



Comité National Routier

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES BELGE

- Etude -

Edition 2013



Source : www.europa.eu

Cette étude a été réalisée entre novembre 2012 et juillet 2013 par le CNR, en co-traitance avec le cabinet d'études Conseil Energie et Transports (CET).



<http://www.energie-transport.com/>

Sommaire

1. Présentation générale	4
1.1. Portrait historique, politique et économique général de la Belgique	4
1.1.1. Contexte géographique, historique et politique de la Belgique.....	4
1.1.2. Données macro-économiques de la Belgique	9
1.2. Présentation synthétique des politiques en matière de transports de fret et d'infrastructures routières	12
1.2.1. La politique des transports de fret	12
1.2.2. La taxe kilométrique	13
1.2.3. Les infrastructures de transport et leur utilisation.....	15
1.3. Données de cadrage du secteur du TRM en Belgique	17
1.3.1. Le TRM en Belgique en 2011 sous pavillon belge.....	17
1.3.2. Les entreprises de transport du TRM belge.....	22
2. Présentation spécifique du transport routier de marchandises en Belgique.....	26
2.1. Organisation du secteur	26
2.1.1. Les différents intervenants du secteur des transports	26
2.1.2 Comment ouvre- t-on une entreprise en Belgique ?	28
2.1.2. Comment devient-on transporteur routier de marchandises en Belgique	31
2.2. La fiscalité des entreprises	34
2.2.1. La fiscalité générale	34
2.2.2. La fiscalité du secteur	34
2.3. La réglementation sociale	40
2.3.1. La réglementation sociale générale	40
2.3.2. Réglementation du travail applicable au transport routier professionnel de marchandises.....	42
2.4. Contrôles	48
2.4.1. Modalités de réalisation des contrôles spécifiques au TRM et amendes.....	48

3. Etude des coûts d'exploitation d'un PL 40 tonnes à l'international	51
3.1. Méthode et périmètre de l'enquête auprès d'entreprises du TRM belge.	51
3.2. Conditions d'exploitation des entreprises interrogées.....	52
3.2.1. Carburant	52
3.2.2. Maintenance & Entretien (hors pneumatiques).....	52
3.2.3. Pneumatiques	53
3.2.4. Acquisition des véhicules	53
3.2.5. Péages	53
3.2.6. Assurances	54
3.2.7. Taxe de circulation (Taxe à l'essieu)	54
3.2.8. Coûts de structures	54
3.3. Observation des coûts d'un personnel de conduite	54
3.3.1. Rappel de la formation des coûts du personnel de conduite.....	55
3.3.2. Description du profil type d'un conducteur Belge affecté à l'international.....	56
3.3.3. Reconstitution du coût d'un conducteur sur base des observations effectuées.	57
Bibliographie	58

1. Présentation générale

1.1. Portrait historique, politique et économique général de la Belgique

1.1.1. Contexte géographique, historique et politique de la Belgique

La Belgique est membre du Benelux, union économique créée conjointement avec les Pays-Bas et le Luxembourg. Elle est également l'un des six membres fondateurs de la CEE et joue un rôle prépondérant dans l'actuelle UE. D'une superficie de 30 528 km², la Belgique s'étend du massif des Ardennes au sud-est du pays jusqu'à la mer du nord. Trois communautés linguistiques sont à l'origine de l'organisation du pays en trois régions, Les Flandres, la Wallonie et Bruxelles Capitale. Trois langues officielles y cohabitent, le français, le flamand et l'allemand. Cette particularité est à l'origine de dissensions aigües dans le « Royaume de Belgique ». Dans l'histoire récente, les rois ont eu un rôle déterminant afin de préserver l'unité du pays.

Résumé historique de la Belgique à partir de 1830

- La naissance d'un Etat

La Belgique a conquis son indépendance il y a moins de deux siècles, le 4 octobre 1830. Celle-ci a été reconnue par les grandes puissances européennes en novembre de la même année lors d'une conférence diplomatique à Londres, entérinant sa séparation d'avec les Pays-Bas.

Léopold de Saxe-Cobourg est le premier roi des Belges. Il inaugure une lignée dont l'actuel roi Philippe est, depuis son avènement le 21 juillet 2013, le septième représentant.

La seconde moitié du 19^{ème} siècle a été marquée par le développement d'une politique coloniale, notamment au Congo, dont l'objectif était de fournir à la Belgique les matières premières nécessaires à son essor économique.

- Les guerres mondiales

Les deux guerres mondiales n'ont pas épargné la Belgique que la situation géographique stratégique plaçait au cœur des conflits. La politique de neutralité pour laquelle la Belgique avait opté lors des deux guerres n'a pu lui éviter des conséquences humaines et économiques désastreuses. La capitulation acceptée par Léopold III, est à l'origine d'un épisode, dit de la « question royale », ayant conduit à son abdication en faveur de Baudouin Ier au sortir de la guerre.

- La Belgique et la construction européenne

La Belgique a été de toutes les étapes de la construction européenne. En effet, dès 1944, elle constituait avec les Pays-Bas et le Luxembourg, le Benelux. En 1951, elle fonde, avec cinq autres états, la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier (CECA) puis participe à la création, en 1957, de la Communauté Economique Européenne (CEE). Elle est aujourd'hui dans l'Union

Européenne (UE) et sa capitale accueille un grand nombre d'institutions européennes dont la commission européenne et, quelques jours par an, le parlement européen.

Organisation politique de la Belgique

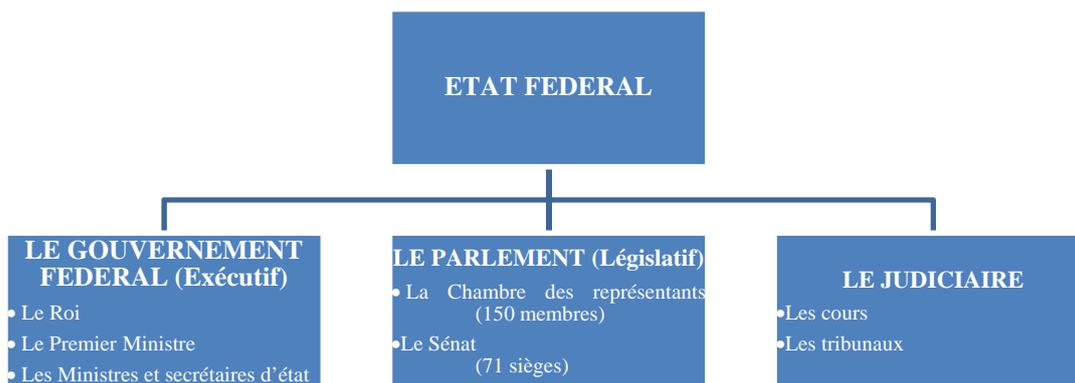
Le royaume de Belgique est une monarchie constitutionnelle et parlementaire dont le roi actuel est Philippe.

La Belgique est un Etat fédéral depuis 1993. Entre 1970 et 1993, le pays a évolué vers une structure fédérale, cinq réformes de l'État ont été nécessaires (en 1970, 1980, 1988-89, 1993 et 2001). Son organisation politique est réglée principalement par la constitution. Elle est complexe et décrite dans le titre 1 de la constitution comme suit :

- Art.1 : La Belgique est un état fédéral qui se compose des communautés et des régions.
- Art.2 : La Belgique comprend trois communautés : Communauté française, Communauté flamande et Communauté germanophone.
- Art.3 : La Belgique comprend trois régions : la Région wallonne, la Région flamande et la Région bruxelloise.
- Art.4 : La Belgique comprend quatre régions linguistiques : la région de langue française, la région de langue néerlandaise, la région bilingue de Bruxelles-Capitale et la région de langue allemande.

L'Etat fédéral

L'état fédéral assume des fonctions régaliennes, son organisation reflète une séparation des pouvoirs classiques entre l'Exécutif, le Législatif et le Judiciaire. La Chambre des Représentants et le Sénat, dont les membres sont réélus tous les quatre ans, exercent le pouvoir législatif, rédigent les lois et contrôlent l'exécutif. Le Roi, le premier ministre et les autres membres du gouvernement fédéral sont en charge de l'exécutif et donc de l'application des lois. Enfin, le pouvoir judiciaire vient compléter ce tryptique démocratique.



Comme le stipule l'article 1^{er} de la constitution, l'organisation fédérale repose également sur les communautés et les régions.

Les Communautés et les Régions

On retrouve, dans les trois communautés, une organisation fondée sur la séparation de l'exécutif, représenté par le gouvernement communautaire, et du législatif dont l'organe est le parlement communautaire. Le judiciaire reste dans le domaine fédéral. Les parlements communautaires élus tous les cinq ans rédigent des décrets sur des sujets relevant de leurs compétences telles la linguistique, l'enfance et l'éducation.

Les trois régions sont les entités fédérées dont les compétences sont principalement liées à l'économie régionale. Les décrets régionaux ont force de loi, ils sont rédigés par le parlement régional et concerne les infrastructures, les transports et le budget. L'exécutif, qui veille à l'application de ces décrets, est nommé par le parlement régional.

Les Provinces

Les 10 provinces belges, que l'on pourrait assimiler aux départements français, dépendent principalement des régions, même si des liens existent avec l'état fédéral et les communautés. L'organe de décision des provinces est le conseil provincial composé d'élus, dont le mandat est renouvelé tous les six ans. Ce dernier rédige des règlements provinciaux, vote le budget et intervient sur des questions générales relatives à la province. Un gouverneur de province, nommé par les gouvernements régionaux, assure un rôle de commissaire du gouvernement.

Les Communes

Au nombre de 589, les communes gèrent, grâce au conseil communal élu tous les six ans, les domaines relevant de leurs compétences. Le conseil communal se compose du Bourgmestre (Maire) et des échevins (conseillers municipaux).

Carte des limites administratives de la Belgique

Répartition de la population de la Belgique en 2012 :

- 58 % Flandres
- 32% Wallonie
- 10 % Bruxelles -Capitale



La représentation politique

Le mode de scrutin utilisé pour les élections législatives en Belgique est celui de la « représentation proportionnelle ». Ce mode de scrutin, à de très rares exceptions, conduit à la constitution d'un gouvernement de coalition.

Onze partis politiques sont représentés à la chambre des représentants sans qu'aucun d'entre eux n'ait une majorité absolue. Ces derniers se retrouvent dans les grandes familles politiques que sont les démocrates-chrétiens, les socialistes et les libéraux. Par ailleurs, l'actuelle chambre des représentants est constituée, pour une large part, des partis flamands (NVA, Vlaams belang). Enfin, les « verts », avec onze représentants sur 150, ont une présence significative.

71 sénateurs siègent au Sénat, 40 sont élus, 21 sont désignés par les parlements de communauté et 10 enfin sont cooptés. 10 partis sont représentés au sénat, les socialistes et le NVA étant les deux plus représentés.

Il résulte de ce paysage politique une dilution des partis et une opposition qui, contrairement à d'autres pays européens, ne se résume pas à un affrontement droite/gauche traditionnel. La recherche d'une coalition de gouvernement est donc une nécessité, mais cette « règle » résulte parfois en de graves blocages qui conduisent à des situations inédites et dangereuses pour le pays comme ce fut le cas lors de la situation de crise survenue en 2010-2011.

La crise politique belge de 2010-2011

Cette crise, qui fait suite à celle de 2007-2008, a duré 541 jours pendant lesquels la Belgique n'a pas eu de gouvernement. C'est une situation exceptionnelle qu'aucun autre pays européen n'a eu à affronter dans l'histoire moderne. Certains y verront une preuve de la solidité de l'organisation fédérale de la Belgique et de l'efficacité de l'intervention royale. D'autres craindront les risques d'éclatement du pays en cas de récurrence.

Une évolution sensible du paysage politique

Comme partout en Europe, le poids du parti communiste s'est effrité, laissant une situation où sociaux-chrétiens, socialistes et libéraux se répartissent les votes. Dans les années 80, la montée en puissance des partis écologistes modifie le paysage politique belge. Les années 2000 voient, quant à elles, la montée des revendications identitaires et la percée des partis « communautaires » flamands, qui sont devenus des acteurs majeurs de la vie politique en Belgique.

La phrase suivante sortie du rapport de la commission des affaires étrangères de l'assemblée nationale française (15/02/2012), sur la situation interne en Belgique, résume assez bien la réalité politique belge : « *La Belgique est un état fédéral, pas une nation* ».

1.1.2. Données macro-économiques de la Belgique

Données générales

Superficie :	30 528 km ²
Capitale :	Bruxelles
Nombre d'habitants (Millions en 2012) :	11,1
Nature du régime :	Démocratie fédérale parlementaire sous monarchie constitutionnelle
Chef de l'état :	Le Roi Philippe
Premier ministre :	M Elio Di Rupo
Secrétaire d'état à la mobilité :	M Melchior Wathelet
Nombre de députés Européens :	22 dont 8 (F), 1 (G), 13 (NL)
Langues officielles :	Français, Néerlandais, Allemand
Monnaie :	Euro
PIB en 2012 :	376,23 milliards d'€
RNB en 2011 :	37 600 €/habitant
Taux de croissance du PIB 2012 :	- 0,3 %
Taux d'inflation 2012 :	2,8 %
Montant de la dette publique 2012 :	375,39 milliard d'€ (99,78 % du PIB, + 2 % vs 2011)
Taux de chômage :	7,6 % (+ 0,4 % vs 2011)
Salaire minimum brut :	1 559,38 €(CCT 43 + de 22 ans)
Salaire moyen brut :	3 027 €
Balance commerciale 2012 :	7,2 milliards d'€

Sources : Banque Nationale Belge (BNB), Statistic belgium, Agence de la dette.

Le contexte économique de la Belgique

Le ralentissement de l'activité internationale en 2012 a entraîné une baisse de la croissance belge de 0,3 %. Ceci s'est traduit, entre autres effets, par la destruction de 17 000 postes, le taux de chômage s'établissant à 7,6 %, en hausse de 0,4 % par rapport à 2011.

La demande intérieure a chuté entraînée par l'incertitude des ménages qui a provoqué une hausse de l'épargne et une diminution de leur consommation de 0,7 %. Ce climat a aussi pesé sur le secteur immobilier et sur les investissements des entreprises.

Malgré un ralentissement des exportations, le solde de la balance commerciale est resté positif et s'est établi à 7,2 milliards d'euros. La Belgique, dont l'économie est très dépendante de la santé de ses grands voisins, a vu chuter son commerce extérieur en 2012. Toutefois, si la tendance demeure, les exportations pourraient renouer dès 2013 avec un chiffre positif estimé à +0,2 % (+1,4 % au deuxième trimestre 2012), selon le Bureau Fédéral du Plan, puis 3,6 % en 2014.

La dette publique, en hausse de 2 % par rapport à 2011, atteint quasiment 100 % du PIB. A l'instar d'autres pays européens, la Belgique est dans l'obligation d'assainir ses finances publiques afin de

contenir la dette. L'objectif de limitation du déficit public à 2,15 % du PIB pour 2013 ne sera probablement pas atteint.

La Belgique se trouve confrontée à des enjeux majeurs qui nécessiteront des réponses spécifiques. Parmi ceux-ci, le phénomène de vieillissement de sa population pourrait pénaliser, à terme, son potentiel de croissance et peser sur la soutenabilité des finances publiques. D'autre part, les salaires, indexés automatiquement sur l'inflation, pèsent sur la compétitivité des entreprises belges. Enfin la forte exposition de l'économie belge au renchérissement des prix des matières premières est, entre autres, l'un des défis que la Belgique devra relever dans les années qui viennent.

Les principaux secteurs économiques

L'économie de la Belgique se caractérise par la forte présence du secteur tertiaire. En effet, le secteur des services (77,5 % du PIB), dopé par la présence des grandes institutions européennes, contribue pour une large part à la richesse nationale. L'industrie belge est principalement une industrie de transformation fortement développée dans les secteurs de la chimie et des hydrocarbures. Des secteurs comme les produits pharmaceutiques, ou l'industrie automobile, sont également d'importants acteurs du tissu industriel belge.

L'agriculture contribue pour une part infime à l'économie belge.

Répartition de l'activité économique par secteur, Belgique			
	Agriculture	Industrie	Services
Emploi par secteur (en % de l'emploi total)	1,4	23,4	75,3
Valeur ajoutée (en % du PIB)	0,7	21,8	77,5
Valeur ajoutée (croissance annuelle en %)	-0,7	3,2	1,7

Source : Banque Mondiale

Le commerce extérieur de la Belgique est un facteur déterminant pour la bonne santé de l'économie belge. Les exportations contribuent pour deux tiers au PIB. Cette force peut aussi se révéler une faiblesse si, comme cela a été le cas en 2012, ses principaux partenaires européens (All, NL, F) rencontrent des difficultés et importent moins, entraînant une baisse de 1,2 %. Cette situation a été en partie compensée par le développement de nouveaux marchés en Asie, Amérique du sud et Afrique, ce qui a permis de dégager un excédent de la balance commerciale de 7,2 milliards € en 2012.

Quatre grandes familles de biens représentent 45 % des exportations belges, il s'agit des :

- médicaments (12 % des exportations),
- véhicules (9 %)
- hydrocarbures (9 %),
- chimie organique et les plastiques (respectivement 8 % et 7 %)

Les importations belges concernent les mêmes secteurs que les exportations et confirment le caractère « d'économie de transformation » de la Belgique.

Aperçu par région¹

- *La Flandre*

En 2012, l'économie de la région Flandre est, avec 57,2 % de contribution au PIB national, la première région économique belge. La vitalité du secteur tertiaire, de la pétrochimie, des hydrocarbures, et le dynamisme de ses activités portuaires lui permettent d'afficher un taux de chômage très en dessous des autres régions. La Flandre a par ailleurs réussi à développer des activités de haute technologie et des industries à forte intensité de recherche.

Le port d'Anvers



- **Deuxième port d'Europe** par le tonnage traité (après Rotterdam).
- **Anvers** a vu son trafic total augmenter de 4,6 % en 2011 (**186,4 millions de tonnes**).
- 15 230 escales de navires

- *La Wallonie*

Le souci d'assurer un rattrapage de l'économie de la région Wallonne historiquement portée par la sidérurgie, a suscité la mise en œuvre d'un plan de relance adopté en 2005 (Actions prioritaires pour l'avenir wallon), plan axé sur l'établissement de pôles de compétitivité dans cinq secteurs industriels. L'objectif est de faire de la Wallonie un espace industriel compétitif à l'échelle mondiale et de renforcer la compétitivité régionale dans des secteurs pour lesquels elle dispose déjà d'un potentiel. Le gouvernement wallon a retenu les cinq secteurs suivants dans lesquels un Pôle de compétitivité a été labellisé et mis en place : les sciences du vivant (BioWin), l'agro-industrie (Wagralim), le transport et logistique (Logistics in Wallonia), le génie mécanique (MecaTech) et l'aéronautique-aérospatial (Skywin).

¹ Les chiffres et statistiques contenus dans ce chapitre sont issus des données communiquées par l'ICN, la BNB et l'IBSN.

- *Bruxelles-Capitale*

L'économie de la Région de Bruxelles-Capitale, qui accueille 11 % des entreprises belges, repose pour une large part sur les activités financières et le commerce de gros. Les administrations, l'enseignement et le secteur de la recherche contribuent également de façon importante. A contrario, les industries manufacturières et la construction ne pèse que pour 6 % de la Valeur Ajoutée générée par Bruxelles-Capitale. L'impact des fonctionnaires sur l'économie locale est crucial. En effet, entre 35 000 et 40 000 personnes travaillent pour la fonction publique (Europe, état, région et communes). Le taux de chômage y est significativement plus élevé que dans les autres régions, ceci paraissant s'expliquer par une population plus jeune et une population immigrée plus forte.

Année 2012	Contribution au PIB Belge	Taux de chômage ²
Flandre	57,2%	6,7%
Wallonie	23,7%	15,3%
Bruxelles-Capitale	19,1%	19,1%

1.2. Présentation synthétique des politiques en matière de transports de fret et d'infrastructures routières

1.2.1. La politique des transports de fret

Les spécificités géographiques de la Belgique, la présence de puissantes infrastructures portuaires et l'intensité de son commerce international mettent les secteurs du transport de marchandises et de la logistique au cœur de l'économie belge.

La politique de la Belgique en matière de transport est définie principalement par la mise en œuvre des directives européennes et notamment par l'adoption des normes « Euro », l'amélioration de l'efficacité énergétique pour les véhicules et un recours croissant aux biocarburants.

Le réseau routier de la Belgique est dense. Les régions, du ressort desquelles la gestion des infrastructures routières dépend, n'envisagent pas de gros investissements dans ce domaine.

² Les statistiques mentionnées ici ne correspondent pas aux statistiques de chômage harmonisées telles qu'utilisées par Eurostat pour les comparaisons entre états, mais aux données du Bureau Fédéral au Plan qui correspondent au nombre de demandeurs d'emploi plus les chômeurs âgés, chiffres issues des données administratives. Toutefois elles permettent de comparer utilement les performances des régions belges en la matière.

Toutefois les routes belges sont congestionnées par un trafic croissant, ceci se traduisant par une diminution de la vitesse moyenne.

Cette situation pousse à la recherche de solutions. Le report modal de la route vers le fluvial et le rail est mis en avant, toutefois il n'y a pas, à ce jour, de plan d'envergure pour mener à bien ce report modal. En dehors du projet de RER bruxellois, aucun projet visant au développement du rail n'existe. Les investissements dans le fluvial se résument à la mise au gabarit des ponts. L'abandon ou le report du projet Seine/Nord en France a des conséquences négatives sur les développements possibles côté belge.

Dans leur étude conjointe « Perspectives de l'évolution de la demande transport en Belgique à l'horizon 2030 », le SPF mobilité & transport et le BFP, tablent, à politique inchangée, sur un accroissement du nombre total de tonnes.kilomètres (t.km) de 68 %, porté notamment par une augmentation du transport international.

L'importance d'une meilleure gestion des transports est de plus en plus au cœur des préoccupations des autorités. L'introduction de la taxe kilométrique est une mesure visant à promouvoir la co-modalité.

1.2.2. La taxe kilométrique³

Les trois régions se sont mises d'accord afin d'appliquer, à l'horizon 2016, une taxe kilométrique sur les poids lourds belges et étrangers circulant sur son territoire et ayant une MMA (masse maximale autorisée, équivalent au PTR A français) supérieure à 3,5T. Un nom lui a été donné, VIAPASS, un appel d'offres pour la sélection d'un prestataire (SSP, Single Service Provider) a été lancé le 23 mai 2013.

Ce projet est comparable, dans ses buts et organisation, à la TPLN française ou la LKW Maüt allemande. Le réseau concerné sera, à quelques exceptions près, celui de l'actuelle Eurovignette. Cette dernière sera supprimée en Belgique. Les classes euro des véhicules ainsi que les périodes de circulation entreront dans le calcul de la taxe dont les modalités ne sont pas connues à ce jour. L'état belge étudie actuellement la possibilité d'étendre aux particuliers le principe d'une taxe kilométrique. Une expérimentation confiée au cabinet PWC est en cours afin d'en évaluer l'impact sur les automobilistes.

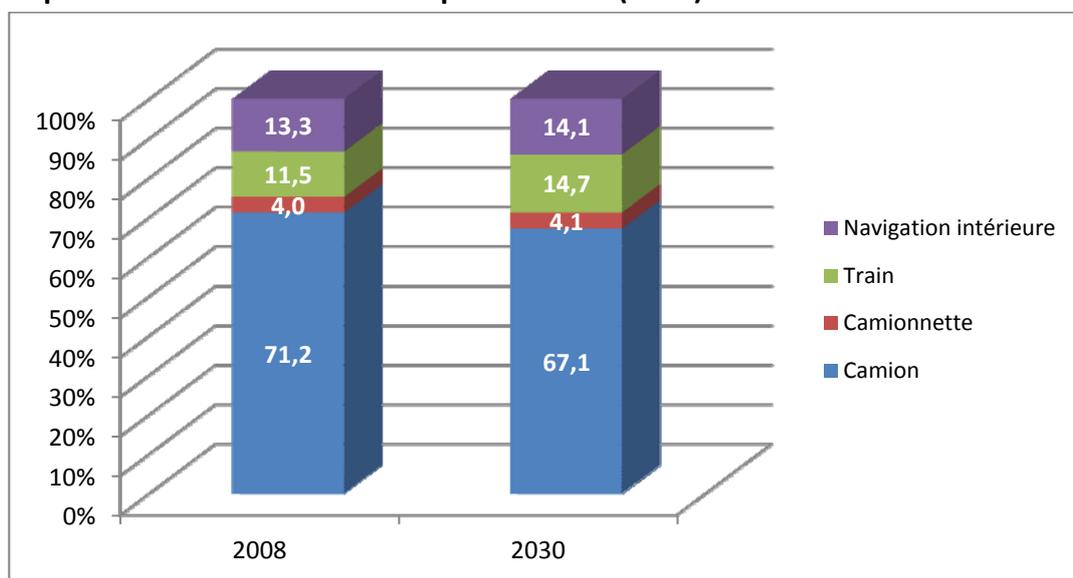
³ Toutes les informations relatives à ce projet sont disponibles sur le site suivant : « www.viapass.be »

Répartition modale du transport de marchandises et perspectives à l'horizon 2030

	2008		2030		2008-2030	
	Nombre (milliards)	Part (%)	Nombre (milliards)	Part (%)	Variation (%)	Taux de croissance annuel
Tonnage transporté						
Route, rail, navigation intérieure et transport maritime de courte distance	0,9	87,2	1,4	87,4	64,0	2,3
Navigation maritime longue distance et aérienne, pipelines	0,1	12,8	0,2	12,6	60,0	2,2
Total	1,0		1,6		63,0	2,2
Tonnes-kilomètres en Belgique (route, rail, navigation intérieure)						
National	27,5	41,8	41,6	37,6	52,0	1,9
Entrées	13,8	21,0	24,3	22,0	76,0	2,6
Sorties	14,3	21,8	27,8	25,2	94,0	3,1
Transit sans transbordement	10,1	15,4	16,9	15,3	67,0	2,3
Total	65,7		110,6		68,0	2,4
Part des moyens de transport dans les tonnes-kilomètres en Belgique						
Camion		71,2		67,1		
Camionnette		4,0		4,1		
Train		11,5		14,7		
Navigation intérieure		13,3		14,1		

Source : Planet V3.2

Répartition modale 2008 et Perspective 2030 (T.km)



Source : Planet V3.2

Le transport routier est le mode de transport dominant. Les perspectives calculées à l'aide du modèle Planet V3.2 laissent entrevoir un report de 4 % de la route vers les autres modes et principalement le train.

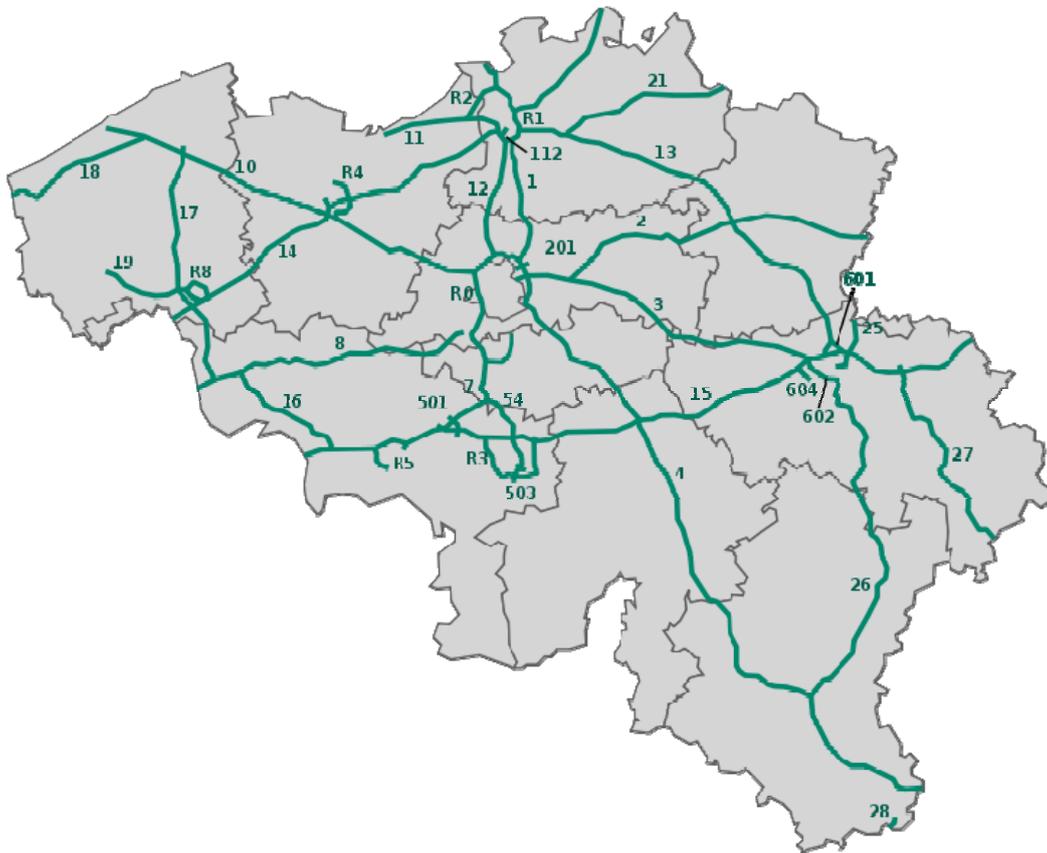
1.2.3. Les infrastructures de transport et leur utilisation

La Belgique dispose d'infrastructures performantes en matière d'aéroports, de ports, de réseau routier et de réseau ferroviaire.

Voies routières et ferroviaires

Parfaitement intégré au réseau Européen, le réseau routier belge est dense. Il est constitué de 7 autoroutes internationales (1 763 km), de voies régionales (12 585 km) et provinciales (1 349 km). Toutefois, ces dernières années, l'entretien et la maintenance du réseau ont souffert de restrictions budgétaires nécessitant aujourd'hui un rattrapage.

Le réseau autoroutier belge



Source : www.b-rail.be

La Belgique dispose également de l'un des réseaux ferroviaires les plus denses du monde : quelque 188 millions de voyageurs et plus de 62 millions de tonnes de marchandises chaque année.

Les Ports



Les principaux ports belges sont :

- Anvers
- Zeebrugge
- Gand
- Ostende
- Bruxelles
- Liège

Parmi ceux-ci, quelques grands ports sont d'importants carrefours pour le transport international de marchandises. Le port d'Anvers est le deuxième plus grand port maritime d'Europe. En 2011, Anvers a accueilli près de 15 230 navires et a traité 186,4 millions de tonnes de marchandises. Une baisse de l'ordre de 1,8 % est attendue pour 2012, en raison, en outre, d'une forte baisse des volumes d'acier. Le port a l'ambition de se développer pour atteindre un transbordement annuel de 300 millions de tonnes.

Le vaste réseau national de voies navigables (1 532 km) relie les grands ports maritimes belges aux eaux intérieures européennes. Les principaux fleuves, l'Escaut et la Meuse, ainsi que leurs affluents et les canaux qui y sont reliés, desservent efficacement l'ensemble du territoire.

Les aéroports

Le trafic de fret aérien en Belgique est le cinquième de l'UE en volume avec près d'1 million de tonnes en 2010. L'aéroport international de Bruxelles/Zaventem représente à lui seul près de 70 % des volumes traités. Les autres aéroports sont Liège-Bierset, Charleroi, Anvers et Ostende.

1.3. Données de cadrage du secteur du TRM en Belgique

Données conjoncturelles 2011⁴ :

L'économie belge a obtenu de bons résultats au début de l'année 2011 avec une croissance forte, essentiellement au premier trimestre. Mais, dans la seconde moitié de l'année, l'activité a reculé par rapport aux six premiers mois, en raison de la crise financière et économique internationale.

Après avoir touché son plus bas niveau en 2009, puis s'être redressée en 2010, l'année 2011, pour le TRM belge, a été une année en demi-teinte. Le chiffre d'affaires des transporteurs (+ 8,2 %) et la valeur ajoutée (+ 4,6 %) se sont améliorés, sous l'effet entre autres, de l'inflation (3,5 %) et de l'augmentation des prix de revient (Indice ITLB + 4,4 %).

Les petites entreprises de transport, ont moins bien performé du fait d'une moindre flexibilité et d'une productivité plus faible et en baisse, 57 400 €/ETP comparé à 67 000 €/ETP pour les plus grandes. La rentabilité des entreprises s'est améliorée et a retrouvé les niveaux de 2005, ce qui a permis de renforcer leurs fonds-propres

243 entreprises de TRM ont été déclarées en faillite en 2011, soit près de 3 % des entreprises du TRM belge, et 24 % des entreprises présenteraient des difficultés de trésorerie.

D'après les indicateurs de la BNB pour l'ensemble des transports et services, 2012 sera moins bonne que 2011, même si la fin d'année 2012 et le mois de Janvier 2013 laissent entrevoir une amélioration.

1.3.1. Le TRM en Belgique en 2011 sous pavillon belge

Le TRM belge représente un peu plus de 2 % du TRM des 27 pays membres de l'UE. Le poids du transport international est de 19 % en tonnage et de 46 % si l'on considère les tonnes kilomètres réalisées. Par ailleurs, les marchandises chargées en Belgique et destinées à l'export (49 %) sont aussi plus importantes que celles destinées à l'import (36 %). Le caractère géographique de la Belgique, la forte activité portuaire et le poids de ses exportations expliquent ces pourcentages.

⁴ D'après *Enquête de conjoncture de l'ITLB et l'analyse financière du secteur TRM réalisée par Claude Yvens pour « Truck & Business » parue dans le N° 235*

Structure du TRM sous pavillon belge en 2011

	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	289 203	33 107	100%	114	2 392
Transport national	233 721	17 750	53,6%	76	1 554
Transport international*	55 482	15 358	46,4%	277	838
dont transport international marchandises chargées en Belgique	27 141	7 452	22,5%	275	420
dont transport International marchandises déchargées en Belgique	19 792	5 103	15,4%	258	275
dont transport international entre pays tiers	3 510	1 704	5,1%	485	82
dont cabotage	5 039	1 099	3,3%	218	61

Source : Eurostat

*sur le territoire national et à l'étranger

Evolution du TRM sous pavillon Belge

Le TRM Belge a vu son activité (t.km) se contracter de plus de 30 % entre 2004 et 2011. Cette baisse provient principalement de la chute de l'activité internationale. En effet, le transport national est en recul de 8,6 % si l'on compare 2011 à 2004. Toutefois, l'activité, après avoir chuté entre 2004 et 2008, s'est relativement stabilisée depuis.

A l'inverse, le transport international effectué sous pavillon belge est en chute libre. Il a perdu 53 % de son activité en t.km. Le ralentissement de l'économie explique pour partie ce résultat et touche tous les principaux modes de transport. Une autre raison à cette baisse réside dans la présence croissante des transporteurs routiers étrangers. Le cabotage réalisé par des transporteurs belges est lui aussi concerné par cette situation, nous y reviendrons ultérieurement.

Evolution du TRM sous pavillon belge

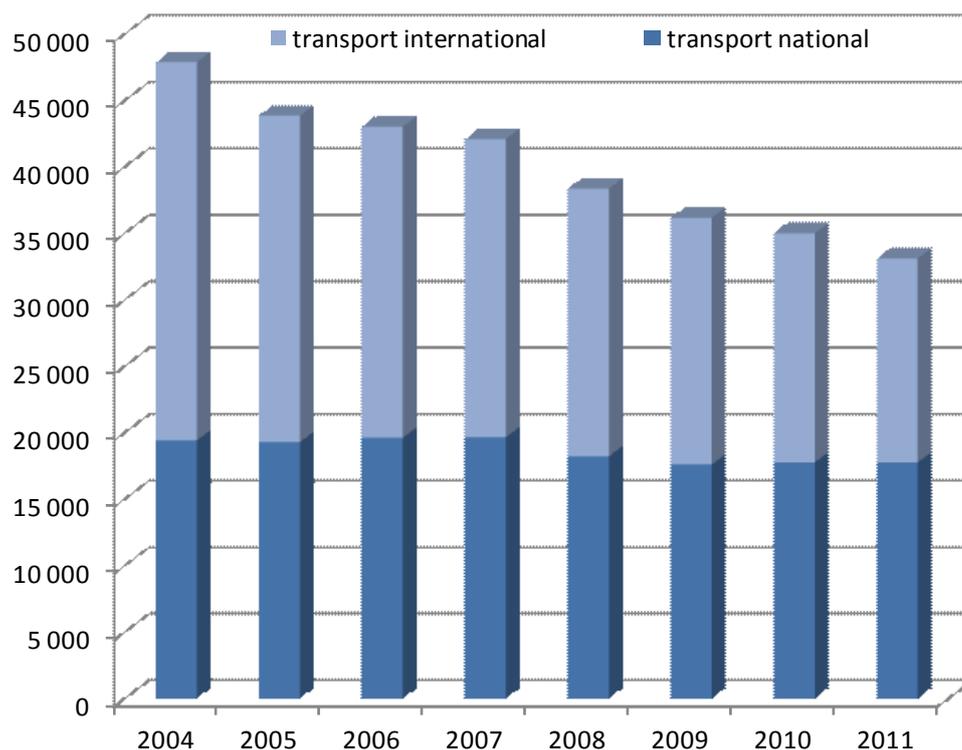
millions de t.km

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
TOTAL	47 878	43 847	43 017	42 085	38 356	36 174	35 002	33 107
transport national	19 416	19 283	19 615	19 650	18 207	17 603	17 755	17 750
transport international	28 462	24 565	23 402	22 435	20 149	18 572	17 246	15 358
dont transport international marchandises chargées en Belgique	12 867	11 479	11 287	10 935	9 801	9 127	8 399	7 452
dont transport International marchandises déchargées en Belgique	9 246	8 076	7 687	7 155	6 464	5 939	5 519	5 103
dont transport international entre pays tiers	4 533	3 413	2 877	2 815	2 339	2 047	1 964	1 704
dont cabotage	1 816	1 597	1 552	1 529	1 546	1 458	1 363	1 099

Source : Eurostat

* sur le territoire national et à l'étranger

Evolution du TRM sous pavillon belge, en millions de t.km



Taux de croissance annuel moyen du transport national : -1,3 %
 Taux de croissance annuel moyen du transport international : -8,4 %

Source : Eurostat

TRM du pavillon belge selon la nature du transport et la classe de charge utile en 2011

Les transports pour compte d'autrui représentent 78 % des tonnes.kilomètres réalisées par le pavillon belge. La distance moyenne parcourue par les véhicules roulant pour compte d'autrui (125 km) est supérieure de 42 % à celle réalisée pour compte propre, reflétant en cela la plus grande présence du compte d'autrui sur les activités longue distance et international. Les tracteurs routiers réalisent 94 % des t.km réalisées dans le TRM.

TRM du pavillon belge selon la nature du transport, 2011

	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Kilomètres réalisés
	milliers de t	millions de t.km	%	km	millions de véhicules.km
Total	289 203	33 107	100%	114	2 392
Compte propre	81 768	7 229	21,8%	88	873
dont transport national	73 305	5 114	15,4%	70	748
dont transport international*	8 462	2 115	6,4%	250	124
dont transport international marchandises chargées en Belgique	4 365	1 105	3,3%	253	68
dont transport International marchandises déchargées en Belgique	3 291	740	2,2%	225	41
dont transport international entre pays tiers	364	159	0,5%	437	8
dont cabotage	441	111	0,3%	252	7
Compte d'autrui	207 436	25 878	78,2%	125	1 519
dont transport national	160 416	12 636	38,2%	79	938
dont transport international*	47 020	13 242	40,0%	282	821
dont transport international marchandises chargées en Belgique	22 775	6 347	19,2%	279	352
dont transport International marchandises déchargées en Belgique	16 501	4 362	13,2%	264	234
dont transport international entre pays tiers	3 146	1 545	4,7%	491	73
dont cabotage	4 598	988	3,0%	215	54

Source : Eurostat

*sur le territoire national et à l'étranger

TRM du pavillon belge* réalisé par les camions, selon la nature du transport et la classe de charge utile (CU), en 2011

	Marchandises transportées		Tonnes.kilomètres réalisées	
	milliers de tonnes	%	millions t.km	%
TOTAL	289 140	100,0%	33 107	100,0%
dont				
porteurs de CU jusqu'à 5t	4 897	1,7%	433	1,3%
porteurs de CU de 5t à 10t	5 954	2,1%	475	1,4%
porteurs de CU de 10t à 20t	16 318	5,6%	987	3,0%
porteurs de CU de 20t et plus	1 552	0,5%	71	0,2%
tracteurs routiers	260 420	90,1%	31 141	94,1%
Compte propre	81 724	28,3%	7 229	21,8%
dont				
porteurs de CU jusqu'à 5t	4 668	1,6%	407	1,2%
porteurs de CU de 5t à 10t	4 516	1,6%	310	0,9%
porteurs de CU de 10t à 20t	11 327	3,9%	621	1,9%
porteurs de CU de 20t et plus	1 182	0,4%	51	0,2%
tracteurs routiers	60 031	20,8%	5 839	17,6%
Compte d'autrui	207 416	71,7%	25 878	78,2%
dont				
porteurs de CU jusqu'à 5t	229	0,1%	26	0,1%
porteurs de CU de 5t à 10t	1 438	0,5%	165	0,5%
porteurs de CU de 10t à 20t	4 990	1,7%	365	1,1%
porteurs de CU de 20t et plus	370	0,1%	20	0,1%
tracteurs routiers	200 389	69,3%	25 302	76,4%

Source : StatBel, Institut de statistiques fédéral de Belgique

* transport national et international (sur le territoire national et à l'étranger)

Le cabotage

Les statistiques publiées par Eurostat, font apparaître que le cabotage en Belgique est majoritairement un « cabotage frontalier ». 94,6 % du cabotage effectué par le pavillon belge à l'étranger se déroule dans un pays limitrophe. Avec plus de 70 % du total, la France arrive largement en tête des pays cabotés par les transporteurs belges. 87 % du cabotage réalisé en Belgique provient de pays frontaliers et principalement du Benelux (74 %). La part des pays de l'Est européens est, en 2011, inférieure à 10 %. Le cabotage en Belgique s'est accru sensiblement entre 2004 et 2010 pour se stabiliser sur 2011 à 8,4 % de part de marché. Le cabotage du pavillon belge quant à lui est en régression de près de 40 % sur la période considérée.

Cabotage

millions de t.km

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Cabotage du pavillon belge	1 816	1 597	1 552	1 529	1 546	1 458	1 363	1 099
Taux de croissance annuel moyen du cabotage du pavillon belge	-6,9%							
Cabotage en Belgique	574	588	704	662	876	996	1 217	1 154
Taux de pénétration du cabotage	3,0%	3,0%	3,6%	3,4%	4,8%	5,7%	6,9%	6,5%
Part de marché du cabotage*	4,1%	4,2%	4,8%	4,4%	5,8%	7,2%	8,6%	8,4%

*(cabotage des pavillons étrangers en Belgique/transport national pour compte d'autrui du pavillon belge)

Source : Eurostat

1.3.2. Les entreprises de transport du TRM belge

Les spécificités du TRM belge résident dans la très forte atomisation du secteur, de nombreuses entreprises de petite taille, majoritairement implantées dans la région flamande.

Evolution du nombre d'entreprises

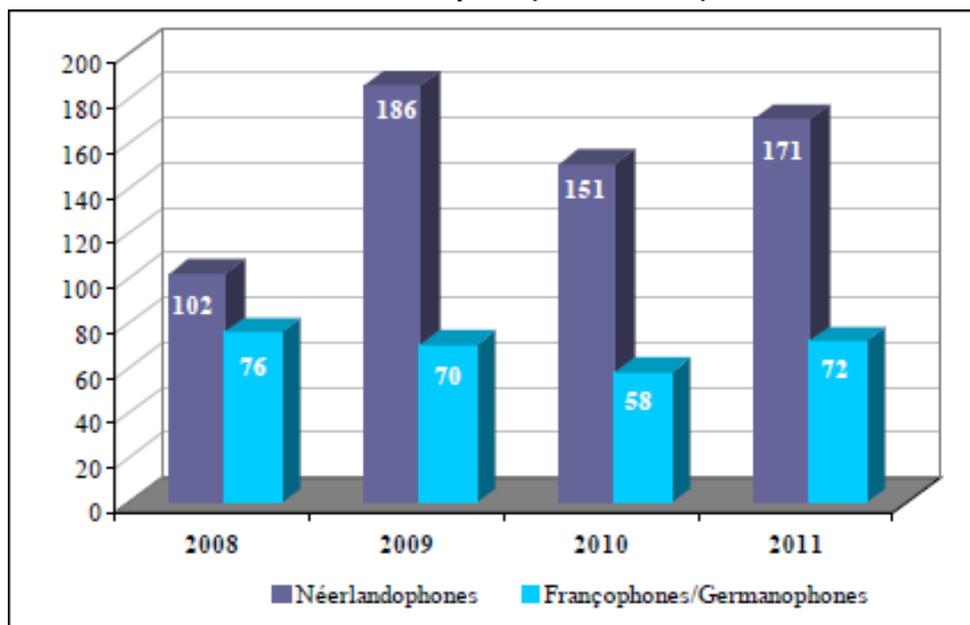
Date	Nombre d'entreprises	Nombre de véhicules moteurs
01/01/2000	8 926	64 873
01/01/2001	9 080	69 843
01/01/2002	9 225	71 451
01/01/2003	9 247	50 788
01/01/2004	8 861	53 362
01/01/2005	8 972	54 395
01/01/2006	8 823	53 642
01/01/2007	8 760	53 651
01/01/2008	8 873	55 674
01/01/2009	8 920	59 643
01/01/2010	8 733	57 157
01/01/2011	8 693	55 489
01/01/2012	8 613	54 841
01/01/2013	8 548	54 004

Source: Service Public Fédéral Mobilité et Transports/ITLB

Après avoir connu une forte diminution entre 1965 et 1979, passant de 13 674 à 9 728 unités, le nombre d'entreprises du secteur du TRM en Belgique s'est depuis relativement stabilisé entre 8 000 et 9 000 unités. Avec 8 548 entreprises au 01/01/2013, le TRM belge retrouve son plus bas niveau depuis 1998.

Ces chiffres englobent les entreprises effectuant du transport pour compte d'autrui avec des véhicules dont la charge utile est supérieure à 0,5 tonne. 2011 avait été une année positive pour le secteur du TRM avec des chiffres d'affaires en hausse et un retour à une relative rentabilité. Depuis, la tendance s'est inversée. 195 dépôts de bilans (dont De Dijcker) ont été enregistrés sur les neuf premiers mois de 2012 et les reprises, fusions et acquisitions ont explosé ces derniers mois. Le solde de création d'entreprises est de 188 pour 2012.

Evolution des défaillances d'entreprise (2008 – 2011)



Source SPF Mobilité

Répartition des entreprises et des véhicules en fonction de la localisation, et nombre moyen de véhicules par entreprise au 01/01/2013

Provinces	Nombre d'entreprises	Part dans le total	Nombre de véh.-moteurs	Nombre moyen véh./ent.
Bruxelles-Capital	533	6%	4 875	10,9
Flandres	5 623	66%	39 371	6,4
Wallonie	2 392	28%	14 633	6,1
Total Belgique	8 548	100%	54 004	6,3

Source: Service Public Fédéral Mobilité et Transports/ITLB

La région flamande accueille près des trois quarts des entreprises de transport belges. La présence des ports et une plus forte industrialisation sont à l'origine de cette situation.

Répartition des entreprises par province en fonction du nombre de véhicules au 01/01/2013

Nombre de véhicules	1	2	3	4	5	6	7	8 à 10	11 à 15	16 à 20	21 à 50	>50
Bruxelles-Capital	174	99	51	48	31	18	22	28	32	5	10	8
Flandres	2 515	876	499	366	241	201	195	364	306	187	312	94
Wallonie	937	430	224	154	117	80	69	110	112	40	96	20
Total Belgique	3 452	1 306	723	520	358	281	264	474	418	227	408	114
%	40,4	15,3	8,4	6,1	4,2	3,3	3,1	5,6	4,8	2,7	4,8	1,3

Source: Service Public Fédéral Mobilité et Transports/ITLB

Le tableau ci-dessus laisse apparaître une forte atomisation du secteur dans lequel 70 % des entreprises ont moins de cinq véhicules. Seules 1,3 % d'entre elles ont un parc supérieur à 50 véhicules. Le parc moyen s'établit à 6,3 véhicules par société.

Classement des entreprises

Le magazine « Truck & Business » a réalisé, dans son numéro de Novembre 2012, un classement des 400 premières entreprises de transport routier de marchandises opérant en Belgique selon la valeur ajoutée (VA) dégagée au cours de l'exercice 2011. Seules les sociétés ayant réalisé au moins 50 % de leur V.A dans des activités de TRM ont été prises en compte.

Les 10 plus fortes Valeur Ajoutée (VA) du secteur du TRM Belge, en 2011

Raison Sociale	Nationalité	V.A en milliers d'€
ESSERS	B	149 886
SARENS	B	120 262
KUHNE & NAGEL	CH	87 742
JOST	B	56 162
UPS	US	51 256
ND	F	41 917
DEUTSCHE BAHN	G	41 684
ZIEGLER	B	40 241
VERVAEKE	B	27 819
DISTRIOLOG	B	27 678

Source : Magazine Truck & Business de Nov.2012

Remarques :

Il nous a été impossible de différencier les entreprises effectuant des transports internationaux de celles intervenant uniquement sur le marché domestique. Après vérification, il s'avère que ces données ne sont disponibles ni sur *Eurostat* ni sur *BE.STAT@economie.fgov.be*. L'explication donnée est celle de la déclaration volontaire par les entreprises de ce type d'information.

Evolution de l'emploi

D'après les statistiques communiquées par les secrétariats sociaux (Sociétés établissant les paies), la répartition entre personnel roulant et sédentaire est de 2/3 roulants et 1/3 sédentaires.

Le nombre de salariés ramené au nombre d'entreprises fait ressortir un effectif moyen de 10,30 salariés.

On constate un écart entre les données de l'ONSS et celles d'Eurostat, dont une des causes pourrait être la comptabilisation de salariés employés dans les activités logistiques de certains transporteurs.

**Evolution du nombre de travailleurs salariés inscrit à l'ONSS
(Cat. 083, secteur du TRM)**

Année	Ouvriers*	Employés*	Total
2001	55 594	20 603	76 197
2002	56 297	21 632	77 929
2003	58 021	22 922	80 943
2004	58 991	24 194	83 185
2005	59 494	25 332	84 826
2006	59 132	26 622	85 754
2007	61 010	27 449	88 459
2008	63 641	29 344	92 985
2009	60 707	28 474	89 181
2010	60 504	28 203	88 707

Source : ONSS

*La catégorie Ouvriers correspond aux conducteurs et « autres ouvriers »(ex : personnels des ateliers). La catégorie Employés regroupe les personnels administratifs et comptables

Chiffres clés sur l'emploi dans le TRM en Belgique, 2010

Nombre d'entreprises	8 452
CA – millions €	10 367
Coûts du personnel salarié– millions €	2 252
dont salaires et traitements - millions € (a)	1 613
dont charges sociales - millions € (b)	639
Taux de charges patronales apparent (b/a)	39,6%
Nombre de personnes occupées	59 183
dont personnes occupées non-rémunérées	7 500
dont salariés	51 683
part des salariés dans l'effectif total	87%
Nombre moyen de personnes occupées par entreprise	7,0
Coût moyen du personnel salarié en €	43 581
Valeur Ajoutée par salarié en €	61 300
CA par personne occupée en €	175 200
Investissement par personne occupée en €	12 800
Taux d'investissement (Investissement/CA)	24,0%

Source : Eurostat

2. Présentation spécifique du transport routier de marchandises en Belgique

2.1. Organisation du secteur

2.1.1. Les différents intervenants du secteur des transports

Les administrations de tutelles

Le secteur des transports est administré à l'échelon fédéral par le Secrétariat d'état à la mobilité et aux transports dont l'actuel secrétaire d'état est Monsieur Melchior Wathelet. Chaque région a son propre secrétariat à la mobilité et aux transports. Il n'existe toutefois pas de subordination entre les services fédéraux et les régions, dans la mesure où chaque organe a un champ de compétences qui lui est propre et qu'il n'y a pas de chevauchement ni de superposition décisionnelle. Il peut donc y avoir des différences (ex : le traitement des Eco-combi) ou des approches mixtes, Etat et régions (ex : le projet de taxe kilométrique).

Le droit du travail, applicable aux entreprises de transports et à leurs salariés, relève du ministère du travail. C'est aujourd'hui une matière fédérale qui devrait faire l'objet d'un transfert partiel vers les régions en 2014.

Le ministère des finances fédéral est quant à lui compétent pour la détermination des accises.

Les représentations syndicales

Trois organisations patronales représentatives interviennent dans le secteur du transport et de la logistique. Ce sont : La FEBETRA, l'UPTR et TLV. Courant Mars 2012, une initiative a été prise par les trois fédérations afin d'envisager un rapprochement.



La FEBETRA, (Fédération royale belge des Transporteurs et des Prestataires de services logistiques) créée en 1946, est une organisation transcommunautaire présente dans tout le pays et membre de l'IRU. Employant une cinquantaine de permanents et forte de 2 000 adhérents, elle regroupe plutôt les moyennes et grandes entreprises. Ses missions, à commencer par la défense des intérêts de ses membres et du secteur, recouvrent l'information économique, juridique, sociale et fiscale, la formation, la production de calculs sur les coûts de revient et l'offre de produits et de services. Elle édite également un magazine mensuel « Transpo ».



L'UPTR (Union professionnelle du transport et de logistique) dont la création remonte à 1937, est à l'origine, une organisation purement wallonne dont le siège est à Liège. Douze permanents y travaillent afin d'accompagner les adhérents. Elle a acquis une couverture nationale

en s'adressant aux micro-entreprises du secteur. Elle offre, elle aussi, à ses membres une large gamme de services et de conseils.



TLV (Transport & Logistiek Vlaanderen ex SAV) est une organisation patronale flamande dont le siège est à Gand. Elle intervient depuis 75 ans pour le compte de ses membres et représente plus de 1500 entreprises. Elle offre une gamme de services comparable à ses confrères. L'organisation est officiellement agréée en tant qu'institut de formation.

Syndicats de salariés

CSC-transport & Communication est une organisation syndicale qui défend les intérêts des salariés provenant de huit groupes différents : la culture, le diamant, la poste, les chemins de fer, les télécoms, mobilité, le transport routier et les eaux. La CSC-Transcom fait partie, en tant que centrale syndicale, de la CSC (Confédération des syndicats chrétiens).

CGSLB et FGTV-UBOT sont également des syndicats de salariés multisectoriels ayant en leur sein une branche transport (ex : UBOT pour la FGTV)

L'Institut Transport routier & Logistique Belgique (ITLB)

L'Institut Transport routier & Logistique Belgique est une association sans but lucratif qui a été créée en 1966 à l'initiative commune des autorités fédérales et du secteur privé. Son financement est assuré grâce :

- A la perception d'une redevance versée par les transporteurs (redevance ITLB de 15€ par véhicule et par an),
- Par la distribution des cartes de chronotachygraphe,
- Par les formations et l'organisation des examens (capacités de transport et ADR).

L'objet social de l'ITLB est double :

- Promouvoir le transport professionnel routier de marchandises, ainsi que les activités de prestations logistiques qui en découlent, en entreprenant, promouvant et coordonnant des études et des recherches.
- Fournir un appui logistique au Service Public Fédéral Mobilité et Transports en organisant et en développant les activités susmentionnées.

Les activités de l'ITLB sont, entre autres:

- L'organisation des formations et examens de capacité professionnelle au transport routier,
- L'organisation des examens pour chauffeurs ADR et conseillers ADR,
- D'autres activités de support logistique au SPF Mobilité et Transports,

- La gestion et délivrance des cartes tachygraphiques,
- L'information, la documentation et le calcul de coût de revient.

Dans le cadre de la réglementation relative à l'accès à la profession, l'Institut Transport routier et Logistique Belgique organise les examens de capacité professionnelle au transport routier international de marchandises, ainsi que les cours de transport de marchandises en préparation à ces examens.

L'IBSR

L'Institut Belge pour la Sécurité Routière est une association sans but lucratif visant à promouvoir la sécurité routière. Depuis sa création en 1986, les activités de l'IBSR ont trait aux trois facteurs qui déterminent la sécurité routière : l'usager de la route, le véhicule et la route (environnement routier).

L'IBSR, c'est aussi le Centre d'Aptitude à la Conduite. Ce département contribue également à améliorer la sécurité routière et englobe le CARA (Centre d'Adaptation à la Route pour Automobilistes handicapés), le service des Examens de réintégration, le projet « Driver Improvement & Alcolock ».

Le FSTL

Le fond Social Transport et logistique est un organisme géré de manière paritaire et financé par les cotisations des entreprises (8 % des salaires bruts versés) via l'ONSS. La mission du FSTL est triple :

- Faire bénéficier les ouvriers d'avantages sociaux complémentaires,
- Encourager la formation continue des ouvriers du secteur,
- Eliminer les points critiques du secteur dans le domaine de l'emploi et de la sécurité d'existence.

2.1.2 Comment ouvre-t-on une entreprise en Belgique ?

Le cadre juridique

Le droit belge est très proche du droit français et on y retrouve donc, à quelques nuances près, les mêmes règles en matière de création d'entreprises. Les notions de personne physique et morale valent pour les activités exercées en indépendants ou en société.

Les types de sociétés

Il existe huit formes de sociétés, dont les plus fréquentes sont la Société Anonyme (SA), la Société Privée à Responsabilité Limitée (SPRL), la Société Coopérative à Responsabilité Limitée (SCRL) et la Société Coopérative à Responsabilité Illimitée (SCRI). A noter une variante de la SPRL, destinée à faciliter la création d'entreprise, la SPRL-Starter (SPRL-S).

Comparaison sommaire des principales formes de sociétés

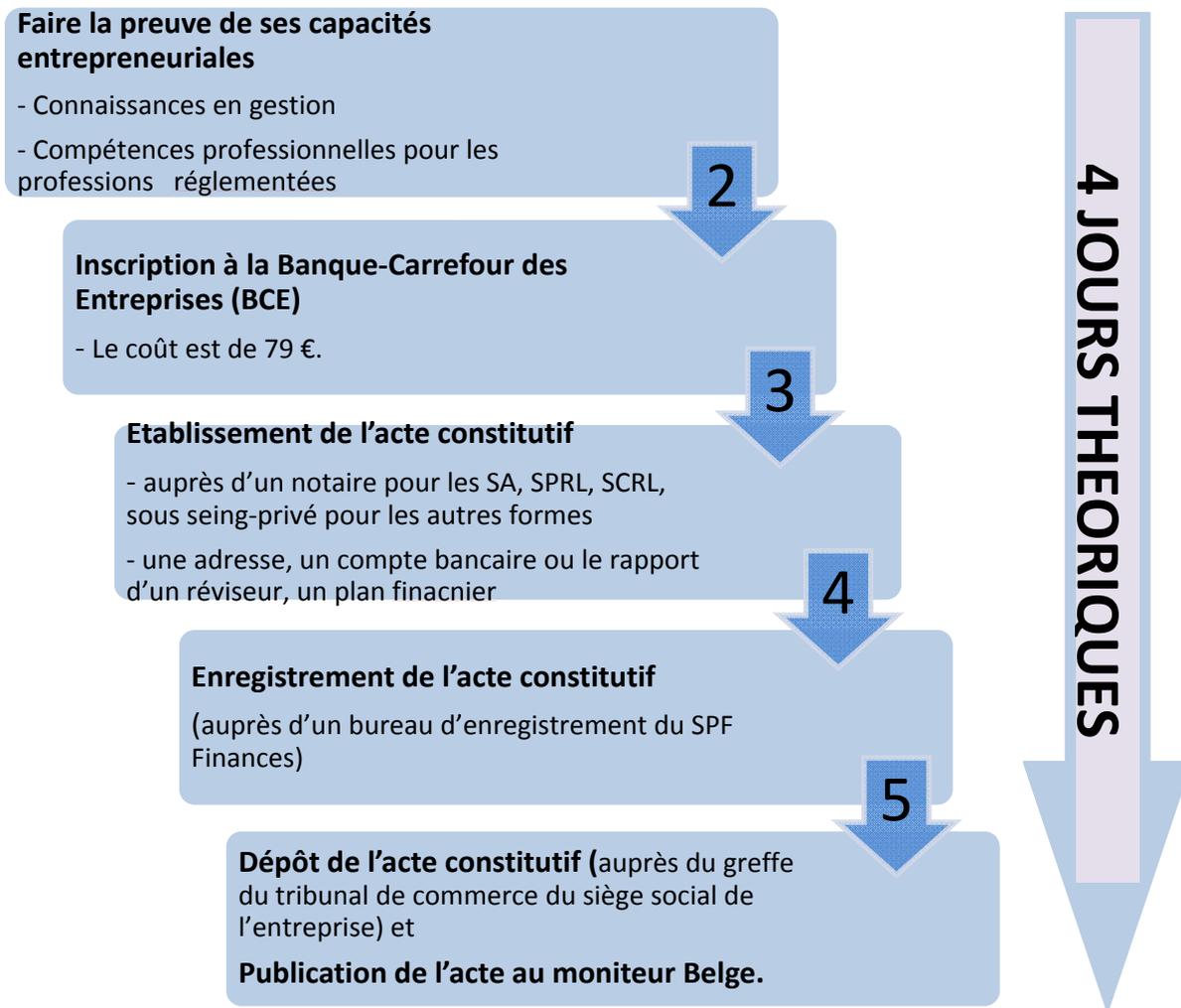
	SPRL	SPRL-Starter	SA	SCRL	SCRI
Associés	Minimum 1	Minimum 1 (personne physique)	Minimum 2	Minimum 3	Minimum 3
Capital minimum	18 550 €	1 € qui devra être porté à 18 550 dans un délai de 5 ans	61 500 €	18 550 €	Fixé librement
Capital libéré	1/5 par action avec minimum de 6 200 €	1 €	1/4 avec un minimum de 61 500 €	1/4 par action avec minimum de 6 200 €	intégralement
Gestion	1 ou plusieurs gérants	Une ou plusieurs personnes physiques	Conseil d'administration formé de 3 administrateurs minimum	1 ou plusieurs administrateurs	1 ou plusieurs administrateurs

Un « Réviseur » (commissaire aux comptes) doit être désigné, quelle que soit la forme d'entreprise si elle emploie plus de 100 personnes ou bien dépasse deux des trois critères suivants :

- 50 travailleurs
- Chiffre d'affaires de 7 300 000 €
- Total du bilan de 3 650 000 €

Modalités de création d'une entreprise en Belgique⁵

Les grandes lignes de la démarche pour créer une société sont les suivantes :



Il est théoriquement possible de créer une société en quatre jours.

Les conséquences de ces démarches seront :

- L'obtention de la personnalité juridique,
- L'octroi d'un numéro d'entreprise par la BCE,
- L'opposabilité de l'acte constitutif au tiers.

En plus de ces formalités, le créateur d'entreprise du TRM devra bien sûr avoir satisfait aux conditions d'accès à la profession présentées dans le chapitre 2.3.1.

⁵ Les conditions et formalités pour la création d'entreprise sont reprises dans une brochure très explicite éditée par le SPF Economie et intitulée : « Comment s'installer à son compte en Belgique ». Elle est disponible sur le site du SPF Economie : <http://economie.fgov.be>.

Selon les informations obtenues de la FEBETRA, les formes d'entreprises utilisées dans le TRM belge se répartissent comme suit :

SPRL/SCRL	50%
Société Anonyme	22%
Entreprise Individuelle	25,40%
Autres	2,60%

Les entreprises en personne physique s'apparentent à l'entreprise individuelle en France.

Les démarches administratives pour la création d'une entreprise en personne physique sont plus simples :

- Enregistrement à la banque-Carrefour des Entreprise nécessitant que l'entrepreneur fasse la preuve de son inscription à la Banque-Carrefour de la Sécurité Sociale (BCSS) ou bien qu'il indique son numéro de registre national.
- Demande d'inscription à la BCSS précisant : la dénomination de l'entreprise, ses adresses (postale, électronique) et coordonnées téléphoniques, la ou les activités de l'entreprise et la preuve des capacités entrepreneuriales, la date de début d'activité, le numéro des comptes financiers de l'entreprise.

2.1.2. Comment devient-on transporteur routier de marchandises en Belgique

L'accès à la profession

Les conditions d'accès à la profession de transporteur routier de marchandises en Belgique sont conformes aux règlements européens 1071/2009 et 1072/2009 qui établissent que les entreprises qui souhaitent exercer la profession de transporteur routier de marchandises doivent, pour obtenir une licence, respecter les principes suivants :

- être établies de façon stable et effective dans un Etat membre,
- être honorables,
- avoir la capacité financière appropriée,
- avoir la capacité professionnelle requise.

Il est intéressant de noter que la nécessité d'obtenir une licence de transport s'applique aux véhicules à partir d'une charge utile de 500 kg. Ce seuil pourrait être revu encore à la baisse (à partir de 1 kg) dès lors que l'on effectuerait une opération de transport pour compte de tiers.

La formation nécessaire à l'obtention de la capacité professionnelle est dispensée par l'ITLB. Elle se fait en trois fois trois semaines ou bien sur les week-ends pendant six mois. Le coût de la formation est fixé par arrêté royal et s'élève à environ 800 €. Seul le ministère est habilité à

délivrer le diplôme. Le taux de réussite à l'examen est de 1/3. Les candidats peuvent se représenter deux fois.

La détention du permis PL n'est pas obligatoire pour obtenir sa capacité de transport. Si toutefois le candidat le présente, le coût « Formation + Permis » atteindra environ 5 000 €.

La capacité financière demandée est de 9 000 € pour le premier véhicule puis 5 000 € pour les suivants, en ligne avec la Directive CEE. Ces sommes sont demandées sous la forme d'une garantie bancaire.

Toutefois, le montant des garanties accordées par les établissements financiers ou les sociétés d'assurances ne peut excéder la moitié du montant de la capacité financière exigible.

Une même personne peut être référent pour plusieurs entreprises, et ce, dans la limite d'un total cumulé de 50 véhicules.

Contrôle des conditions dans le temps :

Le service « accès à la profession et au marché transports de marchandises et de voyageurs » dépend de la « DG Transport routier et sécurité routière », elle-même rattachée au « SPF mobilité ».

En tant que tel, il s'assure de ce que les conditions d'accès à la profession soient remplies lors de la première délivrance.

L'entreprise, tous les cinq ans, apporte la preuve qu'elle satisfait toujours à la condition d'honorabilité. Le service réclame tous les 5 ans des extraits de casier judiciaire.

En ce qui concerne la capacité financière, les banques tiennent le service au courant des résiliations, augmentations, diminutions et appels faits au cautionnement.

La Caisse des dépôts ne procède à aucun changement sans l'accord préalable de l'administration.

Toute nouvelle délivrance de copie de licence supplémentaire n'est effectuée qu'après vérification de l'existence d'un cautionnement suffisant et donc d'un contrôle par le service.

L'accès au marché ne fait l'objet d'aucune restriction à l'égard des transporteurs de l'UE, et s'appuie sur les textes en vigueur en matière de transport international et de règles de cabotage.

La sous-traitance

Dans une enquête réalisée en 2002 par l'ITBL, 50,6 % des transporteurs routiers belges déclaraient avoir recours à la sous-traitance. Il semble que la situation ait peu évolué, la FEBETRA estimant qu'ils sont aujourd'hui aux alentours de 50 %. Le poids de la sous-traitance en matière de tonnage transporté atteignait 14 %.

Les données obtenues lors de cette enquête permettaient d'analyser le poids du recours à la sous-traitance en fonction de la taille de l'entreprise. Il en ressort que moins l'entreprise de transport a de véhicules et plus elle a recours à d'autres transporteurs.

Il n'est pas autorisé d'avoir recours à des sous-traitants conducteurs sans camion.

Intensité du recours à la sous-traitance en fonction de la taille de l'entreprise.

Nombre de véhicules	Nb d'entreprises ayant recours à la sous-traitance (%)
1	55%
2 à 5	50%
6 à 20	51%
21 à 50	46%
+ de 50	40%

Source : ITLB

Le marché du travail des conducteurs routiers en Belgique

D'après la FEBETRA, la moyenne d'âge des conducteurs belges est de plus en plus élevée, un tiers d'entre eux ayant plus de 45 ans.

Au cours de l'année 2011, en moyenne, 1 transporteur sur 5 a signalé que sa société avait un emploi vacant pour un chauffeur. Le nombre de postes vacants pour chauffeurs a néanmoins sensiblement chuté vers la fin de l'année 2012.

C'est surtout la recherche de chauffeurs motivés et flexibles qui pose souvent problème. Tout au long de l'année, un grand nombre de transporteurs ont déclaré que, s'ils rencontraient en général suffisamment de candidats, de nombreux chauffeurs potentiels étaient toutefois plutôt réticents à l'égard des horaires de travail irréguliers qui caractérisent la profession. Bon nombre d'entre eux donnent, en effet, la préférence à un emploi avec des horaires de travail réguliers. L'afflux de chauffeurs dans le secteur reste donc trop faible qualitativement.

Le taux de renouvellement annuel (turnover) du personnel de conduite se situerait entre 10 et 20 %.

Le recours à des conducteurs étrangers reste faible et concerne des chauffeurs français, allemands ou hollandais. Il arrive que des sociétés belges, via leurs filiales à l'étranger, fassent rouler des conducteurs étrangers, le plus souvent sur des trajets de grand international.

2.2. La fiscalité des entreprises

2.2.1. La fiscalité générale

L'impôt sur les sociétés (ISOC)

Pour les entreprises ayant un revenu imposable (RI) de moins de 322 500 €, l'ISOC est dégressif. Sinon, le taux d'imposition pour 2013 est de 33,99 % (incluant la cotisation exceptionnelle de 3 %) sur la totalité du RI.

Taux d'imposition de l'IS en 2013

Tranche Revenu Imposable	Taux d'imposition
RI < 25 000 €	24,98 %
Entre 25 000 € et 90 000 €	31,93 %
Entre 90 000 € et 322 500 €	35,54 %
Taux unique pour les RI dépassant 322 500 €	33,99 %

Source : *belgium.be*

Les taux d'imposition s'appliquent à proportion des montants concernés :

Exemple : Une entreprise ayant un RI de 100 000 € se verra appliquer un taux de 24,28 % pour la part de revenus comprise entre 0 et 25 000 €, puis 31,93 % entre 25 001 € et 90 000 € et enfin 35,54 % pour le solde compris entre 90 001 et 100 000 €. Son taux d'imposition sera donc de 30,55 %.

Des réductions liées à des décisions de gestion de l'entreprise viennent diminuer l'impôt. Ce sont des mesures visant à favoriser par exemple, l'investissement.

La TVA

Il existe 4 taux de TVA en Belgique. Les taux réduits de 6 % et de 12 %, le taux normal de 21 % et le taux parking de 12 %. Le taux parking s'applique sur les houilles, lignites, coques de pétrole et certains pneus.

Le taux appliqué pour les opérations de transport est de 21 %.

2.2.2. La fiscalité du secteur

La taxe de circulation et l'eurovignette viennent s'ajouter à l'ISOC. Depuis le 1^{er} janvier 2013, la région flamande est compétente pour percevoir ces taxes, l'état restant pour l'instant compétent pour la perception des taxes dans les deux autres régions.

La taxe de circulation annuelle (TC),

Elle s'applique sur tous les véhicules > 3,5T destinés au transport de marchandises. Le montant de la taxe dépend du nombre d'essieux, de la nature de la suspension et de la masse maximale autorisée (MMA).

A titre d'exemple, le montant de la taxe pour un véhicule à moteur à deux essieux et remorque ou semi-remorque à trois essieux, d'une MMA comprise entre 40 000 et 40 999 kg et équipé d'une suspension pneumatique, est de 515,62 €.

Les redevables ont pour obligations de :

- Déclarer préalablement à tout usage sur la voie publique, le véhicule ou ensemble de véhicules au receveur des contributions directes compétent.
- Apposer le signe fiscal distinctif délivré par le receveur comme preuve de la déclaration à un endroit bien visible du pare-brise avant du véhicule.
- Payer, avant le 15 décembre, la taxe de circulation (due pour la période allant du 1er janvier au 31 décembre) et pour laquelle le receveur a adressé une invitation à payer.
- Signaler toute modification du véhicule au receveur compétent.

L'eurovignette annuelle (EUV)

Elle s'applique aux véhicules affectés au transport routier de marchandises, dont la MMA est supérieure à 12 Tonnes. Le montant de l'eurovignette est calculé en fonction du nombre d'essieux et de la norme d'émissions (Euro).

Un véhicule Euro V de quatre essieux et plus, acquittera une taxe de 1 250 €, 750 € s'il n'a que 3 essieux ou moins.

Il est prévu que le projet de taxe kilométrique (voir 1.2.1) se substitue à l'eurovignette.

Une brochure intitulée « Camions » et éditée par le SPF Finances reprend par catégorie les montants de taxes de circulation et d'eurovignette.⁶

La fiscalité sur le gazole

Le produit dont il est question ci-dessous est un gazole moteur répondant à la norme NC 2070 19 41 ayant une teneur en soufre inférieure à 10 mg/kg (10 ppm) et un taux d'incorporation en biocarburants (EMAG) au moins égal à 5 %.

La Belgique détermine des prix maximum pour certains produits pétroliers, dont le gazole. Un contrat de programme en date du 1^{er} octobre 2006 fixe les conditions et règles de calcul des prix.

⁶ Pour plus d'information, voir le site : <http://www.fisconet.fgov.be>

Ces derniers sont révisés quotidiennement. La détermination du calcul du prix maximum est du ressort du SPF Economie.

Diverses cotisations et taxes sont appliquées telles que :

- Cotisation APETRA dont l'objet est le financement des stocks stratégiques
- Cotisation BOFAS dont l'objet est le financement de l'assainissement des sols de stations-service
- Accises (TICPE en France, ex-TIPP)
- Cotisation énergie

La structure du prix maximum du gazole 10 ppm à la pompe en Belgique au 15/02/2013

Composantes	Gazole 10 ppm (€/litre)	% du total
Prix du produit ex-raffinerie	0,6471	42,27 %
Marge de distribution	0,1767	11,54 %
Prix hors toutes taxes	0,8238	53,81 %
Cotisation APETRA	0,0122	0,80 %
Cotisation BOFAS	0,0020	0,13 %
Accises + Cotisation énergie (0,0149 €/l)	0,4277	27,94 %
Prix hors TVA	1,2657	82,67 %
TVA (21%)	0,2658	17,36 %
Prix maximum TVAC	1,5310	100,00 %

Source : Fédération pétrolière belge

Commentaires de l'expert:

Le prix maximum du gazole à la pompe en Belgique est plus élevé que les prix moyens relevés en France. Néanmoins, le bulletin hebdomadaire pétrolier publié sur le site de la commission européenne et partant de prix relevés dans des stations, indique un très faible écart, 1 centime d'euro TTC par litre à l'avantage de la France (B = 1,41 €/l, F= 1,40 €/l).

Toutefois, la plupart des transporteurs, tant en Belgique qu'en France, payent leur gazole à la pompe à l'aide de cartes de crédit carburant grâce auxquelles ils bénéficient de remises sur le prix maximum. Il est donc très difficile de déterminer un écart standard. Enfin, ces données ne prennent pas en compte les achats de gazole en vrac.

On peut toutefois affirmer que la fiscalité sur le gazole entre les deux pays n'est pas un élément fortement discriminant dans le calcul du prix des carburants.

La récupération des accises spéciales sur le diesel

Le droit d'accise spécial est une composante de l'accise constituée (Annexe 1) :

- Du droit d'accise (commun à l'Union Belgo-Luxembourgeoise) = 198,3148 €/m³,
- Du droit d'accise spécial = 214,4852 €/m³,
- De la cotisation sur l'énergie = 14,9 €/m³,
- De la redevance de contrôle sur le gazole de chauffage (fioul domestique), sans objet en l'espèce.

Le montant de l'accise était au 15 février 2013 de 427,70 € par 1 000 litres.

La récupération partielle

Le montant récupérable est égal à la différence entre le taux d'accise spécial en vigueur, soit 193,1152 € par 1 000 litres actuellement, et le droit d'accise de référence au 1^{er} janvier 2010, soit 116,8118 € par 1 000 litres.

Le calcul est donc le suivant :

Montant récupérable = 193,1152 € – 116,8118€ = 76,3034 € pour 1 000 litres

- *Qui peut récupérer les accises spéciales ?*

Les entreprises de transport de marchandises pour compte propre et pour compte de tiers à l'aide de véhicules d'une MMA égale ou supérieure à 7,5T, les services taxi et le transport de personnes à l'aide de véhicules M2 ou M3. Tous les transporteurs qui ont leur siège dans un Etat membre de l'U.E. peuvent récupérer en Belgique les accises spéciales payées en Belgique. Quand le véhicule a été mis à la disposition d'une autre personne que celle au nom de laquelle le véhicule a été immatriculé (leasing, location,...), le remboursement est destiné à l'utilisateur réel. Le contrat de location ou de leasing doit être disponible au siège social du demandeur.

- *Procédure de récupération*

Enregistrement de l'entreprises et de ses véhicules auprès des services des douanes afin d'obtenir une « autorisation produits énergétiques et électricité – catégorie utilisateur final ».

Demande de remboursement à l'Administration des douanes et des accises - service gazoil professionnel de référence dans le mois suivant la période de consommation. Le délai de demande maximum est fixé à trois ans, toutefois la prise en compte ne démarre qu'à la date d'enregistrement.

- *Preuves*

Les entreprises belges ne doivent pas joindre de preuves à leur demande de remboursement, mais ces preuves doivent être disponibles au siège de l'entreprise, au cas où l'Administration souhaiterait effectuer un contrôle.

Cette récupération d'une partie des accises spéciales sur le gazole (diesel en Belgique) dépend du système de cliquet mis en place par l'administration belge.

Le système du cliquet⁷

Cliquet positif

Le gouvernement fédéral a introduit le « système du cliquet positif » par la Loi-programme du 5 août 2003. Ce système prévoyait une augmentation progressive du droit d'accise spécial sur les carburants au cours de la période 2003 à 2007.

Le gouvernement n'a plus appliqué le système du cliquet positif au cours des années 2006 à 2008. Le système du cliquet positif a été réintroduit en janvier 2009 sur les essences et le diesel. Depuis le 1er janvier 2010, le système du cliquet positif a été réintroduit y compris sur le gazole professionnel. Toutefois, à compter du 1^{er} janvier 2010, le gazole professionnel (code NC 2710 19 41) est exempté d'augmentation du droit d'accise spécial, par la voie d'un remboursement.

Le taux de référence du droit d'accise spécial est : 116,8118 € par 1 000 litres à 15°C.

Le principe

À chaque diminution du prix maximum des carburants suite à l'application du contrat de programme, une moitié de cette diminution est convertie en une augmentation du droit d'accise spécial.

En conséquence, le prix maximum qui résulte de l'application du cliquet positif est supérieur au prix maximum qui aurait résulté de la baisse des cotations des produits pétroliers, puisqu'une partie de cette baisse a été convertie en une augmentation des accises.

L'augmentation maximale du droit d'accise est à ce jour de 40 € pour 1 000 litres.

Cliquet négatif ou cliquet inversé

Le gouvernement fédéral a introduit le « système du cliquet négatif » ou « système du cliquet inversé » par la Loi-programme du 27 décembre 2004, exécuté par l'arrêté royal du 24 mai 2005 relatif à la diminution du droit d'accise spécial sur les carburants.

Ce système prévoit une diminution du droit d'accise spécial pour compenser les revenus supplémentaires de la TVA, en cas d'augmentation du prix maximum des carburants au-delà d'un certain seuil.

En octobre 2006, lors du conclave budgétaire, le gouvernement a décidé de geler l'application du système du cliquet négatif. Suite à la hausse importante des produits pétroliers au cours de l'été 2007, le gouvernement a décidé de réintroduire le système du cliquet négatif au 5 décembre 2007 (AR 29/11/2007).

⁷ Ce paragraphe est tiré du site officiel de la fédération pétrolière belge PETROFELD, dont le secrétaire général Monsieur J.L. Nizet a été contacté lors de la réalisation de l'étude.

Le principe

Le système du cliquet négatif a pour objectif de compenser une augmentation du prix maximum des carburants pour le consommateur.

À chaque augmentation du prix maximum des carburants suivant le contrat de programme, et à la condition que le prix maximum du produit directeur (essence 95 octane et diesel) dépasse un certain seuil, l'accise spéciale peut être diminuée à concurrence d'un montant égal aux revenus supplémentaires de la TVA.

Cela signifie que l'augmentation du prix maximum du carburant auquel le système du cliquet négatif est appliqué est atténuée.

Les seuils et produits directeurs étaient fixés comme suit :

- 1,10 €/l pour le diesel,
- 1,50 €/l pour l'essence 95 octane.

Lors de l'envolée des prix des produits pétroliers au cours du 1er semestre 2011, le gouvernement a décidé de remettre en place le système du cliquet inversé. Toutefois, les prix des carburants ayant évolué depuis la dernière mise en œuvre du système en 2007, les prix-seuils ont été adaptés.

En conséquence, les nouveaux seuils ont été fixés comme suit (AR 3/5/2011) :

- 1,50 €/l pour le diesel,
- 1,70 €/l pour l'essence 95 octane.

Le système du cliquet négatif a été appliqué deux fois au diesel en 2011 et n'a pas été appliqué à l'essence parce que le prix maximum de l'essence 95 octane n'a pas franchi le seuil de 1,70 EUR/l en 2011.

Remarque : Le système du cliquet négatif a été suspendu depuis le 1er janvier 2012.

2.3. La réglementation sociale

2.3.1. La réglementation sociale générale

La durée hebdomadaire

Le régime de travail "normal" défini comme le régime ne nécessitant l'application d'aucune disposition dérogatoire, est un régime dans lequel :

- la durée du travail est limitée à 8 heures par jour et à 40 heures par semaine (38 heures par semaine sur base annuelle),
- la semaine de travail s'étend du lundi au samedi (au plus tard),
- il n'est pas travaillé pendant la nuit (entre 20 heures et 6 heures),
- le repos des jours fériés est respecté.

Tout régime dérogatoire à ce schéma classique nécessite, outre la modification du règlement de travail, de bénéficier d'une dérogation.

Vacances annuelles, jours fériés et congés spéciaux

Le droit aux vacances annuelles est établi sur la base de la durée d'occupation au cours de l'année précédente. Si un travailleur a presté 12 mois, il aura droit à 4 semaines. S'il n'a travaillé que 6 mois, il n'aura droit qu'à deux semaines, et ainsi de suite.

Les jours fériés sont au nombre de 10 jours par an.

On retrouve également des jours de congés pour situation exceptionnelle qui recourent, pour la plupart, les cas connus dans la législation de travail française.

Les Contrats de travail⁸

On retrouve en Belgique les grands types de contrat de travail existant en France, la règle générale étant le CDI. Sauf disposition contraire, un contrat de travail est conclu à temps plein, c'est-à-dire pour la durée (hebdomadaire) maximale de travail dans l'entreprise.

Contrat de travail conclu pour une durée indéterminée (CDI)

Le CDI est le contrat de référence. Si rien n'est prévu dans le contrat signé entre les parties ou bien si les dispositions prévues dans le cadre d'un autre type de contrat ne sont pas remplies, les dispositions du CDI s'appliqueront automatiquement. Le CDI est le contrat de référence dans le secteur du transport routier de marchandises.

⁸ Les informations ont été recueillies auprès du SPF (Ministère), Emploi Travail et concertation sociale. www.emploi.belgique.be

Contrat de travail conclu pour une durée déterminée (CDD)

Comme son intitulé l'indique, le CDD doit prévoir et mentionner une date ou un événement qui mettront fin à l'accord pris entre les parties et aux obligations qui en résultent. Le CDD est fréquemment utilisé afin de prolonger une période d'essai dont la durée en Belgique se situe entre 7 et 14 jours maximum.

Contrats à durée déterminée successifs

Ces contrats sont en principe réservés à des accords que la nature même du travail rend précaires, comme par exemple des spectacles ou des travaux de recherche scientifiques subventionnés. L'absence de justifications transformera ce contrat en CDI.

Contrat de travail pour un travail nettement défini

Ce qui différencie ce type de contrat du CDD tient dans le fait que le terme du contrat correspond non pas à une date, mais à l'achèvement d'une tâche précise préalablement définie et objet du contrat (par exemple le contrat de travail en qualité d'acteur dans un film bien précis, des travaux agricoles saisonniers)

Contrat de remplacement

Dans ce cas également, nous nous trouvons dans une variante du CDD à la française, qui permet de remplacer un salarié momentanément indisponible pour des raisons de maternité, formation, maladie mais en aucun cas pour des motifs liés au chômage partiel ou à des grèves.

Un contrat écrit doit obligatoirement être rédigé pour chaque travailleur individuellement avant l'entrée en service. La raison du remplacement, l'identité du travailleur remplacé et les conditions de l'engagement doivent être mentionnés dans le contrat. La durée du contrat de remplacement ne peut dépasser deux ans.

Contrat de travail pour l'exécution d'un travail temporaire et contrat de travail intérimaire

Ces contrats peuvent être conclus aussi bien pour une durée déterminée que pour un travail nettement défini, mais également pour le remplacement d'un travailleur permanent. Ce qui les différencie des contrats décrits préalablement est le caractère exceptionnel de la mission pour laquelle les parties contractent.

Ils sont conclus directement par l'employeur ou par le biais d'une société d'intérim, d'où leurs appellations respectives, et ne peuvent être utilisés que dans certaines hypothèses :

- le remplacement d'un travailleur permanent,
- le surcroît exceptionnel de travail,
- l'exécution d'un travail exceptionnel,
- la fourniture de prestations artistiques ou la production d'œuvres artistiques pour le compte d'un employeur occasionnel ou d'un utilisateur occasionnel.

Ces contrats doivent nécessairement faire l'objet d'un écrit. Dans ce cadre, la loi autorise la conclusion de plusieurs contrats successifs.

Les conventions collectives de travail (CCT)

Des commissions paritaires (CP) ont été mises en place afin que les partenaires sociaux négocient des CCT dans chaque secteur d'activité. Les résultats concernent aussi bien les conditions de travail que le salaire ou encore la gestion de la paix sociale.

La CP relative au TRM est la CP 140.

2.3.2. Réglementation du travail applicable au transport routier professionnel de marchandises

Il s'agit ici de mentionner les textes et règlements spécifiques au secteur du TRM venant compléter le cadre légal général du Travail en Belgique.

La réglementation du travail applicable dans le secteur du TRM en Belgique respecte les règlements européens et notamment le règlement social CE N° 561/2006 du 15 mars 2006 et le règlement CEE N° 3821/85 du 20 décembre 1985 ainsi que la directive 2002/15/CE du 11 mars 2002 relative aux temps de conduite et de travail et aux caractéristiques des chronotachygraphes.

Ces règlements ont été nuancés, précisés et ratifiés en Belgique par les arrêtés royaux du 9 avril 2007 et du 14 juillet 2005 quant aux contrôles et aux peines infligées lors d'infractions d'une part et aux modalités d'application des règles relatives au chronotachygraphe d'autre part. La Convention Collective du Travail (CCT) du 27 janvier 2005, ratifiée par l'AR du 10 août 2005, fixe les conditions de travail et les salaires du personnel roulant.

La CCT applicable au secteur du transport est gérée au sein de la « Commission Paritaire du Transport » CP N° 140.

La Commission Paritaire du Transport est constituée de 32 membres effectifs répartis de manière égale entre les représentants des salariés et les fédérations de transporteurs.

Le code de la route et le règlement pour le transport des matières dangereuses (ADR) Directive 2008/68/CE du 24 septembre 2008, viennent compléter ce cadre réglementaire.

A noter que l'adoption du « paquet routier » par la Belgique nécessite la remise à plat des lois existantes. Les nouveaux textes devraient être votés courant 2013.

Le temps de travail hebdomadaire en Belgique est fixé à 38 heures dans le Code du Travail général mais il y a des dérogations à ce code dans les conventions collectives. Concernant les conducteurs, il existe 2 régimes de travail. D'application immédiate et générale, en régime de travail « classique », les conducteurs ne peuvent pas travailler plus de 11 heures/jour, 48 heures/semaine et 92 heures au cours de deux semaines consécutives. En outre, la moyenne de 38 heures par semaine doit être respectée au cours d'une période d'un trimestre au maximum. Pour le calcul de la rémunération des heures supplémentaires, on prend en considération chaque prestation de travail effectuée au-delà de la limite de 9 heures par jour et de 40 heures par semaine.

En régime de travail « flexible », instauré en 1987 pour certains secteurs ayant une activité irrégulière, dont le secteur du transport routier de marchandises, les conducteurs peuvent travailler jusqu'à 12 heures/jour consécutives. Une limitation du temps de travail de la semaine, de la quinzaine et du mois n'a pas été reprise dans la convention collective. Néanmoins, le temps de travail hebdomadaire doit être respecté (en moyenne 38 heures) sur une période d'un semestre. En fin de chaque mois, une moyenne hebdomadaire du temps de travail est calculée pour calculer les heures supplémentaires. Une moyenne jusqu'à 60 heures par semaine ne donne pas droit à une majoration des heures. Si le conducteur réalise plus de 60 heures de service en moyenne sur une période d'un mois, il a droit à une majoration de 50% sur ces heures (voir annexe 2).

Rappel des principales règles en matière de réglementation du travail découlant de l'application du règlement (CE) N° 561/2006

Le temps de conduite :

- Le temps de conduite journalière ne peut excéder 9 heures,
- Il peut être porté à 10 heures deux fois par semaine,
- Le temps de conduite hebdomadaire ne peut excéder 56 heures,
- Le temps de conduite sur deux semaines consécutives ne peut excéder 90 heures.

Les interruptions :

Le conducteur doit respecter une pause de 45 minutes après 4 heures et 30 minutes de conduite. Elle peut être remplacée sur une période de conduite de 4 heures et 30 minutes, par une pause de 15 minutes au minimum suivie d'une pause de 30 minutes.

Le temps de travail :

Le temps de travail ne se limite pas aux heures de conduite et intègre par exemple les opérations de chargement/déchargement et les obligations administratives. Toutefois ces opérations ne peuvent être considérées comme des interruptions de temps de conduite, et doivent être enregistrées sur le chronotachygraphe.

Le temps de repos :

Le temps de repos correspond à une période où le conducteur est libre de ses occupations, il ne peut y avoir de période de repos que lorsque le véhicule est à l'arrêt, y compris en cas de double équipage.

Ce temps de repos est de 11 heures consécutives, mais il peut toutefois être scindé en deux périodes, l'une de 9 heures de repos consécutives dite « repos journalier normal » l'autre de 3 heures de repos complémentaires, dite « repos journalier réduit ».

Lorsqu'il y a deux conducteurs, le repos journalier est de 9 heures par période de 30 heures au lieu de 24 heures en solo.

Sous certaines conditions, le repos journalier peut être pris lors de l'accompagnement du véhicule sur les ferries ou sur les trains.

Le repos hebdomadaire :

Le temps de repos hebdomadaire normal (RHN) est de 45 heures consécutives, le repos hebdomadaire réduit (RHR) est de 24 heures. Il est possible, sur deux semaines consécutives, de prendre un RHN + un RHR, toutefois le temps de repos hebdomadaire devra être compensé dans les trois semaines suivant la semaine en question.

Nous aborderons dans la deuxième partie de cette étude, les conditions de rémunération et les coûts associés aux personnels de conduite.

La rémunération des conducteurs belges

Le calcul de la rémunération des conducteurs est effectué sur une semaine pour les conducteurs en transport national et sur deux semaines en transport international.

Rémunération des heures de travail

Le calcul s'établit sur la base de 38 heures/semaine et prend en compte les barèmes minima de salaires bruts, soit au 31 janvier 2013 pour le chauffeur d'un véhicule de 15 tonnes et plus, 11,2325 € au lieu de 10,98 € pour l'exercice précédent. Ce barème s'applique également aux conducteurs de véhicule articulé, ADR et frigorifique.

Indemnités pour le temps de disponibilité

Définition des heures de disponibilité

Ce sont les périodes au cours desquelles le conducteur :

- N'est ni en pause, ni en repos, mais doit être joignable afin de conduire ou bien reconduire ou d'effectuer d'autres travaux,
- Accompagne son véhicule sur le train ou les ferries pendant moins de 4 heures,
- Est en attente d'opération de chargement ou de déchargement. L'employeur peut préciser le temps d'attente prévue. Sinon, ces périodes sont réputées être connues à l'avance et sont forfaitisées à 2 heures en transport national et de 4 heures en transport international.

Les périodes d'attente :

- Les attentes aux frontières sont de 2 heures par opération, sauf durée prévisible communiquée par l'employeur au conducteur.
- Les périodes d'attente dues à des interdictions de circuler.
- Le temps passé pendant la marche du véhicule à côté d'un autre conducteur.

- Le temps supplémentaire nécessaire au conducteur pour se rendre à l'endroit où se trouve son véhicule si ce n'est pas son lieu habituel de stationnement.
- Les temps d'attente aux douanes ou bien pour des raisons de quarantaine ou médicales.
- Les temps de surveillance du véhicule en dehors du temps de travail. La durée prévisible est de 96 h/mois au maximum.
- Les temps où la présence du conducteur à bord du véhicule est requise pour respecter le code de la route ou assurer la sécurité routière. La durée prévisible est de 96 heures/mois au maximum.

Elles sont rémunérées à 99% du salaire minimal horaire brut soit 11,1201 € (conducteur de véhicule de plus de 15T) à l'exception des heures de train ou de ferry qui, elles, sont rémunérées à hauteur de 90 %, sauf si ce temps coïncide avec le temps de repos du chauffeur.

Les heures de disponibilité d'un dimanche ou jour férié sont comptabilisées à hauteur de 150 %.

Les prestations de nuit font l'objet d'une prime horaire (1^{er} janvier 2012) de 1,1025 € pour les conducteurs de moins de 50 ans, et de 1,3780 € pour les plus de 50 ans.

Les heures prestées le dimanche ou les jours fériés sont payées double, sauf dans le cas du régime de travail classique où ces heures sont déjà incluses.

La rémunération des heures supplémentaires dépend de la nature du régime de travail (classique ou flexible) sur lequel est basé le contrat de travail du conducteur. Sont considérées comme heures supplémentaires, les heures effectuées au-delà des limites prévues dans ces régimes.

A signaler le fait qu'il existe une imprécision entre ce qui relève du temps de travail légal de 38 heures par semaine et les limites fixées dans le cadre du régime de travail classique, à savoir 9 heures par jour et 40 heures par semaine.

Ces heures supplémentaires sont payées à concurrence de 50 % de plus du salaire normal. Elles ont de 100 % les dimanches et jours fériés.

Une autre notion, relativement récente (CCT du 27 janvier 2005) intervient dans le calcul de la rémunération des conducteurs, il s'agit du temps de service, somme des temps de travail et des temps de disponibilité. Par exemple, si ce temps de service excède 60 heures en moyenne par semaine sur une période d'un mois, la rémunération pour les heures effectuées au-delà des 60 heures sera majorée de 50 %.

La prime d'ancienneté est versée suivant les barèmes suivants, à partir du premier mois de salaire. L'ancienneté se définit comme étant une carrière ininterrompue dans le métier de conducteur routier.

Prime d'ancienneté

Durée d'ancienneté	Montant de la prime horaire *
Après 1 an	0,050 €
Après 3 ans	0,1025 €
Après 5 ans	0,1550 €
Après 8 ans	0,2075 €
Après 10 ans	0,2600 €
Après 15 ans	0,3125 €
Après 20 ans	0,3650 €

Source : ITLB guide 2012/13

La rémunération des séjours fixes à l'étranger : il s'agit des temps passés à l'étranger, sans prestations de la part des conducteurs, en raison d'impératifs de service (ex : panne du véhicule).

Dans ce cas, un salaire forfaitaire de 8 heures est payé. Ces heures ne rentrent pas dans le calcul de la durée moyenne de travail.

Une prime de fin d'année de 5 % est versée aux conducteurs via le Fond Social Transport & Logistique (FSTL) financé par les entreprises, via l'ONSS, à hauteur de 8 % du salaire brut versé aux conducteurs.

Les charges patronales varient en fonction de la taille de l'entreprise et sont entre 56,95 % et 59,05 %. En effet, ce taux s'applique sur la rémunération brute mensuelle majorée de 8 % parce que le salaire et les cotisations sociales d'un mois de congé payé obligatoire sont étalés sur les 11 mois restant. Par exemple, l'entreprise employant un ouvrier avec un salaire brut de 2 000 € paiera 56,95 % sur 2 160 € de salaire brut, mais uniquement pendant 11 mois.

Les charges sociales sont versées via l'ONSS. L'Office National de Sécurité Sociale (ONSS) centralise et redistribue aux autres offices et fonds, les cotisations patronales et salariales.

Le calcul du coût salarial pour un chauffeur conduisant un véhicule de plus de 15T avec indemnités de séjour mais sans ancienneté, fait ressortir un coût horaire chargé de 25,75 €, soit un coefficient moyen de 2,345. (CF Annexe 3). La prise en compte systématique d'un découcher par jour de travail conduit à considérer un coût maximum.

Cotisations sociales pour les conducteurs (en pourcentage de la rémunération brute mensuel, majorée de 8%)	
Employeur	56,95%
Cotisation globale	24,77%
Modération salariale	7,48%
Congé éducation payé	0,05%
Accident du travail	0,32%
Fonds amiante	0,01%
Accueil des enfants	0,05%
Vacances annuelles	16,27%
Fonds social	8,00%
Employé	13,07%
Cotisation globale	13,07%
Cotisation spéciale sécurité sociale	<i>dépend du salaire</i>
- Bonus pour l'emploi	<i>dépend du salaire</i>
Impôt sur le revenu	
Tranche de revenu de 0 € à 8 070€	25,00%
Tranche de revenu de 8 070,01 à 11 480 €	30,00%
Tranche de revenu de 11 480,01 € à 19 130 €	40,00%
Tranche de revenu de 19 130,01 € à 35 060 €	45,00%
Tranche de revenu supérieur à 35 060 €	50,00%
Exonération d'impôt sur le revenu pour 1 personne mariée sans enfant	1 707,50 €

Indemnités de séjour et RGPT (Règlement Général pour la Protection des Travailleurs)

Indemnités de séjour

Une indemnité de séjour est accordée lorsque, suite à la nécessité du service, les conducteurs sont obligés de prendre leur repos journalier ou hebdomadaire en dehors de leur domicile ou de leur lieu de travail habituel. Ceci s'applique pour le transport national comme international. Il existe trois types d'indemnités

- Le montant de cette indemnité de séjour est de 35,7620 € au 1^{er} janvier 2013. C'est le cas général dit « indemnité de séjour A ».
- Une indemnité de séjour court, dite « indemnité de séjour B » est de 14,4959 €
- Une indemnité complémentaire dite « Indemnité de séjour C » de 9,7223 € en cas de séjour fixe à l'étranger vient compléter ce dispositif.

Indemnités RGPT

Cette indemnité sert à couvrir les frais exposés par le conducteur à l'extérieur de l'entreprise. Elle est au 1^{er} janvier 2013 de 1,2785 € de l'heure.

2.4. Contrôles

2.4.1. Modalités de réalisation des contrôles spécifiques au TRM et amendes

Les contrôles

Les institutions suivantes sont mandatées pour effectuer les contrôles qui ressortent de leur domaine de responsabilités :

- le personnel du cadre opérationnel de la police fédérale et de la police locale,
- les agents de la Direction générale Mobilité et Sécurité routière et de la Direction Générale Transports Terrestres investis d'un mandat de police judiciaire,
- les agents de l'Administration des Douanes et Accises,
- les inspecteurs sociaux et les contrôleurs sociaux de l'Inspection des lois sociales du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale,
- les inspecteurs sociaux et contrôleurs sociaux de l'Inspection sociale du Service public fédéral,
- les inspecteurs sociaux et contrôleurs sociaux de l'Office national de la sécurité sociale,
- Les contrôles sur la route et en entreprises sont coordonnés au niveau fédéral. Les contrôles en entreprise sur les temps de conduite et la législation sociale sont réalisés par des inspecteurs fédéraux.

La police fédérale est compétente pour les contrôles effectués sur les autoroutes et les routes express.

Les autorités régionales ne sont compétentes que pour les contrôles le long des routes.

Les contrôles des poids et dimensions des véhicules sont réalisés le long de la route par des inspecteurs régionaux.

Enfin, les douanes ne contrôlent sur la route que pour vérifier que les transporteurs routiers n'utilisent pas de fioul domestique. En entreprise, elles peuvent être amenées à vérifier les demandes de récupération des accises spéciales.

Les amendes

Un catalogue des amendes détaille les infractions et précise le montant des amendes à payer. Il se scinde en trois parties :

- Le catalogue des amendes générales (1/09/2007) recense les infractions relevant des autorisations d'exercice et des conditions d'exercice (licences, dépassement des MMA, des

temps de conduite etc.) Les amendes maximum perçues sont de 2 500 €, doublées en cas de récidive.

- Le catalogue des amendes contrôle technique (1/09/2006-MaJ 23/11/2011) s'attache aux caractéristiques techniques du véhicule, à son état d'entretien et aux éléments de sécurité. Les amendes maximum perçues sont de 3 000 €, doublées en cas de fraude.
- Enfin, le catalogue ADR (7/05/2007) s'attache, comme son nom l'indique, au respect du règlement ADR. Les amendes maximum sont de 2 500 €.

Le permis à points existe sur le principe depuis relativement longtemps mais il n'a jamais fait l'objet d'un arrêté royal, il n'est donc pas appliqué à ce jour. Les contrôles sur les étrangers ne semblent pas plus importants que ceux exercés sur les routes pour les transporteurs belges.

Sécurité routière

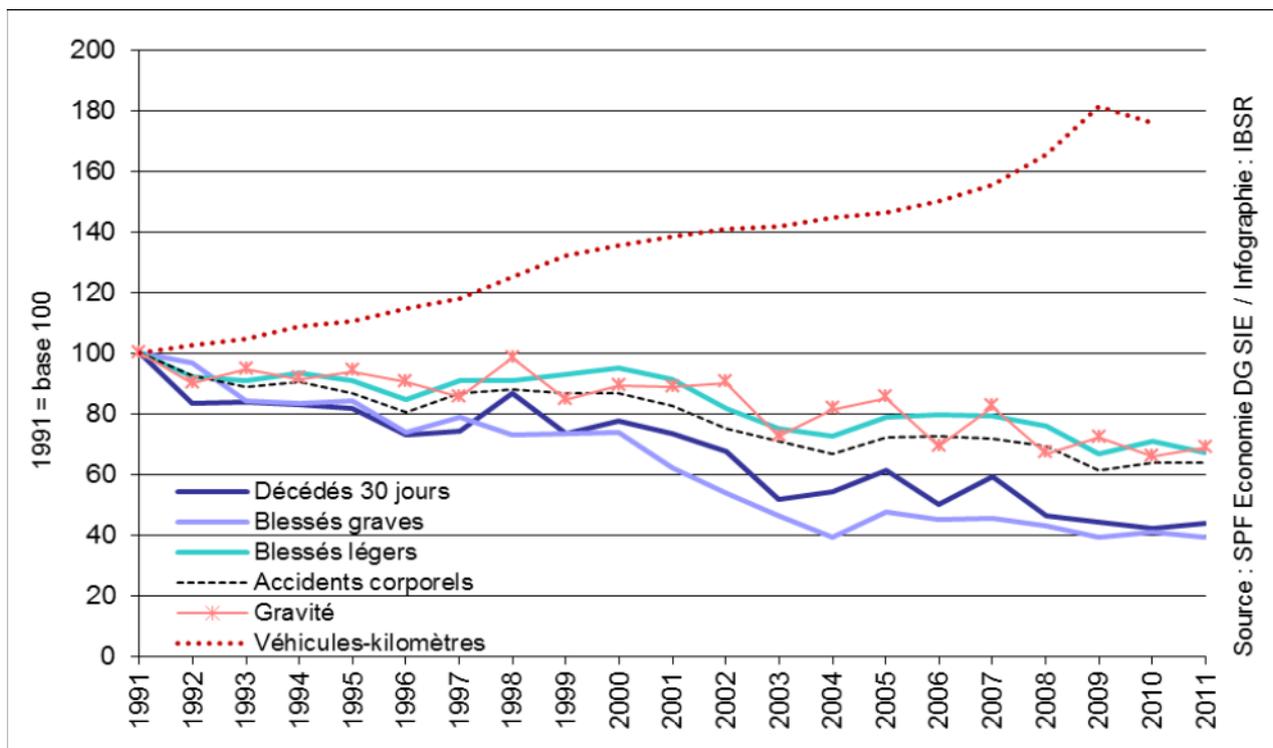
Le Service Public Fédéral (SPF économie DG SIE) et l'IBSR publient chaque année des statistiques et des analyses sur la sécurité routière en Belgique.

Evolution

2 240 accidents impliquant (au moins) un camion (> 3,5 T) ont été comptabilisés en Belgique en 2011. Ces accidents ont mené au décès de 116 personnes et en ont également blessées 3 157.

L'évolution du nombre total de victimes d'accidents (occupants de camions et opposants) impliquant au moins un camion est globalement positive. Le nombre de tués s'est réduit de -56 % par rapport à 1991, le nombre de blessés graves de -61 % et le nombre de blessés légers de -33 %. Ces évolutions sont d'autant plus positives que le transport routier de marchandise ne cesse d'augmenter sur les routes belges : le nombre de kilomètres parcourus par les camions a presque doublé en 20 ans (+76 %). La tendance à la baisse semble néanmoins s'être concentrée sur les 15 premières années de la période analysée car les chiffres ne semblent plus évoluer depuis 2004.

Evolution du nombre d'accidents de camions, du nombre de victimes (occupants et opposants) dans ces accidents, du nombre de véhicules-kilomètres parcourus par les camions et de la gravité des accidents de camions (non pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Source : IBSR

En réponse à cette relative stagnation, les états généraux de la sécurité routière qui se sont tenus au mois de Mai 2011, ont décidé de se fixer comme objectif de diviser par deux le nombre de tués sur les routes d'ici à 2020, pour le réduire à 420.

3. Etude des coûts d'exploitation d'un PL 40 tonnes à l'international

Cette partie porte sur l'analyse des coûts d'exploitation d'un Poids Lourd de 40 tonnes à l'international.

3.1. Méthode et périmètre des entretiens en face à face auprès d'entreprises du TRM belge.

Cette enquête a été menée auprès de 10 entreprises belges, implantées dans les trois régions belges.

Ces entretiens se sont déroulés en face à face avec le plus souvent le chef d'entreprise ou le responsable d'exploitation.

Les principales caractéristiques des entreprises interrogées sont les suivantes :

N° Entreprise	Région	Taille de la Flotte	Nombre de Conducteurs	Kilométrage annuel moyen d'un véhicule
E1	Wallonie	2	NC	154 000
E2	Bruxelles-Capitale	118	121	108 000
E3	Wallonie	90	110	120 000
E4	Wallonie	160	200	138 000
E5	Flandre	15	15	96 000
E6	Bruxelles-Capitale	400	435	110 000
E7	Flandre	6	6	96 000
E8	Wallonie	490	490	132 000
E9	Flandre	55	55	110 000
E10	Flandre	75	75	114 000

Les résultats chiffrés contenus dans ce rapport ne sont pas des statistiques. Il s'agit d'une synthèse « à dire d'expert », des informations recueillies auprès des entreprises, des entretiens avec les organismes du secteur du TRM, de la réglementation et de recherches documentaires.

3.2. Conditions d'exploitation des entreprises interrogées

Toutes les entreprises interrogées réalisent, avec leurs propres moyens, des opérations de transport longue distance à international. Elles effectuent également du transport national et ont le plus souvent d'autres activités comme la logistique ou l'affrètement. Plusieurs ont des filiales dans d'autres pays européens, souvent en France, parfois dans des pays de l'Est européen. Les activités internationales des entreprises rencontrées se situent principalement dans les pays limitrophes et dans des rayons d'action qui excèdent rarement le millier de kilomètres, cela s'apparente plus à une activité inter-régionale. Au-delà, c'est souvent les filiales étrangères qui assurent le « Grand International ».

Les entreprises interrogées ont des flottes variant de 2 à près de 490 véhicules. Elles interviennent dans des secteurs différents, et ont des stratégies assez classiques, allant d'une approche généraliste à l'ultra spécialisation.

Les véhicules sont le plus souvent affectés aux mêmes conducteurs. Dans une très grande majorité, ces derniers ne travaillent pas le week-end. Le kilométrage moyen des véhicules dépasse 124 000 kilomètres par an, quand le kilométrage moyen effectué par les conducteurs se situe lui à 116 000 kilomètres annuels.

Ces chiffres sont légèrement supérieurs à ceux constatés en France, mais très inférieurs à ceux réalisés dans d'autres pays européens.

3.2.1. Carburant

La consommation moyenne des véhicules est comprise entre 32 et 33 litres aux 100 km pour une charge moyenne comprise entre 22 et 23 tonnes. Un parc récent, en grande majorité Euro V, des itinéraires peu accidentés et le plus souvent effectués sur autoroutes, et la formation des chauffeurs expliquent cette bonne performance. La recherche d'économies de carburants fait l'objet de recherche conjointe avec des constructeurs. L'implication des conducteurs dans la diminution des consommations fait très rarement l'objet de primes. La majorité des entreprises visitées avaient leurs propres installations de distribution de carburants.

Le prix du gazole en Belgique a longtemps été plus avantageux qu'en France, et ce pour des raisons fiscales. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. Les prix constatés à la pompe sont légèrement supérieurs en Belgique.

La récupération partielle des accises sur le gazole (7,63 €/Hl) est actuellement plus élevée qu'en France. Au final, le coût de gazole professionnel est proche dans les 2 pays.

3.2.2. Maintenance & Entretien (hors pneumatiques)

Les pratiques en matière de maintenance et d'entretien des véhicules semblent, sur la base des entretiens que nous avons eus, se répartir de façon relativement égale entre ateliers intégrés et externalisation.

Le coût moyen constaté du kilomètre est légèrement supérieur à 0,08 €. Toutefois, de grandes différences de performances existent dans le cadre des ateliers intégrés (près de 0,06 €) alors que l'on note une certaine homogénéité pour les contrats de maintenance sous-traités (entre 8 et 9 centimes d'euro).

Le coût annuel par véhicule se situe dans une moyenne comprise entre 7 500 € et 9 500 €.

3.2.3. Pneumatiques

Le prix des pneumatiques neufs semble être moins cher en Belgique qu'en France. Le recours au rechapage et encore moins au retailage est loin d'être une pratique majoritaire. De même, une seule entreprise sur dix déclare sous-traiter l'ensemble de son poste pneus.

Le coût des pneumatiques pour un ensemble varie de 2 000 € à 3 500 €/an avec une moyenne s'établissant à 2 600 €/an. Les périodicités de changement sont comprises entre 150 000 et 200 000 km pour un pneu avant et entre 200 000 et 250 000 km pour un pneu arrière.

3.2.4. Acquisition des véhicules

Que ce soit pour les tracteurs ou pour les semi-remorques, les prix varient sensiblement en fonction du constructeur, des options, de la motorisation ou de la nature de la semi.

Le prix d'acquisition moyen pour un tracteur (420 à 480 CV) est de 76 k€ (cotations extrêmes : 70 et 122 k€). Pour une semi-remorque type tautliner, le prix atteint en moyenne 27 k€, et 110 k€ pour une citerne chimique.

Les modes de financement utilisés sont classiques, prêts, crédit-bail, leasing financier et autofinancement.

Sur base de nos constatations, aucun mode ne semble être privilégié par la profession. L'autofinancement est pratiqué par 30 % des entreprises interrogées.

La durée moyenne de location varie de 36 mois à 60 mois. Les transporteurs gardent 7 à 8 ans les tracteurs, et plus de 15 années les semi-remorques, parfois beaucoup plus, « jusqu'au bout » moyennant un entretien adéquat.

3.2.5. Péages

Il n'existe pas pour l'instant de péage en Belgique. Toutefois, les transporteurs payent l'Eurovignette.

Elle s'applique aux véhicules affectés au transport routier de marchandises, dont la MMA est supérieure à 12 tonnes. Le montant de l'eurovignette est calculé en fonction du nombre d'essieux et de la norme d'émissions (Euro). Un véhicule Euro V de quatre essieux et plus, acquittera une taxe annuelle de 1 250 €.

Concernant les péages à l'international, peu d'entreprises ont pu répondre de manière précise à cette question. La fourchette la plus vraisemblable se situe entre 4 800 € et 5 200 €/an (env. 0,035 €/km).

C'est donc un coût global pour le poste péage compris entre 6 050 € et 6 450 € par an et par véhicule, soit environ 0,055 €/km.

3.2.6. Assurances

Assurance pour un ensemble

Les prix sont assez semblables d'une entreprise à l'autre et se situent entre 1 500 € et 1 800 € pour une assurance au tiers et entre 2 700 € et 3 400 € pour une assurance tous risques (type Omnium).

Assurance marchandises transportées

Les assurances marchandises sont exprimées en pourcentage du chiffre d'affaires et fluctuent beaucoup d'une entreprise à l'autre de 0,12 % à 0,5 % du CA. La moyenne s'établit à 0,28 % du CA.

3.2.7. Taxe de circulation (Taxe à l'essieu)

Le montant de la taxe pour un véhicule à moteur à deux essieux et remorque ou semi-remorque à trois essieux, d'une MMA comprise entre 40 000 et 40 999 kg et équipé d'une suspension pneumatique, est de 515,62 €.

3.2.8. Coûts de structures

Il est extrêmement compliqué d'obtenir des informations fiables sur les coûts de structures car la façon de les prendre en compte diffère d'une entreprise à l'autre. Néanmoins, un expert du secteur qui a été contacté pendant la réalisation de l'étude les situe à 10 % du prix de revient kilométrique.

3.3. Observation des coûts d'un personnel de conduite

La réglementation du travail et les conditions de rémunération des conducteurs ont été abordées en détail dans le 2.3 du présent rapport (réglementation sociale). Nous nous attacherons donc dans cette sous-partie à reprendre les informations obtenues lors de nos entretiens en entreprises et à l'occasion des enquêtes réalisées auprès des conducteurs.

Le nombre d'entretiens réalisés pour chaque population ne permet pas de conférer à ces chiffres une valeur statistique, elle aura donc une valeur indicative de la réalité vécue par les personnes interrogées.

3.3.1. Rappel de la formation des coûts du personnel de conduite.

La rémunération des conducteurs

Les conducteurs sont payés sur un taux horaire sur la base de la feuille de prestations remplie par le conducteur (CF : annexe 4) et validée par l'employeur à l'aide du chronotachygraphe ou de son système d'ordinateur de bord.

La semaine de travail est fixée à 38 heures avec des compensations possibles sur la quinzaine, le mois ou le semestre. (CF : exemple de fiche de paie présenté en annexe 5) Le taux horaire minimum officiel est de 11,2325 € pour les heures de conduite et de 11,0201€ pour les heures de disponibilité (99 % du taux appliqué pour la conduite).

Une prime d'ancienneté est versée par l'employeur et respecte le barème repris dans le 2.3.2.

Les indemnités de déplacements se compose d'une part de la RGPT de 1,2785 €/heure de travail et des indemnités de séjour, le plus fréquemment de catégorie A, d'un montant de 35,7620 € par jour.

Des primes, très rares, et d'un montant modeste, peuvent venir compléter la rémunération pour, par exemple, le lavage des véhicules ou les vêtements de travail.

Une prime de fin d'année brute de 5 % du salaire brut complète la rémunération du conducteur. Les entreprises déclarent, pour chaque ouvrier, le nombre d'heures travaillées sur la période de référence et versent au Fond Social Transport et Logistique (FSTL) une cotisation de 8 % (CF : Cotisations Employeur, paragraphe 2.3.2). Sur la base des déclarations de l'employeur, la prime de fin d'année est ensuite calculée par le FSTL et payée directement au conducteur (CF : Annexe 6).

Enfin, le travailleur reçoit de la part de l'ONVA, un pécule de vacances calculé sur la base des heures travaillées sur la période de référence. Ce pécule de vacances est financé par les entreprises qui versent à l'ONVA, via l'ONSS, la cotisation employeur correspondante. Il remplace le salaire pendant la période des congés.

Les charges patronales

Une étude réalisée par la FEBETRA en Octobre 2012 (CF annexe 3) détaille le coût d'un conducteur Rémunération + cotisations patronales + indemnités + RGPT comme suit :

Eléments de calcul du coût moyen d'un conducteur en Belgique :

Salaire horaire	A 108 %	Nb de travailleurs	Cotisations de base	Ass.mal et J.F	Indem. Sejour	RGPT	Assurance hospitalisation	Pension Pilier 2	Coût total	Coeff.
10,98 €	11,85 €	> 20	17,9824 €	1,7716 €	4,5997 €	1,25 €	0,0506 €	0,1012 €	25,7556 €	2,3457
		10 à 19	17,9812 €	1,7716 €	4,5997 €	1,25 €	0,0506 €	0,1012 €	25,7544 €	2,3456
		< 10	17,7808 €	1,7716 €	4,5997 €	1,25 €	0,0506 €	0,1012 €	25,5540 €	2,3273

Source : FEBETRA

Les taux horaires ont été mis à jour depuis la publication de l'étude. Le salaire horaire est actuellement 11,23 €. Ce taux sera utilisé pour le calcul du coût salarial dans les tableaux suivants.

Les charges patronales varient en fonction de la taille de l'entreprise et se montent à 57 % pour les entreprises de moins de 10 salariés, à 59 % de 10 à 19 salariés et à 59,05 % pour celles employant 20 salariés et plus. La plupart de ces charges correspondent à des affectations comparables à ce qui se fait en France. Le pécule de vacances et la cotisation au Fonds Social sont des cotisations que l'on ne retrouve pas dans la réglementation sociale française sous cette forme.

3.3.2. Description du profil type d'un conducteur Belge affecté à l'international.

Profil type d'un conducteur Belge affecté à l'international sur base des enquêtes terrain :

Profil Type	
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none"> - Conducteur international mais son activité se limite en général aux pays limitrophes, - Près de 3 nuitées par semaine, - Retour à la base systématique pour le week-end, - Salaire calculé sur la base de la convention collective très respectée dans le secteur, - Majorations des heures supplémentaires, prime d'ancienneté et indemnités de déplacement également issues de la convention collective, - Rémunération dépendante du volume du travail (temps de service), - Temps de service de 230 heures par mois, - Productivité moyenne, près de 152 heures de conduite par mois (sur 11 mois), - Congés payés annuels pris en totalité.
Kilométrage annuel réalisé	116 202 km
Nombre de jours de travail par an	220 jours
Nombre de semaines d'activité par an	43 semaines
Nombre d'heures de conduite par an	1 672 heures
Coût annuel pour l'employeur en €	54 351,76 €
Coût horaire de conduite en €	32,51 €
Coût kilométrique en €	0,47 €

3.3.3.Reconstitution du coût d'un conducteur sur la base des observations effectuées.

Conducteur affecté à l'international, ayant une ancienneté de 5 ans dans le métier et travaillant dans une entreprise de 50 salariés. Il est sous le régime flexible.

Décomposition du coût d'un conducteur					
EMPLOYEUR				SALARIE	
Salaire Brut (pour 230 heures de temps de service)	taux	assiette	2 611,59 €	Salaire Brut (pour 230 heures de temps de service)	2 611,59 €
Prestation (conduite)	11,2325 €	152,00 h	1 707,34 €		
Autres travaux complétant les 38h/sem	11,2325 €	11,02 h	123,78 €		
Heures supplémentaires (disponibilité)	11,1200 €	66,98 h	744,82 €		
Prime d'ancienneté	0,1550 €	230,00 h	35,65 €		
Base de calcul pour les cotisations (108% du salaire brut)			2 820,52 €	Base de calcul pour les cotisations (108 % du salaire brut)	2 820,52 €
Cotisations sociales			1 606,28 €	Cotisations sociales	-390,51 €
Cotisation globale employeur			698,64 €	Cotisation globale salarié	-365,27 €
Modération salariale			210,97 €	Cotisation spéciale sécurité sociale	-25,25 €
Congé éducation payé			1,41 €	Bonus pour l'emploi	116,05 €
Accident du travail			9,03 €		
Fonds amiante			0,28 €	Salaire Net Avant Impôt	2 337,13 €
Accueil des enfants			1,41 €		
Vacances annuelles			458,90 €	Impôt sur le revenu	-602,91 €
Fonds social			225,64 €		
Salaire brut chargé			4 217,87 €	Salaire net après impôt	1 734,22 €
Indemnités			723,20 €	Indemnités	580,15 €
Indemnité RGPT (employé non-sédentaire)		230,00 h	294,06 €	Indemnité RGPT (employé non-sédentaire)	294,06 €
Indemnités de déplacement (nuitées)		12	429,14 €	Indemnités de déplacement (nuitées)	286,10 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant 11 mois			4 941,07 €	Salaire net disponible pendant 11 mois	2 314,37 €
Coût annuel d'un conducteur :			54 351,76 €	Revenu net annuel : 25 457€ + pécule de vacances	

Bibliographie

- « La réglementation du travail », ITLB, 2012/2013,
- « Prime de fin d'année et prime syndicale », FSTL, 2012,
- « Que coûte un chauffeur ? » FEBETRA, 01/10/2012,
- « Top 400- Classement des groupes de transports », Magazine Truck & Business, 14/01/2013,
- « Analyse des accidents corporels », IBSR, 2012,
- « State of play of inter-regional road charging in Belgium”, Per Posma, 10/12/2012,
- “Enquête sur la conjoncture transport », Banque Nationale de Belgique (BNB), 01/2013,
- « Image du transport routier », FEBIAC/FEBETRA, 2008,
- « Perspective de la demande de transport en Belgique à l’horizon 2030 », Bureau Fédéral du Plan, SPF Mobilité & Transport, 09/2012 (Planet V3.2)
- « Aperçu statistique de la Belgique », SPF Economie, 2012
- « Perspectives économiques régionales 2012/2018 », IBSA, 07/2013
- « Chiffres clés du Transport Routier de Marchandises (TRM) », ITLB, 01/2013,
- « Analyse statistique des accidents de la route », IBSR, 2009,
- « Chiffres clés de la sécurité routière », IBSR, 2010,
- « Guide du contribuable belge », CGSLB, 2012
- « Comment s’installer à son compte en Belgique », SPF Economie, 08/2012,
- « Analyse financière du secteur du TRM », Magazine Truck & Business N° 235, Monsieur Claude Yvens, 2013.
- Sites statistiques Eurostat, Statbel, ONSS, Banque mondiale, BNB

Annexes

- ANNEXE 1 : Gazole Professionnel et Fiscalité des produits pétroliers en Belgique
- ANNEXE 2 : La Réglementation de Travail Applicable au Transport Routier de Marchandises
Extraits de la Convention Collective TRM - Document ITLB
- ANNEXE 3 : Que Coûte un Chauffeur – Calcul de la FEBETRA
- ANNEXE 4 : Exemple de Feuille de Prestations Journalières CP 14à-04 et 140-09 - FEBETRA
- ANNEXE 5 : Exemple de Feuille de Paie Belge
- ANNEXE 6 : Brochure d'Information sur la Prime de Fin d'Année 2012 - FSTL