissant le tribunal sans avocat ni huissier : la procédure sommaire d'injonction de payer.

A. En Belgique

Cette procédure est régie par les articles 1338 et suivants du code judiciaire, qui sont une transcription des dispositions européennes en la matière.

1. A quels types de factures cette procédure s'applique-t-elle ?

Pour les clients particuliers, c'est-à-dire non assujettis à la TVA, la procédure concerne toute demande qui tend au paiement d'une somme d'argent qui est de la compétence du juge de paix et

dont le montant ne dépasse pas 1.860 EUR.

Dans le cas d'un transporteur, il s'agirait de factures, ou de solde de factures, de déménagement de particuliers par exemple.

Si vos clients sont des professionnels, c'est-à-dire des entreprises disposant d'un numéro de BCE/TVA, la procédure s'applique aux factures qui relèvent de la compétence du Tribunal de l'Entreprise, anciennement dénommé Tribunal de Commerce.

Dans ce cas, le plafond maximum de 1.860 €, ne s'applique pas.

Enfin la procédure s'applique aussi devant le Tribunal de Police lorsqu'il s'agit de contestations relatives à la

réparation d'un dommage résultant d'un accident de la circulation ou d'un accident ferroviaire même si celui-ci est survenu dans un lieu qui n'est pas accessible au public.

2. Quelles sont les conditions de la procédure ?

Attention : le formalisme est important, s'il n'est pas respecté la procédure sera irrecevable !

- La demande doit être motivée par un écrit émanant du client/débiteur, c'est-à-dire de votre client.

Ce document ne doit pas nécessairement être une « reconnaissance de dette » en bonne et due forme. Cet écrit sera souvent un mail ou une lettre demandant une nouvelle échéance de paiement, ou lorsque votre débiteur dit « qu'il vous payera lorsqu'il sera lui-même payé... ».

Il peut s'agir également d'un écrit par lequel le débiteur ne conteste qu'une faible partie de la facture et qu'il s'empare de cette petite contestation pour ne pas payer la partie incontestablement due de votre créance.

- Il faut que le débiteur, c'est-à-dire votre client, soit domicilié ou ait son siège social ou sa résidence en Belgique.

3. Quelles sont les étapes de la procédure ?

- Cette procédure débute par une « sommation de payer », c'est-à-dire une « mise en de-

meure » adressée au débiteur par lettre recommandée avec accusé de réception.

Cette mise en demeure peut être envoyée par vos soins, ou par un avocat, ou par un huissier.

Ce courrier doit reproduire les articles 1338 à 1344 du Code judiciaire et contenir la sommation de payer les factures, dans les quinze (15) jours.

Le courrier doit aussi désigner le juge qui sera saisi de la demande à défaut de paiement.

- Si cette sommation reste vaine, et que vous n'êtes donc pas payé, la demande est adressée dans les 15 jours qui suivent au juge par une requête établie en deux exemplaires et signée par un avocat.

L'exigence de signature par un avocat est une particularité belge. En effet, le droit européen, applicable dans les autres pays, n'exige pas la signature d'un avocat.

Le titre de l'article n'est donc pas tout à fait exact pour le recouvrement de factures en Belgique. Néanmoins, la procédure sommaire d'injonction de payer peut être engagée selon des modalités similaires dans les autres pays européens, sans intervention d'un avocat, devant les tribunaux de Commerce français, espagnols, italiens etc.

Ces situations sont fréquentes dans le transport internatio-

nal, lorsque le client est établi à l'étranger.

- Dans les quinze (15) jours du dépôt de la requête, le juge y fait droit ou la rejette.

Il prononce une ordonnance « en chambre du conseil », c'est-à-dire sans tenir d'audience publique. Le débiteur n'est donc pas convoqué.

Le juge peut vous donner entièrement raison. Il peut aussi réduire la créance, par exemple en ce qui concerne les conditions générales de transport, les intérêts ou les clauses pénales. Il peut également accorder des délais de paiements.

- Lorsque le juge vous donne raison, en tout ou en partie, son ordonnance a les effets d'un « jugement par défaut ».
- Il faut ensuite « communiquer » l'ordonnance, qui est un véritable jugement, à votre débiteur. Cette « signification » se fait par l'intermédiaire d'un huissier.

La signification contient une copie de la requête, l'indication du délai dans lequel le débiteur peut former « opposition », mais aussi la désignation du juge devant lequel celle-ci doit être portée ainsi que des formes selon lesquelles elle doit être faite.

En outre, l'acte de signification avertit le débiteur, qu'à défaut de recours dans le délai indiqué, il pourra être « contraint » par toutes voies de droit de

Si le dossier est bien constitué et la procédure parfaitement respectée, vous disposerez d'un jugement rapidement et à moindre frais....

Appréciation critique

Les points forts	Les points faibles
<ul style="list-style-type: none"> La procédure est rapide, et souvent les juges rendent leurs décisions dans les quelques jours qui suivent le dépôt de la requête. 	<ul style="list-style-type: none"> Le formalisme est rigoureux et requiert une bonne maîtrise de la procédure. Il faut donc former du personnel administratif qui connaîtra parfaitement la procédure et constituera le dossier pour qu'il ait toutes les chances d'aboutir.
<ul style="list-style-type: none"> La procédure n'est pas chère : en Belgique le droit de mise au rôle est de 50 € (justice de Paix) ou 165 € (Tribunal de l'Entreprise), et sera mis à charge du débiteur. 	<ul style="list-style-type: none"> En Belgique, la requête doit être signée par un avocat. Il faut donc convenir avec lui du montant de ses honoraires.
<ul style="list-style-type: none"> Le contentieux est « inversé » : c'est au débiteur à saisir le tribunal si, après avoir reçu le « jugement par défaut », il entend contester. Il devra alors faire appel à un huissier pour rendre le débat contradictoire. 	<ul style="list-style-type: none"> La procédure doit se faire dans la langue du pays si elle est entamée en dehors de la Belgique, ce qui peut entraîner des frais de traduction.
<ul style="list-style-type: none"> Le dépôt de la requête interrompt le délai de prescription. 	
<ul style="list-style-type: none"> En France notamment, cette procédure peut se faire par Internet. 	
<ul style="list-style-type: none"> Il est possible d'obtenir davantage que le montant principal de vos factures, si vos conditions générales sont parfaitement contractuelles et restent dans les limites autorisées par les tribunaux (10 % d'intérêts par an et une clause pénale de 10 % de la facture). 	

payer les sommes réclamées. Il s'agit notamment des saisies habituelles (mobilier, véhicules, comptes en banque ou saisies des immeubles etc.)

- Si votre requête est rejetée, vous pouvez la réintroduire par la voie ordinaire, c'est-à-dire par une citation d'huissier.

Le débat sera alors contradictoire et se tiendra en audience publique.

B. Dans les autres pays européens.

La procédure sommaire d'injonction de payer est réglée par le droit européen. Elle est similaire, voire un peu plus simple qu'en Belgique.

Certains pays, comme la France, permettent de saisir le tribunal de Commerce du siège social de votre débiteur par Internet, ce qui facilite encore le recouvrement.

C. Nos conseils

La procédure sommaire d'injonction de payer peut être utilisée efficacement, en interne, si vous disposez d'un personnel administratif rigoureux qui comprend bien « le mécanisme ».

Le dossier qui sera joint à la requête contiendra tous les documents inventoriés dans l'ordre chronologique : devis, offres, CMR, factures, lettres de rappel, lettre de mise en demeure par recommandé avec accusé de réception, documents du

débiteur reconnaissant sa dette en tout ou en partie.

Pour l'utiliser en Belgique, convenez d'honoraires forfaitaires avec l'avocat qui signera la requête.

Si le dossier est bien constitué et la procédure parfaitement respectée, vous disposerez d'un jugement rapidement et à moindre frais.

*François Boden,
Parallaxe Cabinet d'avocats.
fb@parallaxe-avocats.be
Tél : 04 342 30 66*



TRANSPORT & LOGISTICS

LET'S MOVE THE FUTURE FORWARD

19-20-21|10|2021
ANTWERP EXPO

**ENRÉGISTREZ-VOUS POUR
VOTRE ENTRÉE GRATUITE**
avec ce code : BAAJ1000

www.transport-logistics.be

by EASYFAIRS

**LE PLUS GRAND ÉVÉNEMENT
DANS LE BENELUX**

**ROUTES, CONFÉRENCES DE HAUTE
NIVEAU, CÉRÉMONIE DE REMISE
DES PRIX, ET TELLEMENT PLUS !**

L'impact de la migration illégale et de la traite des êtres humains sur le transporteur par route



1. La problématique de la migration

Les courants migratoires existent depuis la nuit des temps, néanmoins, en 2015 et 2016, par exemple, plus d'1 million de migrants (y compris les réfugiés) sont arrivés surtout via le Sud, dans l'Union européenne (par la Grèce, l'Italie et l'Espagne). Ce nombre très élevé sans précédent est la conséquence des conflits en Irak et en Syrie. Selon Europol, plus de 90% des étrangers illégaux font, à un moment donné, appel à un passeur.

Outre la traite des êtres humains organisée à partir du pays d'origine du migrant jusqu'au pays de destination, des groupements prévoient également des tronçons. Les migrants parcourent eux-mêmes une partie du trajet jusqu'à un 'hub' ou à un 'hotspot': un lieu stratégique sur la route de la migration où les passeurs leur proposent leurs services. Dans ce hub – une ville, un port, un camp de réfugiés, ... le migrant peut choisir le passeur sur la base de sa réputation, de sa connaissance des trajets, par exemple, pour poursuivre la route.

Le trafic d'êtres humains en Belgique est surtout centré sur la suite du trajet vers le Royaume-Uni ou les pays scandinaves. Bruxelles et la côte font office de hubs importants avec des 'safehouses' ou des lieux d'hébergement dans lesquels les migrants séjournent en attendant le passage.

Au départ, les passeurs utilisaient les parkings le long des autoroutes mais ont ensuite éloigné leur terrain d'action vers les parkings des camions sur les terrains industriels, aux points de service ou le long des routes régionales.

Les migrants doivent faire face à de nombreuses épreuves en cours de route et sont prêts à prendre d'énormes risques. En outre, les passeurs deviennent également de plus en plus violents en n'hésitant pas à menacer et à violenter les personnes qu'ils passent, les autres passeurs, les citoyens présents ou les chauffeurs de camion qui les surprennent.

Ils créent également des situations très dangereuses pour les autres utilisateurs de la route durant la poursuite du voyage.

2. Impact général sur le secteur du transport

Il va de soi que l'impact sur le secteur du transport est important.

Le chauffeur perd du temps lors

des différents contrôles ou lors de la découverte de personnes bloquées dans les terminaux, dans les entrepôts et les véhicules.

A la suite de la fermeture des parkings en France et par extension en Belgique, ou suite aux temps d'attente, les chauffeurs ne sont pas toujours en mesure de respecter les temps de conduite et de repos et risquent de lourdes amendes.

Les migrants n'endommagent pas seulement l'infrastructure (portuaire) et les moyens de transport lors de leur périple. Ils abiment également souvent le chargement présent. (Voir infra).

Outre les dégâts matériels, la société de transport ou portuaire souffre également d'une détérioration de son image.

La présence de personnes en séjour illégal sur et autour des parkings, sur les autoroutes, dans les aéroports, aux alentours des ports (maritimes), dans les trains et les trams, sur des terrains industriels, etc. peut augmenter le sentiment d'insécurité (ex. des chauffeurs). L'intégrité physique du chauffeur peut également être menacée s'il surprend un migrant en pleine intrusion pour occuper un véhicule.

3. La position spécifique du transporteur par route

Trafic d'êtres humains et contrebande

Le trafic d'êtres humains et la contrebande sont un business lucratif qui tente une (petite) minorité de chauffeurs et/ou d'entreprises de transport et qui les pousse à y participer activement avec tous les risques que cela comporte.

En effet, si le chauffeur ainsi que le transporteur sont actifs dans le trafic d'êtres humains, les intéressés risquent une peine de prison de 1 à 5 ans et une amende allant de 500 euros à 5000 euros, et la tentative

est passible d'une peine de prison allant de 1 à 3 ans avec une amende de 100 à 10.000 euros.

Il convient de garder à l'œil le fait que l'amende est augmentée proportionnellement au nombre de victimes.

On parle ainsi de trafic d'êtres humains conformément à l'article 77 bis, deuxième alinéa de la Loi séjour sanctionnée d'une peine de prison de 1 à 5 ans et d'une amende allant de 500 euros à 50.000 euros où une tentative est sanctionnée par une peine de prison de 1 à 3 ans et d'une amende de 100 à 10.000 euros.

L'amende augmente ici également en fonction du nombre de victimes existantes.

Les articles 77 ter, quater et quinquies de la Loi séjour contiennent quelques circonstances aggravantes sanctionnées en fonction des degrés de gravité, tandis que l'article 77 sexies de la Loi séjour contient la transposition des droits cités dans l'article 31 du code pénal et la confiscation particulière spécifiée à l'article 42, 1, du Code pénal.

L'Immigration Act anglais de 1971 prévoit également une peine de prison pouvant aller jusqu'à 14 ans ou une amende (ou les deux).

En outre, le véhicule concerné peut être saisi par les autorités britanniques.

Le Royaume-Uni et le transporteur

La terre promise vous accueille avec... des amendes

En Belgique, l'article 4 bis de la Loi séjour prévoit une responsabilité principale dans le chef du transporteur pour l'amende administrative de l'étranger qui n'est pas entré dans le Royaume par un poste frontière. Pour ce qui concerne les transporteurs aériens ou maritimes

ainsi que pour les transporteurs effectuant du transport international de personnes par bus, autocar ou minibus, les dispositions pénales spécifiques en la matière sont reprises sous l'intitulé III bis de la Loi séjour.

Dans la lutte contre l'immigration illégale vers le Royaume-Uni, c'est l'Immigration and Asylum Act 1999 Chapter 33, et plus précisément la part II (articles 32 à 43) intitulé Carriers' Liability, qui s'érige comme une dangereuse épée de Damoclès, notamment, pour le transporteur par route. Il convient donc de lui accorder une attention toute particulière.

Cet « Act » décrit un migrant illégal comme quelqu'un qui tente de passer outre le contrôle à l'immigration en étant "concealed in a vehicle" (c'est-à-dire « dissimulé dans un véhicule »). Le terme "vehicle" ne désigne pas uniquement le véhicule mais également la remorque ou la semi-remorque, le container ou tout autre véhicule soumis ou adapté pour être tiré par un (autre) véhicule).

Il prévoit la possibilité d'infliger une amende administrative par "clandestin entrant".

Chacune des personnes suivantes entre, individuellement, en considération pour une amende, conformément à l'art. 32 (5):

- si le moyen de transport est un véhicule - comme défini plus haut - : le propriétaire, le locataire et le chauffeur
- si le moyen de transport est une remorque détachée, le propriétaire, le locataire et l'opérateur.

Le fait que ces personnes ne savaient pas ou ne soupçonnaient pas que des passagers clandestins s'étaient retranchés dans le moyen de transport n'est pas pertinent ; **la simple présence d'un migrant illégal est suffisante pour**

l'établissement d'une amende. L'amende peut s'élever jusqu'à 2.000 £ par transmigrant !

En exécution de l'article 32A, un "Level of Penalty: Code of Practice" a été adopté, à prendre en considération pour déterminer l'importance des amendes à infliger. Il tient compte du moyen de transport utilisé et de la qualité (associée) des personnes (morales) potentiellement responsables.

Dans le cadre de cette procédure administrative, les personnes concernées peuvent exposer leurs moyens de défense au moyen d'une "notice of objection" écrite qui doit être déposée dans un délai de 28 jours. Les moyens de défense possibles sont énumérés de manière limitative dans ce Code.

Un élément important lors de l'évaluation de la défense du transporteur est de savoir s'il a respecté les dispositions de ce qu'on appelle la "civil penalty prevention of clandestine entrants : code of practice".

Ce code de conduite mentionne les mesures qui doivent être prises, par rapport à leur véhicule, et les procédures qui doivent être suivies afin de prévenir l'entrée sur le territoire du Royaume-Uni de personnes qui ne sont pas autorisées à y entrer.

Il est recommandé au transporteur, actif au Royaume-Uni, de bien maîtriser ces mesures et d'en informer adéquatement son personnel. Il est ainsi conseillé d'imprimer et de remettre une 'feuille de route' aux différents intervenants dans les opérations de transport. Vous ret-

rouverez un modèle de la feuille de route à l'adresse suivante :

<https://www.gov.uk/government/publications/guidance-for-hauliers-on-preventing-clandestine-entrants>.

La mise en place de procédures concrètes permettant l'application de ces mesures (et la preuve de cette dernière !) est également essentielle. Un modèle de « checklist » est disponible à cette fin, à l'adresse suivante :

<https://www.gov.uk/government/publications/vehicle-security-checklist>

En outre, il est possible de se faire agréer auprès des autorités britanniques, en tant qu'entreprise qui a

S'aimer, c'est se donner de l'espace ...

Et chez **ATL-Renting**, vous bénéficiez de tout l'espace nécessaire !

LOCATION, VENTE & LOCATION FINANCIÈRE

<p>Contact</p> <p> +32 (0) 11 45 65 20</p>	<p>Mail</p> <p> info@atlrenting.be</p>	<p>Dépôt Tessenderlo</p> <p> Industrieweg 122 3980 Tessenderlo</p>
---	---	---

mis en œuvre un système permettant de limiter le risque d'arrivée de migrants clandestins via ses véhicules. La liste de ces entreprises peut être consultée à l'adresse :

<https://www.gov.uk/government/publications/civil-penalty-accreditation-scheme-accredited-haulage-companies>.

Si elle est confrontée à cette défense, la Border Force peut annuler l'amende ou la réduire, auquel cas, l'intéressé sera informé du montant réduit. Elle peut aussi l'augmenter, dans ce cas, une nouvelle "penalty notice" sera émise, ou bien ne prendre aucune de ces trois décisions. L'amende initiale est alors maintenue.

Il est également possible d'attaquer cette "penalty notice" en justice via une procédure d'appel.

... et avec la détention du véhicule

En plus de l'imposition d'une amende, il est possible que le véhicule soit saisi par les autorités britanniques, on parle alors de 'détention'.

Celle-ci est exercée en cas de refus de paiement de l'amende ou si cette dernière n'est pas payée dans les temps.

A titre exceptionnel, la détention peut être exécutée dans l'attente d'une décision quant à l'imposition ou non d'une amende, l'émission d'une "penalty notice" ainsi que la prise de décision d'une détention (formelle).

Tant qu'il n'a pas été démontré que les autorités britanniques n'ont pas agi de façon déraisonnable en émettant une "penalty notice", la détention doit être considérée comme un moyen d'action légal et ce, même lorsque l'amende est réformée au cours d'une procédure d'appel, à la suite d'une "objection".

La possibilité pour le propriétaire, le destinataire ou toute autre personne ayant un intérêt pour le chargement présent dans le véhicule, de pouvoir le retirer afin que le transporteur soit en mesure d'encore pouvoir livrer la marchandise sans trop de retard est explicitement prévue.

Durant la détention du véhicule, il est possible d'agir au tribunal.

Si la procédure échoue au tribunal et si les frais de détention ne sont pas honorés dans un délai de 84 jours à partir du début de la détention, cela pourra mener à la vente du véhicule, à moins qu'une procédure en appel contre la "penalty notice" soit encore en cours.

Qu'en est-il de la responsabilité (CMR) pour le chargement ?

Pas de dispense de responsabilité ex art. 17, alinéa 2 CMR

Comme déjà mentionné plus haut, en cas d'intrusion dans les véhicules et de séjour de clandestins à bord de ceux-ci, les chargements se trouvant dans ces véhicules risquent d'être endommagés, et c'est le transporteur qui en est responsable en vertu de la Convention CMR.

Le transporteur a une obligation de résultat. Il en découle que les ayants-droits aux marchandises sont uniquement tenus de prouver que la détérioration ou la perte des marchandises a eu lieu entre le moment de la prise en charge de celles-ci par le transporteur et le moment de la livraison.

La conséquence est qu'à partir du moment où des clandestins sont retrouvés à bord d'un camion, une présomption de responsabilité repose sur le transporteur. Cette dernière ne peut être renversée qu'avec un des motifs d'exonération figurant dans la Convention CMR. Le transporteur est alors relevé de sa responsabilité.

Au regard de la problématique des passagers clandestins, c'est en vain que les transporteurs recherchent un recours dans les motifs d'exonération de la Convention CMR et son art. 17, alinéa 2 (« circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier »).

Dans une affaire concernant un transport de Sint-Eloois-Vijve en Belgique à Carmarthenshire au Royaume-Uni, d'un chargement de pommes de terre pour lequel, au moment de l'embarquement à Calais, 15 réfugiés ont été découverts, le Tribunal du Commerce de Courtrai a condamné le transporteur, au motif que des illégaux se sont introduits dans un camion le long d'un parcours connu pour ce genre de risques, et qu'il n'y a donc aucune circonstance que le transporteur ne pouvait éviter.

Toujours selon le Tribunal, le transporteur ne présentait d'ailleurs aucun élément relatif aux circonstances précises dans lesquelles les illégaux avaient réussi à rentrer dans la remorque.

Il y a quelques années, le Tribunal d'Hasselt était arrivé à la même conclusion dans une affaire où durant le transport d'un chargement de papier aluminium au départ de Houthalen en Belgique pour Telford au Royaume-Uni, pas moins de 22 réfugiés avaient été retrouvés dans le véhicule.

Dans son jugement du 16 avril 2004, le Tribunal a considéré que l'intrusion par des illégaux n'était pas inévitable ; un jugement qui a été confirmé en appel.

Devant la Cour d'Appel, les transporteurs par route ont exposé que les marchandises devaient déjà avoir été chargées chez l'expéditeur le 20 décembre 2000 et que ces dernières n'avaient pu être acheminées par ferry que le 26 décembre, ne pouvant dès lors être livrées chez le destinataire que le 28 décembre,

et que par conséquent ce destinataire était conscient du risque pris en laissant la remorque cinq jours dans le terminal de Zeebrugge avec tous les dangers que cela impliquait.

La Cour a balayé cette argumentation et a jugé que l'on attend d'un transporteur professionnel qu'il prenne les mesures de sécurité et de protection adéquates pour la période durant laquelle les marchandises se trouvent sous sa responsabilité.

S'il n'était pas apte à le faire, le transporteur aurait dû refuser la mission.

Ces exemples démontrent clairement qu'il est très difficile pour le transporteur de pouvoir démontrer avoir complètement respecté toutes les mesures possibles pour empêcher l'intrusion des réfugiés.

Inutile de dire qu'en cas de lien avéré du chauffeur pour tout type de délit en matière de trafic ou traite d'êtres humains, le propriétaire du chargement peut faire appliquer l'article 29 de la Convention CMR afin que le transporteur ne puisse plus revendiquer les dispositions de la Convention CMR excluant ou limitant sa responsabilité ...

Le transporteur routier risque d'avoir à subir le scénario de la suppression du plafond des indemnités prévu par la Convention CMR, en cas d'action fondée à son encontre sur base de ce qu'on appelle le concept de la dette assimilée.

L'historique de ce problème, l'attention constante de la presse face à ce dernier ainsi que les mises en garde de la part des autorités adressées aux transporteurs et à leurs fédérations font en sorte que le transporteur est actuellement un homme (ou une femme) averti et est donc tenu, en tant que professionnel, de respecter toutes les mesures possibles de prévention et d'entrave à l'intrusion.

Non seulement, les causes d'exonération de ses responsabilités sont extrêmement minimes, mais en plus l'addition risque d'être très élevée.

Concernant l'importance des dommages et intérêts : le risque potentiel de détérioration doit être écarté

Une fois qu'il a été établi que le transporteur ne peut revendiquer aucune exonération de responsabilité et que ce dernier est par conséquent considéré comme responsable de la perte ou de la détérioration des marchandises, se pose la question de l'importance de l'indemnisation des dommages.

La Convention CMR prévoit une responsabilité pour le transporteur pour la perte totale ou partielle ainsi que les dommages aux marchandises.

Les dommages concernent une atteinte à l'intégrité ou à la qualité des marchandises de sorte qu'en cas d'intrusion des réfugiés dans les remorques, on utilisera la plupart du temps le terme de détérioration. Il convient donc de procéder à un tri afin de vérifier quelles marchandises ont été endommagées, lorsqu'on constate la présence de passagers clandestins parmi les marchandises.

Les dommages caractéristiques sont souvent des lézards et les dépréciations liées à l'intrusion au milieu des marchandises, le fait d'avoir marché sur celles-ci, de s'être assis ou couché durant le voyage, l'ouverture des chargements, des palettes et des colis lorsqu'un contrôle s'impose.

La présence d'urine et de matières fécales dans la remorque et/ou sur les chargements est une caractéristique typique de la problématique des passagers clandestins.

Bien que celles-ci ne souillent en général qu'une partie du charge-

ment (dépendant bien sûr du nombre de transmigrants et du temps passé à bord), c'est souvent suffisant pour le destinataire pour considérer la détérioration intégrale de la marchandise (avec refus éventuel de réception), surtout lorsqu'il s'agit de denrées alimentaires et qu'il y a des risques de santé publique.

La justice a tendance à suivre le destinataire à ce sujet, lorsque, sur la base des pièces examinées et des enquêtes effectuées (en tenant compte du fait que de tels contrôles utilisent des procédés bien spécifiques), les experts ne peuvent pas exclure à 100% qu'il n'y a pas eu de risques de contamination.

Dans les jugements précités du Tribunal de Commerce de Courtrai et de la Cour d'Appel d'Anvers, les juges avaient considéré les marchandises comme ayant été intégralement perdues.

Ce raisonnement a pour conséquence que ces marchandises « suspectes » doivent être détruites et ce, avec pour corollaire que d'une part, elles n'ont plus aucune valeur résiduelle à la vente et que d'autre part, le transporteur, en plus du paiement des indemnités CMR dues pour la perte des marchandises, se voit contraint de payer les frais liés à la destruction des marchandises en question.

*Filip MELIS
Melis Advocaten
Pastoriestraat 336
8200 Brugge*

**STEVENS-APRIL VERVOER
CHERCHE TRACTIONNAIRES
POUR CAUSE D'EXPANSION**

Pour la traction de nos bennes (3 essieux)
Transport régional (Anvers-Bruxelles-Gand)
par benne de terre, gravier...
avec votre tracteur.
Payement en cash et travail fixe.
Tél : 03/711.19.91
s.vanbastelaer@stevens-april.be
www.stevens-april.be

**TRANSPORT NAGELS (ANTWERPEN)
RECHERCHE DES SOUS-TRAITANTS
INDÉPENDANTS SÉRIEUX AVEC L'ADR**

pour le transport national et international
de produits chimiques liquides.

Envoyez votre mail à
veroniquefrancken@hotmail.com
Tél. : 0473/600.326

**MARC JANSSENS
CHERCHE FONCTION**

En possession de la capacité professionnelle
de transport national et international.
Tél : 0477/62.99.95

DETRUCKS CERCHE POUR EXPORT

Tracteurs, remorques, pétroliers, bennes et
tout autre camion 6x2, 6x4, 6x6.
Paiement direct.
Tel : 0475/60.12.43
detrucks@telenet.be

30

**CHERCHE DU TRAVAIL
COMME TRACTIONNAIRE**

J'ai 2 camions tracteurs routiers.
Tél : 0460/97.53.63
info@ice-transport.be

**FOND DE COMMERCE DE TRANSPORT
A REMETTRE**

4 ensembles tracteurs semi-remorque
avec clientèle. Veuillez prendre contact
avec UPTR : 02/420.54.56

TRANSPRO
Salon du secteur du Transport et de la Logistique

JANVIER 2022
26 & 27
mercredi jeudi

Expo
Waregem

www.transpro.be

UPTR
EN ROUTE À VOS CÔTÉS

PayCover

FAIRS & EVENTS
WAREGEM

VENTE OU LEASING DE VÉHICULES NEUF & D'OCCASION



KÄSSBOHRER SKS 27 2018
BIENNE 27m³ - 3 ESSIEUX - SUSPENSION À AIR (12 UNITS)



SCHMITZ FOSSE BÂCHE 2018
3 ESSIEUX - FOSSE - SUSPENSION À AIR (8 UNITS)



theTRUCKCOMPANY

YOUR WORLDWIDE PARTNER FOR ALL YOUR TRUCKING NEEDS

☎ +32 51 26 05 61

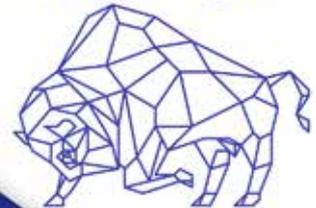
✉ info@ttco.eu

Bruggesteeweg 223 B-8830 Hoogdele-Gits

USED DIVISION : leperstraat 103 B-8830 Hoogdele



www.thetruckcompany.com



TheTruckCompany achète vos tracteurs, semi-remorques et porteurs
Décision & paiement rapide

31

BON DE COMMANDE / PETITES ANNONCES

*Vendre ou acheter un camion ou du matériel ? Proposer des offres d'emploi ?
A la recherche d'une collaboration ? Vous voulez remettre vos activités ? Espaces à louer ?*

Pour un petit prix de 25 € pour les membres UPTR (et 50 € pour les non-membres), nous vous proposons de placer ici **vos petites annonces**. C'est très simple : il vous suffit de nous envoyer votre annonce (maximum 250 caractères espaces compris) ainsi que vos coordonnées de facturation par mail : info@uptr.be. Les annonces ne seront acceptées que sous forme électronique et doivent être payées à l'avance sur le compte UPTR :

- BIC: **BBRUBEBB**
- IBAN: **BE58 3400 9746 0079**

Après publication, vous recevrez une facture ainsi qu'un numéro de contrôle. Votre annonce paraîtra dans la langue que vous aurez indiquée. Si vous souhaitez que votre annonce paraisse en français et en néerlandais, veuillez nous envoyer les traductions. Pour de plus amples informations concernant les dates de publication, d'autres formules d'annonces, des formats spéciaux ou des séries, vous pouvez nous joindre au **02/420 54 56** ou par e-mail : info@uptr.be.

UPTR

- Liège : Z.I. Hauts-Sarts • Rue de l'Abbaye, 138 • B-4040 Herstal • Tél : 04 361 40 90 • Fax : 04 367 73 51 • info@uptr.be
- Bruxelles : Avenue du Port 104-106 • B-1000 Bruxelles • Tél : 02 420 54 56 • Fax : 02 420 67 79 • info@uptr.be
- Courtrai : Engelse Wandeling 2 bus K07G • B-8500 Courtrai • Tél : 056 60 17 38 • Fax 056 61 36 03 • info@uptr.be

NON STOP est une édition de l'UPTR. Editeur responsable : Michaël Reul • Z.I. Hauts-Sarts • Rue de l'Abbaye, 138 • 4040 Herstal
Toute reproduction, même partielle, est interdite sans l'autorisation écrite de l'auteur. © 09/2021

Sous le haut patronage de
Monsieur Emmanuel MACRON
Président de la République

SOLUTRANS

16 - 20 NOV 2021 LYON · EUREXPO

CARREFOUR MONDIAL DU VEHICULE INDUSTRIEL ET URBAIN



POUR PLUS D'INFORMATIONS

Promosalons Belux

T. 32 2 534 98 98

esegura@promosalons.com



SOLUTRANS.FR
#SOLUTRANS

DEMANDEZ VOTRE BADGE GRATUIT

sur www.solutrans.fr
Code invitation : BELPMP

L'innovation et le talent récompensés



Organisation

COMEXPOSIUM

Sous le patronage

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE
ET DES FINANCES

Un salon accrédité

OICA

Partenaires

ONLY LYON
COMMUNAUTÉ URBAINE DE LYON

CARA
Associations d'acteurs
des métiers de l'automobile

CEA

PFA
FILIÈRE
AUTOMOBILE
& MOBILITÉS

La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

CEIAM

Sponsorisé par

TotalEnergies

Un salon de la

FFC

French Bodywork Federation
Industry and Services