



## Réduction des charges salariales dans le secteur du transport et de la logistique

Les entreprises établies à l'étranger disposent souvent d'avantages concurrentiels substantiels, notamment en termes de coûts salariaux. Un chauffeur travaillant pour une entreprise de transport établie dans un État membre d'Europe (de l'Est) gagne souvent le même montant net qu'un chauffeur travaillant pour une entreprise belge. Mais des différences substantielles existent au niveau des coûts salariaux pour l'employeur.

Le salaire net de la plupart des conducteurs, en particulier ceux d'Europe de l'Est, se compose d'un salaire brut faible, souvent forfaitaire (auquel s'ajoutent des cotisations de sécurité sociale moins élevées) et d'indemnités journalières substantielles. En Belgique, en revanche, la situation est toute différente : un salaire brut élevé (avec des cotisations sociales élevées en pourcentage) et des indemnités de frais plus faibles.

Comme la Belgique occupe depuis des années la tête du classement européen des coûts salariaux, un chauffeur belge est parfois jusqu'à 2,5 fois plus cher que son collègue qui fait le même travail et perçoit le même salaire mensuel net. Ce ratio est plus faible dans les pays voisins, mais en raison de l'indexation automatique des salaires, la Belgique prend toujours sans effort une avance de 10 à 20 %.

Le secteur des transports n'est pas le seul à souffrir de la concurrence internationale. L'élément international joue également un rôle dans le secteur de la logistique. Toutefois, la concurrence provient presque exclusivement de nos pays voisins, la France, les Pays-Bas et l'Allemagne. Le coût salarial d'un employé logistique y est également nettement moins élevé qu'en Belgique, et il est possible d'y appliquer des horaires de travail plus flexibles, ce qui incite de plus en plus les prestataires de services logistiques à délaisser la Belgique. L'application particulièrement stricte de l'exonération du précompte professionnel sur les salaires pour le travail en équipe et le travail de nuit, ainsi que l'absence de sécurité juridique à cet égard, ne contribuent pas à améliorer le climat d'investissement en Belgique.

En l'absence de plan de relance, le secteur risque d'imploser : les camions circuleront toujours, mais avec des plaques d'immatriculation autres que belges et à partir de centres logistiques étrangers.

Un chauffeur lambda effectuant par exemple 38 heures de travail et 20 heures de disponibilité génère un flux de recettes à l'ONSS :

38 heures de travail pour un salaire horaire de 14,7680 euros (cat. 3) \* 38 heures par semaine \* 48 semaines par an = 26 937 euros ;

20h de disponibilité au salaire horaire de 14,6205 euros \* 20h par semaine \* 48 semaines par an = 14 036 euros ;

Il en résulte environ 22 174 euros de cotisations patronales, y compris le pécule de vacances, 3474 euros de cotisation au Fonds de sécurité sociale, 5784 euros de cotisation Rsz du travailleur, +- 7 000 euros de recettes fiscales, ..... En outre, il ne faut pas oublier que le véhicule dans lequel le chauffeur se déplace est une vache à lait supplémentaire pour les pouvoirs publics : prélèvement kilométrique, accises, taxe de circulation, ...

### **Temps de disponibilité et d'attente : exonération des cotisations sociales et du précompte professionnel**

Les temps de disponibilité des conducteurs (c'est-à-dire principalement les temps d'attente - improductifs - pendant les opérations de chargement et de déchargement) sont actuellement rémunérés à 99 % du temps de travail. Cette rémunération est entièrement soumise au paiement des cotisations ONSS. TLB demande que la rémunération des temps d'attente soit exonérée de cotisations ONSS, tant pour l'employeur que pour l'employé.

Les temps d'attente du personnel non roulant dans les dépôts et les centres logistiques sont actuellement rémunérés à 100% du temps de travail. Cette rémunération est entièrement soumise au paiement des cotisations ONSS. TLB demande que l'indemnisation des temps d'attente soit exemptée des cotisations ONSS.

TLB demande également une exonération du précompte professionnel sur ces heures non productives, étant donné que ces heures sont très difficiles à facturer aux clients et sont immédiatement identifiables par un code ONSS spécifique dans la déclaration Dmfa.