



Défense professionnelle : Rétroactes

Le 9 juin 2024 se dérouleront les prochaines élections fédérales, régionales et européennes. Les citoyens désigneront leurs représentants pour les 5 années à venir. Les heureux élus auront ensuite la lourde tâche de dégager une majorité pour former le Gouvernement fédéral et les Gouvernements régionaux et communautaires.

L'UPTR ne manquera assurément pas d'être prête, en temps opportuns, à exposer son cahier de revendications, chiffres et arguments objectivés à l'appui.

Pour l'heure, il nous est apparu intéressant de porter un regard en arrière, sur les résultats obtenus au cours de la dernière législature.

Ci-après, vous trouverez les éléments sur lesquels l'UPTR se félicite d'avoir pu faire bouger les choses :

Droit social et du travail

1. Travail de nuit et du weekend dans la logistique

Afin de consolider la position de la Belgique en tant que terre logistique de référence au niveau européen, l'UPTR a obtenu la signature des CCT du 16/01/2020 sur le travail de nuit et du 19/01/2023 sur le travail du weekend du personnel logistique relevant de la CP 140.03. (Voyez notre flash n° 05 du 24/01/2023)

2. Clause d'écolage

Pour les formations dans les métiers en pénurie, il est désormais possible aux employeurs de répercuter au travailleur les frais exposés, en cas de départ prématuré avant l'expiration d'une période convenue (Voyez notre flash n° 36 du 26/06/2023).

3. Formation (et examen) permis C + CE et/ou certificat d'aptitude professionnelle : intervention financière majorée du FSTL

L'intervention du FSTL au profit des employeurs du secteur Transport & Logistique qui financent les formations au permis de conduire (+ CAP et examens) via auto-école, a été fortement augmentée.

L'intervention financière couvre les frais d'obtention de permis des **ouvriers** déjà en service mais également le préfinancement des frais pour les ouvriers qui ne sont entrés en service qu'après l'obtention de leur permis de conduire C, CE et/ou du CAP. (Voyez notre magazine Non-Stop n°3 de juin 2022)

4. Formation permis C + CE et/ou CAP en filière libre.

La CCT du 19 mai 2022 prévoit désormais la possibilité pour les employeurs de procéder à la formation au permis de conduire C + CE et/ou CAP de leurs (futurs) collaborateurs via la filière libre et ce, en bénéficiant des mêmes interventions financières que celles visées ci-avant.

5. Classification des fonctions du personnel roulant

Le nouveau système de classification des fonctions du personnel roulant est entré en vigueur au 1^{er} janvier 2023. Il a permis de mettre à jour les spécificités des métiers de chauffeurs C et CE, sans oublier ni les chauffeurs-livreurs (permis B) ni les livreurs à vélo. (Voyez notre flash n° 61 du 23/12/2022).

6. Accompagnateurs de transport exceptionnel : CP 140.03

L'Arrêté royal du 28.11.2021 et la CCT du 19 mai 2022 ont permis de 'rapatrier' les accompagnateurs de transport exceptionnel en CP 140.03 et de les intégrer définitivement au secteur Transport & Logistique.

7. CP 226 : Recours au Conseil d'Etat

Plus de 55% des employés ressortissant à la CP 226 travaillaient dans une entreprise de transport ou de logistique. Pourtant ces plus de 2.500 employeurs ne bénéficient d'aucune représentation directe au sein de la CP 226.

Afin de dénoncer cette situation, l'UPTR a introduit un recours au Conseil d'Etat afin de requérir l'annulation de la désignation de la Werkgeversfederatie en tant que représentant patronal - unique - à la table de la Commission Paritaire 226.

Paquet Mobilité :

1. Temps de conduite et de repos

Depuis août 2020 et l'introduction de nouvelles règles en matière de temps de conduite et de repos, l'UPTR a passé en détails, via ses magazines Non Stop, l'ensemble des éléments liés au Paquet Mobilité.

L'UPTR a mis en ligne, le document qui constitue aujourd'hui la référence pour tout ce qu'il faut savoir sur les temps de conduite et de repos et l'utilisation du tachygraphe.

Ce document est disponible, gratuitement, [ici](#).

2. Détachement : le système « IMI »

Entre 2015 et 2022, en matière de détachement, les systèmes administratifs nationaux de 'déclaration préalable' du style MiLog (Allemagne) et SIPSI / Loi Macron (France) ont assurément réussi à pourrir la vie des entreprises de transport international.

Les protestations et propositions de l'UPTR à la Commission européenne ont finalement porter leurs fruits.

Il faut aujourd'hui reconnaître au système unique européen « IMI » le mérite d'avoir grandement simplifier les choses (Voyez notre flash n°09 du 01/02/2022)

3. Cabotage : Période de carence

L'UPTR a introduit un recours à la Cour européenne de Justice pour dénoncer l'interdiction faite aux transporteurs (belges) de réaliser des opérations de cabotage (en France) pendant 4 jours après la réalisation d'une précédente opération de cabotage.

L'action proactive de l'UPTR a obligé l'Etat belge à également déposer un recours sur ce même point. (Voyez notre flash n° 20 du 04/03/2021).

La Cour européenne ne s'est à ce jour toujours pas prononcée sur le sort réservé à cette période de carence.

Directive Poids et Dimensions : 44 tonnes / 5 essieux (vers la France)

Le recours introduit par l'UPTR et la FedieX au Conseil d'Etat français contre la mesure protectionnisme réservant le 44 tonnes / 5 essieux aux seuls transports réalisés sur le territoire national français a eu l'énorme mérite de réveiller la Commission européenne.

Le projet de révision de la Directive 96/53/CE, récemment présenté par la Commission européenne, supprime la possibilité laissée jusqu'à présent aux Etats membres, de prendre des mesures restrictives aux transports internationaux. (Voyez notre flash n° 59 du 15/12/2022 et notre Non-Stop n° 5 de décembre 2022).

Economie et finances :

1. Actualisation des indices de prix de l'ITLB

L'importance pour les transporteurs de l'évolution des indices de prix de l'Institut du Transport routier & de la Logistique Belgique n'est plus à démontrer.

Au 1^{er} janvier 2022, les nouveaux modèles d'indices des prix de revient, développés par l'ITLB avec le concours de l'Université d'Anvers sont entrés en vigueur. Cette indispensable actualisation permet de mieux refléter les évolutions du marché et ce, avec toujours le même souci d'objectivité et de neutralité.

2. Etude annuelle de l'état de santé financière des sociétés de transport.

Afin de disposer de données chiffrées objectives, l'UPTR mandate annuellement le bureau d'audit et d'expertise financière BDO afin qu'il passe en revue les comptes publiés à la Banque nationale des quelques 5.000 sociétés de transport relevant du code NACE 494).

Cette étude annuelle est devenue le document sectoriel de référence pour l'action de lobby du secteur.

Taxe kilométrique : Amendes

Les agissements délétères de l'administration wallonne en matière de taxe kilométrique ont contraint l'UPTR à multiplier les recours judiciaires contre les abus d'autorité répétés des contrôleurs routiers du SPW.

Les tribunaux ont lourdement condamné la Région wallonne et interdit à ses fonctionnaires zélés d'immobiliser les camions pour exiger le paiement, sur place, d'amendes contestées ou contestables. (Voyez notre flash n° 25 du 13/04/2023).

Réglementations transport :

1. Formation continue obligatoire 'Code 95' : Intégration des cours ADR

Le plaidoyer visant à l'intégration des cours ADR dans le cursus des cours de formation continue obligatoire 'Code 95' a abouti, d'abord au niveau européen, puis ensuite au niveau belge.

Les trois régions ont transposé la Directive 2018/645 permettant de valoriser les cours ADR pour 14 heures de formation continue (sur les 35 requises pour le renouvellement du 'Code 95'). (Voyez notre flash n° 93 du 06/10/2020)

2. Transport de lin : hauteur maximale à 4,30 mètres.

Contrairement à la France, la Belgique impose une limite - générale - de 4,00 mètres à la hauteur des chargements. Pour le transport de lin, les régions flamande et wallonne ont prévu une exception à l'article 46.3 du Code de la Route. Pour les transports de lin, la hauteur maximale est portée à 4,30 mètres. (Voyez notre magazine Non-Stop n° 2 d'avril 2022)

3. 48 (vs. 50) tonnes sur 6 essieux

L'Arrêté du Gouvernement flamand du 22 octobre 2021 s'inspire (trop partiellement ...) du système wallon des 50 tonnes / 6 essieux. Pour certaines combinaisons, il est cependant possible de traverser la frontière linguistique à 48 tonnes / 6 essieux (Voyez notre magazine Non-Stop n° 1 de janvier 2022).

Mobilité, sécurité routière et image du secteur :

1. Commission Régionale de la Mobilité

L'Arrêté du Gouvernement de la Région Bruxelloise du 1^{er} septembre 2022 intègre l'UPTR à la Commission régionale de la Mobilité.

Cette intégration 'au forceps' fait suite au recours de l'UPTR au Conseil d'Etat contre la décision de la Ministre bruxelloise de la Mobilité d'écarter la candidature de l'UPTR au sein de ladite Commission.

2. Journée du Routier du 14/12/203

Le 14 décembre prochain, sous l'égide de l'asbl TLB, tous les transporteurs belges seront invités à mettre leurs chauffeurs à l'honneur et ce, dans le cadre de la journée du routier.

3. Accidentologie des camions : Mise en perspective des chiffres

Chaque année, l'UPTR analyse le baromètre annuel de la sécurité de l'institut VIAS et synthétise les données des accidents 'impliquant' les camions.

Cet exercice statistique permet à l'UPTR de présenter aux autorités politiques des conclusions nuancées, assurément très éloignées des slogans simplistes et populistes 'anti-camions' ...
(Voyez notre flash n°18 du 20/03/2023)

Michaël Reul
Secrétaire général