

# RAPPORT ANNUEL

2019-2020



# SOMMAIRE

AVANT-PROPOS .....	03
CHIFFRES-CLÉS .....	04
PRIORITÉS 2020 .....	06
RÉALISATIONS 2019 .....	16
LES RÉSULTATS DES COMMISSIONS.....	26
ACTIVITÉS INTERNATIONALES.....	35
GROUPEMENTS.....	39
CONSEIL D'ADMINISTRATION .....	48
NOS INTERLOCUTEURS.....	50
CONTACTS INTERNATIONAUX.....	51

# AVANT-PROPOS

Depuis les élections de mai 2019, et la guerre des thèses politiques qui a suivi, notre pays se retrouve prisonnier d'un énième vide du pouvoir. Les intimidations musclées des super États membres mettent l'Europe à mal. VW doit dédommager les clients du Dieselgate. Tandis que Bruxelles a décidé de tordre le cou des automobilistes à travers sa vision très particulière de la mobilité. Jusque-là rien de bien choquant sous le soleil. Mais c'est alors – début 2020 – que le monde s'est littéralement figé. Paralysé par un tout petit virus, soit dit en passant.

La crise du coronavirus a fait l'effet d'une bombe surgie de nulle part et à l'énorme puissance de destruction. L'activité économique s'est arrêtée du jour au lendemain et les rapports humains se sont réduits à des entretiens numériques vidéos. Certains de nos secteurs sont restés sur le pont dans l'intérêt essentiel de la nation tandis que d'autres ont été forcés de fermer. Le gouvernement a réagi par des mesures visant à parer aux besoins économiques les plus criants. Souvent « too little too late » et – surtout – dans un manque de clarté total.

Mais en ces temps étranges, nous avons également vu surgir la résilience humaine. Nos membres ne sont pas restés les bras croisés : ils sont intervenus dans les situations d'urgence et se sont organisés afin de recevoir clients et membres du personnel en toute sécurité. En ces temps mouvementés, nous avons également redécouvert la valeur ajoutée d'une vraie fédération : coopération, échange d'information et formation d'un front.

Tout au long de la crise du coronavirus, TRAXIO n'a pas ménagé ses peines pour clarifier les mesures, édicter des directives pratiques et défendre les intérêts économiques de nos secteurs. Elle a réélevé haut la main, comme en témoignent les nombreux courriels de remerciement que nos membres nous ont fait parvenir.

Il ne faudrait toutefois pas sous-estimer l'impact de la crise du coronavirus sur notre économie et notre mobilité. C'est pourquoi nous continuons de nous battre pour vos droits 24/7. Nous tenons à poursuivre sur la voie d'une communication limpide sur tout ce qui touche à vos intérêts. En outre, il nous tient à cœur de fournir tous les outils susceptibles de faciliter votre vie professionnelle. Vous trouverez tout cela sur le nouveau site internet de TRAXIO, où vous pouvez désormais gérer beaucoup plus de choses dans l'espace dédié aux membres MyTRAXIO. Alors que le coronavirus nous a surtout imposé des restrictions, TRAXIO est décidée à repousser les limites et à soutenir la relance de nos secteurs. Mettons tous ensemble la main à la pâte pour nous forger un avenir prometteur !

*Didier Perwez, Président  
Luc Missante, Directeur général*

# TRAXIO EN UN COUP D'ŒIL

## 5 SECTEURS



MOBILITÉ



PIÈCES ET ÉQUIPEMENTS



CYCLES



MACHINES AGRICOLES ET HORTICOLES



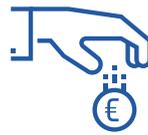
GÉNIE CIVIL ET MANUTENTION

## EN CHIFFRES (2018)



148.645.880

chiffre d'affaires (x1000)



1.976.305

investissements (x1000)



9.857

nombre d'employeurs



99.268

postes de travail



55.448

indépendants & aidants



## 3 MISSIONS



DÉFENSE D'INTÉRÊTS



SAVOIR-FAIRE ET CONSEIL



RÉSEAUTAGE



DANS L'ŒIL DU CYCLONE CORONA

## DÉFENDRE NOS MEMBRES RAPIDEMENT, AVEC PRÉCISION ET PRAGMATISME

*En réponse à la crise du Coronavirus, TRAXIO s'est profilée selon deux axes. Elle a rempli un rôle informatif important envers ses membres. Mais elle a également pratiqué du lobbying afin d'influencer ou corriger les mesures lorsque c'était possible. Car lorsque la santé n'occupe pas le premier plan, il ne faut pas relâcher l'attention sur les aspects économiques. Et voilà bien un domaine où les membres de TRAXIO jouent un rôle fondamental. TRAXIO revient sur plusieurs mois mouvementés.*

« Cette crise n'est pas seulement unique par sa nature, la rapidité avec laquelle les choses nous sont tombées dessus était tout à fait particulière. » Généralement il y a des signes avant-coureurs, mais cette fois, le sort de l'économie s'est scellé à la vitesse de l'éclair. L'économiste éminent, Martin Wolf exprime sans détours dans le Financial Times que 'le monde s'est figé'. Cette affirmation nous a obligés à réagir très vite. »

### **Informer en toute transparence**

Un élément important des activités de TRAXIO en temps de crise est d'informer. « Il s'agit d'être très réactif. L'équipe de TRAXIO s'est tenue en permanence sur le pont pour que les nouvelles décisions soient communiquées le plus vite possible et que

notre site Internet soit à jour dès le lendemain. Le suivi ininterrompu des nouveautés oblige régulièrement à une mise à jour et à l'interprétation pratique des décisions prises par les autorités. Car quel que soit le regard que nous portons sur ces décisions, elles s'accompagnent toutes d'une zone d'ombre, qui se précise dans les jours suivants – parfois en tout cas.

« En même temps, TRAXIO a mis son point d'honneur à ce que l'information qu'elle relayait soit exacte. L'information des autorités manquait parfois de clarté et il était par conséquent normal qu'on se soit posé une foule de questions, hélas les réponses glanées à gauche et à droite n'étaient pas toujours exactes. C'est ainsi que l'on a affirmé que la réparation de voitures et vélos était autorisée, alors que seules



« EN CES TEMPS MOUVEMENTÉS, TRAXIO A ACCUEILLI UNE FOULE DE NOUVEAUX MEMBRES. IL S'AGIT D'UN BAROMÈTRE IMPORTANT ET EN MÊME TEMPS DE LA RECONNAISSANCE DE LA VALEUR DES COLLABORATEURS QUI N'ONT PAS MÉNAGÉ LEUR PEINE EN COULISSE. »

l'étaient les réparations 'urgentes'. Autre malentendu, celui concernant les ancêtres. Ils n'auraient pas été autorisés à circuler. Mais là aussi il s'agissait d'un couac énorme.»

« Informer correctement implique aussi de clarifier certaines réglementations complexes. La réouverture des stations de contrôle technique l'illustre bien. Bien sûr le lancement d'une telle nouvelle créé son petit effet mais, en pratique, la situation était plus compliquée. Ainsi en Région de Bruxelles-Capitale, il était hors de question de réouvrir les centres de contrôle technique. En Région wallonne, seules certaines stations ont réouvert. En outre, il existait des divergences de taille entre Région wallonne et flamande concernant le type de véhicules pouvant être contrôlés. Premier contrôle technique, d'ADR, de véhicules destinés à être utilisés à l'étranger etc. Autant de matières assez techniques illustrant bien la manière dont TRAXIO a rempli son rôle d'informateur envers ses membres.»

« De même, nous avons apporté des précisions concernant le fonctionnement des car-wash. De nombreux particuliers ont trouvé porte close mais il y avait pourtant bien une exception de taille. Passer au car-wash demeurait possible à condition que le nettoyage du véhicule soit important pour assurer la sécurité de la chaîne alimentaire. Dans



## EN BREF

**Au cours de la crise du Coronavirus, TRAXIO s'est chargée :**

- d'actualiser rapidement et systématiquement les décisions prises par les pouvoirs publics en y apportant explications et précisions ;
- de mettre à disposition des informations sectorielles complémentaires et la législation sociale ;
- de rédiger des recommandations paritaires en vue de la reprise des activités post-Corona ;
- de développer des directives pratiques, des scénarios à suivre et du matériel visuel prêt à l'emploi destiné aux showrooms et ateliers ;
- grâce au lobbying, nous avons notamment obtenu :
  - La réouverture partielle des centres de contrôle technique en Wallonie et en Flandre ;
  - L'assouplissement de la procédure de chômage technique dans le cadre de la crise du Coronavirus ;
  - L'ajout de plusieurs de nos commissions paritaires à la liste des commissions paritaires essentielles (par exemple la SCP 149.04 : Fedagrim/SIGMA et Vélo) ;
  - L'ajout des voitures de remplacement en cas de réparations et remorquages-dépannages urgents ;
  - L'élargissement des primes d'aide du gouvernement à plusieurs de nos secteurs (notamment une prime Corona de 5.000 € pour la branche de la vente et la réparation automobiles en Wallonie) et le paiement anticipé des services fournis et véhicules livrés en Wallonie.



nos informations, nous nous sommes efforcés de souligner au maximum ce critère.»

#### Assistance pratique

TRAXIO a accueilli de nombreux nouveaux affiliés pendant cette période mouvementée. «C'est un baromètre important et une marque d'appréciation du travail que les collègues ont fourni en coulisse. Hormis la communication générale, les secrétaires ont par ailleurs assuré de nombreuses tâches telles que la collecte et la diffusion d'informations sectorielles, dresser la liste des entreprises ouvertes etc.»

« LE FAIT QUE TRAXIO REPRÉSENTE DIVERS SECTEURS L'AMÈNE À JOUER SUR PLUSIEURS ÉCHIQUIERS EN MÊME TEMPS. »

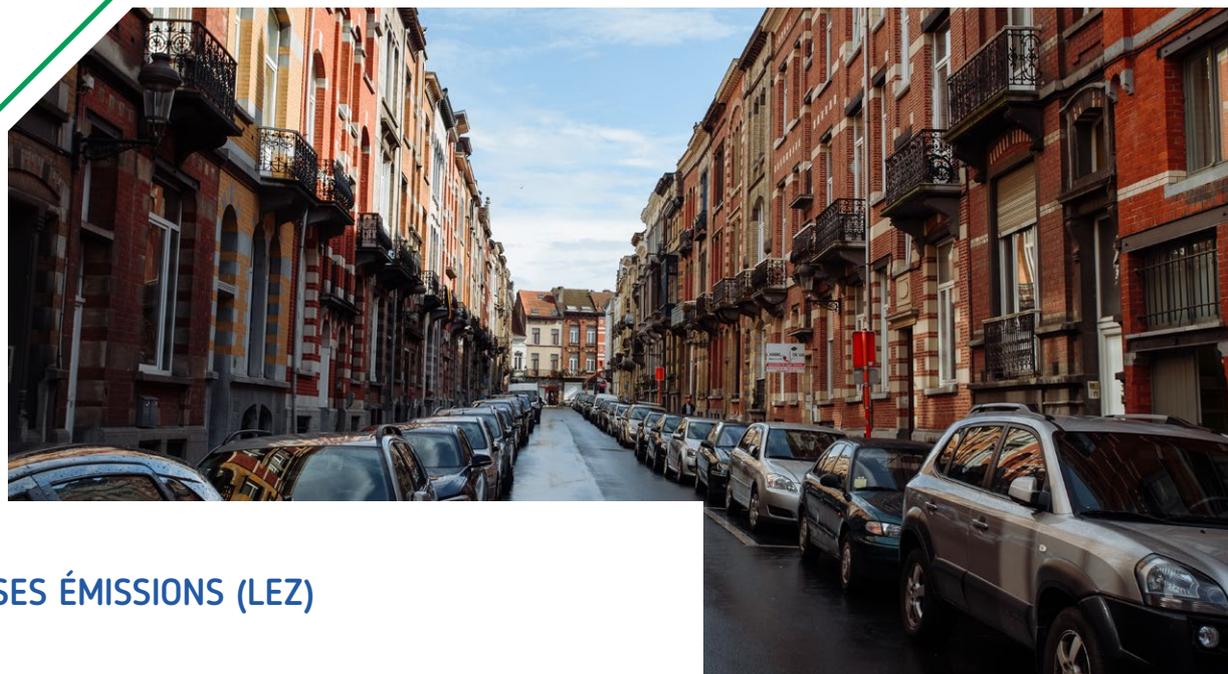
« Notre approche s'est toujours voulue pratique et pragmatique. Dès le début, il était clair que les réparations urgentes des voitures, vélos ou poids lourds étaient autorisées. De bonnes nouvelles sans aucun doute mais comment procéder en pratique? Les membres de TRAXIO ayant de nombreuses questions à ce propos, la fédération a mis au point une procédure à suivre. Bien entendu sans aucune obligation mais ces directives intégraient quelques règles de base fort utiles. Par exemple, comment vérifier qu'il s'agissait bien d'une réparation urgente. S'en assurer permettait d'éviter les mauvaises surprises à la livraison du véhicule: prenez un accord clair concernant la livraison et respectez la distanciation sociale. Prenez de bonnes dispositions en matière de paiement. S'il était évident dès le départ qu'il fallait

éviter au maximum les paiements en espèces, beaucoup ignoraient encore quelles précautions mettre en place concernant le terminal de paiement.»

#### Secteurs essentiels

Les intérêts des membres dépassent bien entendu cet aspect informatif. «La diversité des secteurs que TRAXIO représente l'a obligée à jouer sur plusieurs échiquiers. «Les arrêtés ministériels, formant la base de toutes les mesures, évoquaient 'les services et entreprises essentiels pour la protection des intérêts vitaux de la nation et des besoins de la population'. Ce qui a permis la poursuite des activités de transport. Les services et entreprises de gestion des sols pollués – comme Tersana – pouvaient poursuivre leurs activités. Nos entreprises agricoles et horticoles, rassemblées dans la fédération Fedagrim, figuraient sur cette première liste d'exceptions mais pas la commission paritaire 111 des constructions métallique, mécanique et électrique. Rectification effectuée en partie grâce à l'intervention de TRAXIO, avec une restriction à l'entretien, la production et la réparation de machines agricoles.»

« Idem pour la commission paritaire 149.04 et de bonnes nouvelles pour les membres de SIGMA. Indépendamment du fait que cette liste d'exceptions autorisait la poursuite des activités, en totalité ou en partie, il y avait un autre avantage à y figurer. Le conseil des ministres avait en effet décidé qu'au deuxième trimestre de 2020, il y avait moyen d'effectuer jusqu'à 120 heures supplémentaires volontaires, possibilité réservée exclusivement aux secteurs essentiels. Il était donc important d'être reconnu en tant que secteur essentiel et de figurer en bonne place sur cette liste d'exceptions.»



## ZONE DE BASSES ÉMISSIONS (LEZ)

# DEMANDE D'UNIFORMISATION

*Avec des dispositions spéciales pour Anvers, Gand et Bruxelles et des plans divergents en Région wallonne, le paysage des zones de basses émissions est un capharnaüm où un chat ne retrouverait pas ses jeunes. La demande de davantage de consistance est donc particulièrement légitime.*

En soi TRAXIO n'est pas opposée au principe des zones de basses émissions, mais elle demande que leur introduction soit plus harmonieuse et uniforme, et de préférence dans toute l'Europe. Car que constatons-nous aujourd'hui? Que chaque pays a sa propre approche, et encore, nous ne parlons que des 200 zones de basses émissions disséminées dans plusieurs pays européens. Mais à l'intérieur de nos propres frontières, le scénario s'avère très décousu.

### Babylon Belgique

Cela commence déjà par le type de véhicules autorisés à pénétrer la zone. Sur ce point, Anvers et Gand sont sur la même longueur d'ondes (pas de diesels de norme Euro 4 ou plus anciens et pas de véhicules à essence de norme Euro 1 ou plus anciens), mais n'appliquent pas les mêmes laissez-passer exceptionnels. Si on en achète un à Gand, il ne permet pas de circuler à Anvers. À Bruxelles, les véhicules au diesel Euro 4 peuvent pénétrer la LEZ, jusqu'à fin 2021. Et bien entendu les contrevenants s'exposent à des sanctions, mais là aussi il y a des divergences.

### La Wallonie devient une LEZ

En Région wallonne, l'approche est tout à fait différente. Un plan transformera tout le territoire en

une grande zone de basses émissions dès 2023, sachant que les règles d'application concerneront les voitures de tourisme. Que les véhicules de norme Euro 4 y seront encore autorisés jusqu'en 2025 (six ans après la Flandre, quatre ans après Bruxelles) illustre encore une fois à quel point les philosophies des zones LEZ sont discordantes en Flandre, à Bruxelles et en Wallonie. Le plan pourvoit cependant un renforcement assez rapide aboutissant à l'interdiction de circulation des véhicules au diesel Euro 6 sur les routes wallonnes en 2030. Dans ce contexte, il est également loisible aux villes d'édicter des conditions de circulation adaptées (plus sévères).

À l'heure actuelle, un projet pilote est en cours à Namur et à Eupen. Ce n'est qu'à sa finalisation que nous saurons si des mesures concrètes y sont associées.

« TRAXIO RÉCLAME QU'ON FASSE LA CLARTÉ SUR LES LEZ, DONT ELLE NE REJETTE PAS LE PRINCIPE. NON SEULEMENT LES NORMES EN VIGUEUR MAIS AUSSI LES SANCTIONS ET LES EXCEPTIONS RÉCLAMENT UNE HARMONISATION URGENTE. »

# 200

zones de basses émissions sont déjà disséminées à travers différents pays européens



## VOITURES DE SOCIÉTÉ

## RECONNAÎTRE LA VALEUR AJOUTÉE DU PRODUIT

*Les voitures de société sont souvent et injustement décriées. De fausses informations sont délibérément diffusées à leur propos alors qu'elles jouent un rôle réel dans le verdissement et le rajeunissement du parc automobile.*

Des statistiques récentes de StatBel et du SPF Mobilité révèlent que 465.000 'voitures-salaires' (car c'est bien de cela qu'il s'agit) circulent sur les routes belges, soit à peine 8 % du parc automobile total, qui atteindra bientôt les six millions d'unités. Mais indépendamment du fait que la part de ces voitures de société – c.-à-d. les voitures-salaires – ne constitue qu'une frange restreinte de tous les véhicules à vocation professionnelle ou commerciale, de nombreuses inexactitudes circulent à leur propos.

**Plus jeunes et plus vertes**

Parmi ces inexactitudes, citons tout d'abord que leur existence gonfle la circulation automobile. Vaste blague. Car c'est justement ce segment des voitures de société qui rajeunit et verdit le parc automobile. L'âge moyen du parc automobile belge frise les dix ans. L'âge moyen d'une voiture de société est de deux ans. Une voiture de société connaît un cycle normal de quatre ans, après

quoi elle est remplacée. Supprimer les voitures de société ne réduirait pas le nombre de voitures mais augmenterait leur âge. Autrement dit, cette mesure impacterait fortement les ambitions climatiques de notre pays.

**465.000**

'voitures-salaires'  
circulent sur les routes  
belges

**Pas d'alternative**

En Belgique, le succès des voitures de société est indissociable du coût salarial élevé et de l'écart entre salaire brut et salaire net. Indépendamment de l'injustice sociale qu'entraînerait la suppression des voitures de société, force est de constater que les transports en commun n'offrent pas d'alternative valable. Si l'on veut attirer les milliers d'usagers d'une voiture de société vers les transports en commun, il faudrait consentir des investissements considérables pour lesquels il n'y a pas de budget. Les recettes annuelles générées par les voitures de société s'élèvent à plus de deux milliards d'euros, une conséquence de la TVA, des accises et de la cotisation de solidarité.

« TRAXIO SOUHAITE QUE LE DÉBAT DE LA VOITURE DE SOCIÉTÉ SOIT MENÉ EN TOUTE HONNÊTÉTÉ INTELLECTUELLE. DE FAUSSES NOUVELLES SONT SOUVENT DÉLIBÉRÉMENT DIFFUSÉES. DANS NOTRE PAYS, LES VOITURES DE SOCIÉTÉ FORMENT UN FACTEUR IMPORTANT DE RAJEUNISSEMENT ET DE VERDISSEMENT DU PARC AUTOMOBILE. L'IDÉE DE LEUR SUPPRESSION (UNILATÉRALE) CONSTITUERAIT UNE INJUSTICE FLAGRANTE ENVERS DES MILLIERS DE TRAVAILLEURS. »

## BLOCK EXEMPTION REGULATION

# ASSURER L'EXISTENCE DU MARCHÉ DE LA RÉPARATION INDÉPENDANTE

À l'échéance de l'ancien règlement d'exemption par catégorie en mai 2010, la Commission européenne avait promulgué une nouvelle loi de la concurrence pour le secteur automobile. Cette loi, entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> juillet 2010, ambitionnait le respect d'une concurrence saine tout en protégeant le consommateur. Mais cette loi viendra à échéance en 2023. Ce qui signifie qu'il faudra élaborer une nouvelle loi, probablement plus étendue.

Grâce au règlement d'exemption par catégorie – que le secteur appelle volontiers 'Block Exemption Regulation' ou en abrégé 'BER' – il est loisible aux propriétaires d'un véhicule de le faire réparer dans un atelier autre que l'officiel, sans courir le risque de perdre la garantie d'usine.

Précisons qu'ici nous nous référons exclusivement au règlement spécifique 'Motor Vehicle BER', et non au règlement 'Vertical BER'.

### Garantie d'usine

Le règlement 'Motor Vehicle BER' régit notamment ce que les constructeurs peuvent ou ne peuvent pas faire et quels accords ont été conclus avec les opérateurs du marché de remplacement indépendant. Il régit la circulation des informations techniques entre constructeurs et réparateurs indépendants, l'accès aux pièces de rechange et outils, le commerce mutuel entre réparateurs...

Les réparations doivent pouvoir être parfaitement exécutées, en disposant des pièces de rechange adéquates, conformément à des instructions exactes afin que le consommateur ne perde pas sa garantie d'usine.

Toutefois cette loi de la concurrence a une date d'échéance, 2023. Ce qui signifie qu'une nouvelle loi, plus étendue, devra voir le jour. Car le secteur n'est évidemment pas resté les bras croisés. Les nouveaux développements dans le domaine de la mobilité et la voiture

connectée et (presque) autonome nécessiteront bien davantage d'accords concrets et spécifiques.

### Information technique

En notre qualité de fédération sectorielle, nous devons veiller à ce que le flux d'informations techniques relatives à l'entretien et la réparation ne soit pas paralysé. En effet, à l'avenir, les réparateurs indépendants doivent pouvoir continuer de faire leur travail dans les règles de l'art. Bref, il faut assurer l'existence du marché de la réparation indépendante, à plus forte raison dans l'ère post-Coronavirus.

« NOUS DEVRONS DONC VEILLER À CE QUE LE FLUX D'INFORMATIONS TECHNIQUES RELATIVES À L'ENTRETIEN ET LA RÉPARATION NE SOIT PAS PARALYSÉ, À CE QUE LES PIÈCES DE RECHANGE DEMEURENT DISPONIBLES ET LA GARANTIE D'USINE ASSURÉE. »





## BANQUE-CARREFOUR DES VÉHICULES

# PLAIDOYER POUR L'ASSOUPLISSEMENT DE L'ACCÈS À LA BANQUE-CARREFOUR DES VÉHICULES

*Partant du numéro de châssis, TRAXIO peut, tout comme d'autres instances, obtenir des informations techniques conservées dans la Banque-Carrefour. Mais ce procédé n'étant pas toujours pratique, TRAXIO réclame que l'accès puisse se faire à partir du numéro de la plaque d'immatriculation.*

Il existe un lien entre TRAXIO et le fonctionnement de la Banque-Carrefour des Véhicules, dont le fondement juridique a été approuvé il y a une dizaine d'années. Ainsi les arrêtés d'exécution ultérieurs pourvoient en la possibilité que TRAXIO, sans autorisation préalable, puisse collecter des informations techniques concernant les véhicules figurant dans la Banque-Carrefour.

### Inconvénient du numéro de châssis

À l'heure actuelle, l'accès à ces données techniques repose toujours sur le numéro de châssis des véhicules concernés. Mais ce procédé comporte deux gros inconvénients. À commencer par le numéro de châssis même, combinaison difficile alignant pas moins de 17 caractères, avec le risque inhérent réel de commettre une erreur lors de sa transcription. Autre inconvénient, peu de propriétaires d'un véhicule connaissent le numéro de châssis par cœur. Nous sommes convaincus qu'il existe une approche plus simple.

### Utilisation de la plaque d'immatriculation ?

Pour contourner ces difficultés, TRAXIO compte obtenir l'accès aux données techniques de manière différente et surtout simplifiée, à savoir par le biais de la plaque d'immatriculation. D'emblée nous souhaitons associer certaines garanties à cette approche :

- L'usage de la plaque d'immatriculation se fera dans le cadre strict de la mission telle que définie dans l'arrêté d'exécution de la loi se trouvant à la base de la Banque-Carrefour. Concrètement il s'agit de la création d'une « plateforme chargée de l'échange des données relatives à l'homologation de véhicules et composants de véhicules entre la Banque-Carrefour et le secteur des professionnels du commerce et de la réparation de véhicules à moteur ».

- L'accès au numéro de la plaque d'immatriculation doit être volontaire.
- Les données auxquelles l'on souhaite accéder se composent principalement et exclusivement des propriétés techniques des véhicules.
- Il ne sera sous aucun prétexte demandé à accéder aux données à caractère personnel des dossiers (noms, coordonnées etc.).
- Le consommateur sera clairement informé de l'utilisation stricte du numéro de sa plaque d'immatriculation.
- Il sera établi un protocole destiné aux utilisateurs de la plateforme informatique permettant d'accéder à l'information.
- Ce protocole auquel il conviendra d'adhérer, reprendra les règles d'utilisation strictes ainsi qu'un engagement à respecter la loi sur la protection des données à caractère personnel.

« À L'HEURE ACTUELLE, TRAXIO ACCÈDE AUX DONNÉES TECHNIQUES DE LA BANQUE-CARREFOUR DES VÉHICULES PAR LE BIAIS DU NUMÉRO DE CHÂSSIS. À L'AVENIR, TRAXIO DEMANDE QUE CET ACCÈS SOIT AUTORISÉ MOYENNANT LA PLAQUE D'IMMATRICULATION, BIEN ENTENDU DANS UN CADRE GARANTISSANT LA SÉCURITÉ ET LE RESPECT DES DONNÉES À CARACTÈRE PERSONNEL. »

## DETTES À LA CONSOMMATION

# NOTRE SECTEUR ÉPARGNÉ DES CONSÉQUENCES NÉGATIVES

*La création d'une loi visant à limiter les 'coûts fantômes' est certes louable mais la méthode préconisée risque d'avoir des conséquences funestes pour notre secteur. TRAXIO est parvenue à faire rectifier le tir.*

Les dénommés 'coûts fantômes' sont des amendes de toutes sortes faisant suite à des factures impayées. Ces coûts vont des frais inhérents aux activités de recouvrement aux honoraires d'avocat en passant par des intérêts ou tout simplement des frais administratifs. Ceux-ci s'amoncellent jusqu'à former un multiple de la somme initialement due. Ce qui n'aggrave pas seulement le problème mais met parfois le débiteur dans une situation sans issue. Une loi soumise à l'approbation de la Commission Affaires économiques de la Chambre (vote plénière suit) résout ce problème.

### Accord sur le principe

La loi ambitionne de lutter contre l'endettement, ce qui combat par la même occasion la précarité. Bien entendu TRAXIO ne peut contester ce noble but. Par contre, ce qui passe mal, ce sont les procédés que cette loi compte mettre en œuvre. L'on veut allonger le délai de paiement dont bénéficie le consommateur et plafonner les coûts grevant la facture au point de lui mettre le couteau à la gorge. Si

TRAXIO peut comprendre cette approche, force est toutefois de constater que le problème qu'elle veut régler ne se pose pas dans son secteur. Bien différente est la situation des hôpitaux, des télécommunications et du secteur de l'énergie.

### Maintenir les paiements au comptant

Dans le pire des cas, un paiement risquerait d'être retardé de deux mois, ce qui est particulièrement problématique pour nos membres. Cette pratique est en porte-à-faux avec ce qui se fait dans notre secteur, c.-à-d. le paiement lors de la réception du véhicule. Nous avons par conséquent plaidé pour le maintien du paiement au comptant, dans le sens de paiement immédiat, dans notre branche. Quant aux autres dispositions de la loi, elles ne nous posent aucun souci. La Commission des Affaires économiques de la Chambre avait retenu notre question. Le vote en séance plénière de la Chambre a été repoussé en raison de la crise du Coronavirus. Une belle illustration de la manière dont nous défendons les intérêts de nos membres.

« LORS  
DE L'ÉLABORATION  
DE LA LOI SUR LES  
DÉNOMMÉS 'COÛTS FANTÔMES'  
(AMENDES SUR LES ARRIÉRÉS DE  
PAIEMENT) TRAXIO EST PARVENUE  
À OBTENIR LE MAINTIEN DU  
PAIEMENT AU COMPTANT, C.À.D.  
LE PAIEMENT IMMÉDIAT,  
POUR NOTRE  
BRANCHE. »



« LE RISQUE, C'EST DE VOIR SE MULTIPLIER LES FAUX-PARTICULIERS, QUI VENDRONT SANS GARANTIE ET DONC SANS POSSIBILITÉ DE RECOURS. TRAXIO METTRA TOUT SON POIDS POUR FAIRE PENCHER LA BALANCE EN FAVEUR D'UN STATU QUO DES RÈGLES ACTUELLES. »

## GARANTIES

# MAINTENIR LA DÉROGATION POUR LES BIENS D'OCCASION

*La directive européenne 2019/771 qui doit être transposée pour le 1<sup>er</sup> janvier 2022 prévoit un allongement de la période durant laquelle la charge de la preuve lors de l'application d'une garantie incombe au vendeur. TRAXIO souhaite obtenir le maintien de la dérogation actuelle.*

Actuellement, tout bien vendu par un professionnel à un particulier est couvert par une garantie de 24 mois. Celle-ci peut être ramenée à 12 mois selon certaines conditions. Mais après 6 mois, il y a une inversion de la charge de la preuve : durant les 6 premiers mois, c'est au vendeur à assumer le défaut éventuel ; durant les 6 mois suivants, l'acheteur doit prouver que le défaut existait lors de la livraison du véhicule. C'est cette clause dont la durée pourrait être ramenée à 12 mois, avec la possibilité pour les États membres de la porter à 24 mois. TRAXIO mettra tout son poids pour faire pencher la balance en faveur d'un statu quo des règles actuelles.

### Risque pour le consommateur

« Il ne s'agit pas de protectionnisme de la part du secteur » précise Serge Istas, Secrétaire général TRAXIO Bruxelles-Capitale et Wallonie, « mais un tel durcissement de la

législation va rendre le travail des vendeurs impossible. Actuellement, il n'existe plus de marché de « vieilles » voitures, car les marges sont faibles, et les vendeurs doivent encore appliquer une garantie. Et le législateur ne fait pas de distinction : les ancêtres sont considérées comme des voitures d'occasion et doivent donc être également couvertes. En passant à 24 mois, c'est un nouveau pan du marché qui va disparaître : les professionnels ne voudront plus reprendre des véhicules de quelques années ou affichant plus de 100.000 km ».

Et au final, c'est le consommateur qui sera perdant : « Le risque avec une telle mesure, c'est d'augmenter les échanges entre particuliers, sans garantie. Ou pire : voir se multiplier les « faux particuliers », professionnels agissant sans numéro de TVA, et les dépôts-vente, là aussi sans possibilité de recours. Le consommateur sera donc moins protégé » conclut Serge Istas.

## FISCALITÉ AUTOMOBILE

IL FAUT UNE VISION  
À LONG TERME

*Dans notre pays, la fiscalité automobile manque de cohérence, notamment en raison des divergences régionales de la réglementation. De même, il manque cruellement de vision à long terme en fonction des objectifs avancés. La position de TRAXIO en la matière s'appuie sur quelques principes importants.*

La fiscalité automobile est une demeure qui compte de nombreuses pièces, et en fonction de la région, leur habillage est différent. Prenons la taxe de mise en circulation qui s'élève à deux, voire trois fois plus en Wallonie et à Bruxelles qu'en Flandre. Par ailleurs, la Région wallonne applique un système de dégressivité en vertu duquel plus un véhicule est ancien, moins son immatriculation est coûteuse. Faut-il souligner que cette mesure est un frein au rajeunissement et au verdissement du parc automobile ?

**Normes Euro et CO<sub>2</sub>**

Une fois la mise en circulation effective, les divergences taxatoires sont significatives. En Flandre, c'est la norme Euro qui sert de point de départ à la taxation alors que dans les deux autres régions c'est la puissance du véhicule. TRAXIO propose quant à elle de partir de deux critères : la norme Euro d'une part et l'émission de CO<sub>2</sub> d'autre part. Ce qui permet d'embrasser un spectre suffisamment large pour mettre en œuvre la fiscalité automobile verte. La norme Euro étant nettement plus vaste que le CO<sub>2</sub>, l'on obtient ainsi une approche véritablement globale.

« VISION À LONG TERME, SÉCURITÉ ET FOCUS SUR L'USAGE ET NON LA POSSESSION D'UN VÉHICULE. TELS SONT LES POINTS D'ANCRAGE DU REGARD QUE PORTE TRAXIO SUR LA FISCALITÉ AUTOMOBILE. »

**Quelques points d'attention**

Dans nos rapports avec les autorités de ce pays, nous soulignons systématiquement les points suivants :

- Nécessité d'une vision à long terme sans prise de mesures radicales. De telles mesures modifieraient en profondeur le parc automobile, et les recettes fiscales des autorités publiques sont à la traîne, appelant à une nouvelle réforme fiscale. La sécurité constitue un élément de cette vision à long terme ;
- Imposer l'utilisation d'un véhicule, pas sa possession ;
- Comme le plébiscite l'échelon européen, le consommateur ne doit pas être le dupe d'une réforme ;
- L'introduction du WLTP cadre avec les attentes mais des mesures correctrices s'imposent. Il faut adapter les formules de calcul afin d'éviter que ne triple la taxe de mise en circulation ;
- Le verdissement du parc automobile requiert un équilibre avec le marché de l'occasion, qui représente 700.000 véhicules par an. Le secteur réclame à juste titre le maintien de la réglementation actuelle pour les véhicules ayant déjà été immatriculés ;
- Enfin TRAXIO attire l'attention sur les ancêtres (à peine 2 % du parc automobile, et d'office la catégorie au kilométrage le plus faible). Imposer trop lourdement cette catégorie de véhicules est néfaste pour leur subsistance.

CONCESSIONS

# LES RÉSEAUX DE DISTRIBUTION SOUS LA LOUPE



*Comme chaque année, GDA ASBL – Groupement des distributeurs de marques – a réalisé ses études de satisfaction et de rentabilité des distributeurs. Deux rapports aux données chiffrées qui livrent un portrait objectif des réseaux de distribution officiels dans le Royaume.*

M enée depuis de très nombreuses années, l'étude de rentabilité GDA/TRAXIO se base sur les données chiffrées annuelles des succursales, agences et concessions de l'ensemble du pays. Elle existe pour les voitures particulières, mais également pour les autres segments. Le but est de dresser une tendance de la situation dans la distribution automobile en Belgique sur une base identique année après année. « Nous nous basons sur les chiffres comptables », explique Frédéric Cornet, Manager Research & Expertise chez TRAXIO. « Il peut donc y avoir un léger biais, mais tout est mis en œuvre pour que cette interférence ne fausse en rien les données ».

« Lorsque des concessions ne fournissent pas leur CA – ce n'est pas une obligation – nous nous basons sur les données réseaux transmises par les importateurs et les comparons avec les données concessionnaires disponibles pour corroborer les chiffres » précise Christian Rampelbergh, secrétaire général de GDA. « Et nous comparons également les modifications survenues dans les numéros de TVA pour évaluer les changements, notamment les secteurs d'activité ». En plus d'une valeur informative précieuse, une telle enquête permet aussi aux concessionnaires de négocier avec

leurs importateurs, et ces derniers avec les usines, sur base de données objectives.

**La satisfaction chiffrée elle-aussi**

Après quelques années d'interruption, TRAXIO mène également pour la seconde année consécutive son enquête de satisfaction des distributeurs dans leur relations avec les constructeurs/importateurs. Le but d'une telle recherche n'est évidemment pas de créer la polémique, et pour s'en assurer, les données reprises et les résultats sont anonymes. Si suffisamment de concessionnaires d'une même marque ont répondu à l'enquête, les tendances de la marque peuvent alors être comparées à la moyenne générale. De quoi offrir, là encore, de précieuses données aux importateurs pour leur permettre de cibler les corrections nécessaires au bien-être de leurs représentants.

« ON CHERCHE SURTOUT À  
CONSCIENTISER LES USINES  
ET LES IMPORTATEURS SUR  
LES MARGES NÉCESSAIRES  
À LA SURVIE DES  
CONCESSIONNAIRES. »



« UNE VOITURE  
D'OCCASION RESTERA  
TOUJOURS UNE NOUVELLE  
VOITURE POUR LE CLIENT. LA  
DIFFÉRENCE, C'EST QU'ELLE A DÉJÀ  
VÉCU QUELQUES ANNÉES, A UN  
CERTAIN KILOMÉTRAGE ET DES  
PIÈCES UTILISÉES. »

## OCCASIONS

# LE CONTRAT DE VENTE DEVIENT UNE OBLIGATION

*Depuis le 1<sup>er</sup> novembre dernier, le « Contrat de Vente » qui détaille l'état du véhicule en 113 points est devenu obligatoire pour la vente d'un véhicule d'occasion par un professionnel. Une reconnaissance pour TRAXIO, qui le recommande à ses membres depuis 2004 déjà.*

Introduit par FEDERAUTO en 2004, le « Bon de Commande » consistait en une check-list de 96 points de contrôle établissant l'état du véhicule d'occasion au moment de sa vente. Il a évolué en « Contrat de Vente » pour adopter une appellation plus formelle de l'acte d'achat. Un document très utile pour l'application de la garantie, car comme le rappelle Michel Gillard, secrétaire général du groupement IAS (Independent Automotive Specialists, qui englobe les garagistes indépendants, vendeurs de voitures d'occasion et réviseurs de moteurs) : « Une voiture d'occasion restera toujours une nouvelle voiture pour le client. La différence, c'est qu'elle a déjà vécu quelques années, a un certain kilométrage et des pièces utilisées. Il est donc primordial pour les deux parties que le contrat soit le plus clair possible ».

### Une belle reconnaissance pour TRAXIO

L'obligation par tous les professionnels d'utiliser ce Contrat de Vente apporte un certain prestige à TRAXIO. Le document initial qui a donné naissance aux 113 points de contrôle émis par les autorités est à mettre à l'initiative de membres du groupement des vendeurs de voitures d'occasion (GVO) qui, au début des années 2000, souhaitaient redorer l'image de la profession en mettant un terme à certaines pratiques et à l'activité de vendeurs peu scrupuleux. La reconnaissance de ce document par le ministère de l'Economie signifie également qu'il pourra être utilisé en cas de litige. La Commission de conciliation pourra donc statuer sur base des données qui y sont reprises. TRAXIO a donc intégré les derniers changements législatifs à son Contrat de Vente, et une version numérique verra prochainement le jour.

DÉPANNAGE

# DES CRITÈRES PLUS ÉQUITABLES POUR LE F.A.S.T.

*Les dépanneurs qui souhaitent travailler sur les grands axes en Flandre doivent être agréés par le service F.A.S.T. Ils doivent pour cela répondre à un cahier des charges strict dont certains points sont parfois difficilement réalisables. TRAXIO Road Support a relayé les remarques pertinentes et argumentées des professionnels du secteur auprès de l'administration.*



« ON JOUE LES DIPLOMATES ENTRE LES PROFESSIONNELS ET LES AUTORITÉS, EN CONSERVANT UN LANGAGE CONSTRUCTIF. »

**D**epuis quelques années, la Flandre a mis en place une brigade d'intervention rapide pour les dépannages sur autoroutes et les principaux axes routiers : le F.A.S.T, ou «Files Aanpakken door Snelle Tussenkomsst». Un service qui promet aux usagers une intervention ultrarapide (20 minutes) et une meilleure sécurisation des opérations pour les différents intervenants.

Les professionnels agréés ont alors l'exclusivité des dépannages dans leur zone de couverture. Mais ils doivent pour cela répondre à un appel d'offre de l'agence flamande des routes et transports (Agentschap Wegen en Verkeer) dont le cahier des charges compte quelque 150 pages!

Tous les critères et toutes les éventualités y sont répertoriés, ainsi que les amendes infligées en cas de non-respect. Or, ces critères - élaborés avec les meilleures intentions - sont parfois difficilement applicables dans la pratique.

**Feux clignotants bleus**

TRAXIO Road Support a donc défendu les intérêts de ses membres auprès de l'Administration flamande par l'organisation de groupes de travail regroupant professionnels et spécialistes en vue de centraliser les remarques soulevées par les critères du précédent appel d'offre. Le but est bien sûr que les critères du prochain appel d'offre tiennent compte de ces remarques avisées.

Dans le même temps, TRAXIO Road Support attend sous peu l'accord des autorités pour autoriser l'usage des feux clignotants bleus aux brigades F.A.S.T. et Siabis+ (en Wallonie) afin de faciliter et d'accélérer l'accès des véhicules de signalisation sur les lieux d'intervention.

## DISTRIBUTION

# LA COUPOLE TRAXIO-FEBIAC-RENTA

*Depuis 2017, GDA et FEBIAC œuvrent ensemble pour la promotion du secteur auto et de ses métiers, ainsi que pour la défense des intérêts de leurs membres. Une «coupole» dont les champs de couverture ont été élargis aujourd'hui à tous les secteurs de TRAXIO.*

« DANS CHAQUE COMMISSION, ON DÉFINIT LES SUJETS QUE L'ON VA TRAITER, POUR LESQUELS NOUS AVONS INTÉRÊT À DÉVELOPPER DES SYNERGIES ; ET ON EN ÉCARTE D'AUTRES POUR LESQUELS IL EST NÉCESSAIRE QUE CHAQUE ENTITÉ GARDE SON INDÉPENDANCE. »

Le 28 avril 2017, le groupement des distributeurs de marques (GDA) et FEBIAC (Fédération belge de l'Automobile et du Cycle) signaient une lettre d'intention pour l'union de leurs forces afin d'assurer la défense de leurs intérêts communs au sein d'une même coupole. En 2019, Renta (Fédération des loueurs) s'est jointe à ce groupement d'intérêts avant qu'il ne soit élargi à l'ensemble des métiers représentés par TRAXIO, en janvier dernier.

### Neuf commissions

Les sujets sont discutés au sein de neuf commissions: (New) Mobility, Lobby, Fiscalité, Formation, Data & Digital, Legal & Ombudsman, Communication, Social et Homologations. Elles ont pour mission de construire et développer en synergies l'avenir de leurs membres et des

métiers. Les projets d'innovation permettant de répondre à des réalités et des besoins nouveaux, notamment dans l'espace public urbain, ainsi que la transformation digitale font partie de leurs priorités.

«Dans chaque commission, on définit les sujets que l'on va traiter, pour lesquels nous avons intérêt à développer des synergies ; et on en écarte d'autres pour lesquels il est nécessaire que chaque entité garde son indépendance» explique Christian Rampelbergh, secrétaire général de GDA. «En nous associant et en parlant d'une seule voix au nom de tous nos membres, nous avons plus de poids, plus de force, plus de représentativité lorsqu'il s'agit de négocier avec le politique ou de communiquer avec la presse.»

## VÉHICULES D'OCCASION

## UN CAR-PASS ENCORE RENFORCÉ

Les ministres fédéraux Muylle et Bellot ont délivré le dix millionième Car-Pass le 15 octobre 2019. Le premier avait été remis le 1<sup>er</sup> décembre 2006. Depuis, le système a pleinement démontré son utilité et la fraude au kilométrage en Belgique a quasi disparu. Plusieurs nouveautés suscitées par le secteur viennent d'entrer en vigueur.

Il y a 20 ans, le trafic des compteurs kilométriques de voitures d'occasion était encore fortement répandu en Belgique. Cela constituait non seulement un gros problème pour les consommateurs, mais aussi pour les entreprises de bonne foi du secteur automobile, qui étaient confrontées à une concurrence déloyale et à une dégradation de leur image. À la clé, moins de ventes, une perte de revenus et une responsabilité juridique. Afin de mettre fin à ces pratiques frauduleuses, les fédérations professionnelles du secteur automobile, les clubs automobiles et les autorités fédérales ont élaboré le système du Car-Pass. Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2006, tous les professionnels du secteur sont légalement tenus de transmettre les kilométrages de chaque voiture ou véhicule utilitaire léger qu'ils vendent ou sur lesquels ils interviennent. Et depuis le 1<sup>er</sup> décembre de la même année, tout particulier ou professionnel qui vend une voiture d'occasion doit remettre un Car-Pass à l'acheteur.

En 2018, cette législation a fait l'objet d'un examen approfondi et une nouvelle loi du 28 novembre 2018 a modifié celle de 2006. La plupart des modifications sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2019.

- Outre les kilométrages, le Car-Pass contient désormais d'autres infos : norme Euro du véhicule, taux d'émission de CO<sub>2</sub> ou le fait de savoir si le véhicule doit encore subir un contrôle après accident. L'acheteur pourra ainsi se faire une meilleure image de la voiture.
- Les entreprises doivent envoyer immédiatement leurs données à Car-Pass lorsque le véhicule se trouve encore dans l'atelier. L'utilisation du fax n'est plus autorisée. Dans beaucoup de cas, ceci nécessite une modification du logiciel DMS. Si le système porte le label «Car-Pass approved DMS», cela signifie qu'il satisfait aux nouvelles exigences.
- Lorsqu'un professionnel met un véhicule en vente, il est également obligé d'afficher les informations du



« L'INTRODUCTION DU CAR-PASS A SENSIBLEMENT FAIT DIMINUER LA FRAUDE AU COMPTEUR. AVANT LE CAR-PASS, LE COMPTEUR D'UNE OCCASION SUR DIX ENVIRON ÉTAIT RABAISSÉ. AUJOURD'HUI CE NOMBRE N'EST PLUS QUE DE 0,2 % . »

NATHALIE MUYLLE, MINISTRE DE L'ÉCONOMIE ET DES CONSOMMATEURS

Car-Pass dans l'annonce ou dans son showroom. Il obtient ces informations sur le site internet de Car-Pass. Et bien entendu, la remise du document Car-Pass au moment de la conclusion de la vente reste obligatoire.

- Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020, les campagnes de rappels non exécutées sont également mentionnées sur le Car-Pass. Elles peuvent avoir une grande importance pour la sécurité et les performances environnementales des véhicules.
- Par ailleurs, afin de lutter contre la fraude à l'importation, les constructeurs automobiles sont obligés depuis le 1<sup>er</sup> janvier de communiquer à Car-Pass les relevés kilométriques qu'ils ont enregistrés. Ce n'est pas du luxe, étant donné que la part de marché des véhicules d'occasion importés a doublé sur quelques années pour s'élever à 12 % aujourd'hui. C'est la raison pour laquelle le secteur appelle le Commissaire européen belge Didier Reynders et les membres belges du Parlement européen à inscrire ce dossier en priorité absolue à l'agenda européen.

## BUDGET DE MOBILITÉ

# SA MAJESTÉ L'AUTOMOBILE DÉTRÔNÉE PAR LA MULTI-MOBILITÉ

*L'annonce en octobre 2016 par le gouvernement que le travailleur devrait désormais choisir entre une voiture de société, un autre moyen de transport ou un salaire net, sonnait comme un prélude au budget de mobilité que défendait déjà TRAXIO.*

« CE N'EN EST PAS FINI DE LA VOITURE DE SOCIÉTÉ, MAIS ELLE EST APPELÉE À VERDIR ET ÊTRE UTILISÉE DIFFÉREMMENT, PROBABLEMENT EN COMBINAISON AVEC UNE SÉRIE DE MODES DE TRANSPORTS DIFFÉRENTS. »



Le budget de mobilité est un fait depuis le 1<sup>er</sup> mars 2019. De quoi s'agit-il exactement ? Du montant destiné au financement des modes de transport que l'employeur propose. Le travailleur peut choisir entre une voiture de société écologique et/ou un ou plusieurs modes de transport durables, et, le cas échéant, le paiement cash du solde.

Le 23 janvier 2020, la Cour constitutionnelle a abrogé la loi qui avait introduit l'indemnité de mobilité – 'cash for car' – le système parallèle au budget de mobilité. À moins que le législateur n'intervienne, le régime du 'cash-for-car' passera définitivement à la trappe le 1<sup>er</sup> janvier 2021. Les travailleurs, qui disposaient d'une voiture de société, pouvaient échanger celle-ci contre de l'argent, la dénommée indemnité de mobilité. Sans la moindre obligation de dépenser cette somme à des solutions de mobilité. Pratiquement tous les acteurs de la mobilité s'y sont opposés. Le budget de mobilité n'oblige pas le travailleur à renoncer à sa voiture de société mais il peut l'échanger contre un modèle plus écologique et la combiner avec des solutions de mobilité durable

telles qu'un vélo ou un abonnement aux transports en commun. Les employeurs peuvent également opter pour un plan cafétéria axé sur la mobilité. Chaque système suit sa propre logique et présente divers avantages pour les employeurs et les travailleurs.

### Nouvelles solutions de mobilité

Les nouvelles solutions de mobilité ouvrent des perspectives au monde de la mobilité. Ce dernier est en pleine mutation et connaît une demande croissante d'alternatives durables à la voiture, d'autres modes de propulsion produisant moins voire pas d'émission de CO<sub>2</sub>, des solutions provisoires et des systèmes partagés, des vélos et trottinettes électriques ou toute autre mode de déplacement.

Ce n'en est pas fini de la voiture de société mais elle est appelée à verdir et être utilisée différemment, probablement en combinaison avec une série de modes de transport différents.

Quiconque saura proposer judicieusement ces services et moyens de mobilité devrait sortir vainqueur de cette mutation.

## PANNEAUX SOLAIRES

# SUPPRESSION DE L'IMPÔT SUR LES PANNEAUX SOLAIRES EN FLANDRE ORIENTALE

*TRAXIO a attiré l'attention de la province de Flandre orientale sur le fait qu'il subsistait une taxe sur les panneaux solaires, une curieuse réalité dans le contexte de la durabilité de la société. Initiative suivie de l'abrogation de ladite taxe.*



**A**u budget pluriannuel le plus récent de la province de Flandre orientale figuraient plusieurs réductions d'impôt des entreprises et ménages. Parmi ces mesures, la suppression de l'impôt sur les panneaux solaires. Décision que la députation permanente a motivée comme suit: «La réduction d'impôt revient à dire qu'en 2020, il n'y aura plus d'imposition des surfaces de toiture utilisées pour pourvoir aux besoins énergétiques

individuels. Le toit d'une entreprise de manufacture de chaussures, un magasin de meubles, un garage etc., actuellement doté de panneaux solaires, compte dans le calcul de la surface imposable. Cette mesure a été abrogée, dans le cadre de la politique durable de la province.»

### **Initiative individuelle**

Cette réduction des charges représente 0,2 million d'euros sur un total de 7 millions d'euros, mais au niveau de l'entreprise, cette somme constitue un beau petit pactole. Il y a deux ans, quelques membres de TRAXIO Flandre orientale se sont attelés à la question, après quoi la fédération s'est adressée à la Députation. Avec succès. Car en fin de compte, la contradiction était flagrante puisqu'on taxait un produit qui justement contribuait à pérenniser la société.

S'atteler à une telle question s'inscrit parfaitement dans la philosophie de TRAXIO, qui, en tant que fédération sectorielle, se veut un partenaire engagé dans la pérennisation d'une société circulaire. La fédération considère cette évolution comme un but sociétal de poids et œuvre à atteindre cet objectif, aidée de ses membres. TRAXIO se réjouit de la décision de l'administration provinciale et continuera à tendre la main pour apporter sa pierre à l'édifice de l'économie de demain.

« A L'INITIATIVE DE TRAXIO, LA PROVINCE DE FLANDRE ORIENTALE A DÉCIDÉ D'ABROGER L'IMPÔT SUR LES PANNEAUX SOLAIRES, CE QUI REPRÉSENTE UNE BELLE ÉCONOMIE POUR DE NOMBREUSES ENTREPRISES. »



## ENVIRONNEMENT

« GRÂCE AU LOBBY MENÉ PAR TRAXIO, LE GOUVERNEMENT FLAMAND A DÉCIDÉ DE NE PAS ABROGER LA PRIME POUR LES POIDS LOURDS ÉCOLOGIQUES ET OFFRANT UNE MEILLEURE SÉCURITÉ ROUTIÈRE POUR AU MOINS TROIS ANS ENCORE. »

## MESURES D'AIDE POUR LES POIDS LOURDS ÉCOLOGIQUES ET OFFRANT LE MEILLEUR NIVEAU DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

*Le gouvernement flamand comptait rogner le budget prévu pour l'aide aux entreprises qui achètent des poids lourds écologiques et/ou offrant le meilleur niveau de sécurité routière. Grâce au lobby de TRAXIO, le gouvernement est revenu sur cette décision et la prime est maintenue pour les trois prochaines années.*

Le gouvernement flamand pourvoit en un système d'aide aux entreprises qui investissent dans l'acquisition de poids lourds écologiques et offrant le meilleur niveau de sécurité routière. Au total, 36 millions d'euros y seront dédiés. Du côté des entreprises, la prime peut être demandée une fois par année civile. Le subsidie est de maximum 5.000 euros par véhicule. Le montant des subsides est plafonné à maximum 100.000 euros par entreprise par trois années civiles consécutives. La prime représente 30 % ou 80 % des dépenses (achat, location ou leasing) des mesures éligibles.

### Quelles mesures ?

Concrètement, il s'agit des mesures suivantes :

- Systèmes d'assistance à la conduite favorisant un comportement de conduite économe en énergie et offrant la meilleure sécurité routière ;
- Dispositifs de sécurité supplémentaires dépassant les prescriptions légales ;
- Dispositifs supplémentaires ayant un effet favorable sur l'environnement et la nuisance sonore ;

- Mesures d'amélioration de l'efficacité ;
- Mesures d'amélioration de l'efficacité ;
- Mesures de prévention du vol.

En pratique nous parlons donc de dispositifs de sécurité tels que les détecteurs d'angles morts, les systèmes de caméra, les dispositifs de mesure de la charge à l'essieu et les systèmes de freinage. Sont également éligibles : les mesures aérodynamiques et les systèmes d'assistance à la conduite tels que le cadenas anti-ivresse et les systèmes d'alerte de franchissement de ligne qui aident le poids lourd à maintenir sa trajectoire.

### Pression TRAXIO

Le nouveau gouvernement flamand cherchait à économiser 6 % et avait l'intention d'abroger cette mesure. TRAXIO est toutefois parvenue à renverser la vapeur.

Finalement, le 23 décembre 2019, il a été décidé in extremis de maintenir cette mesure pour trois ans certainement. Bien entendu, cette nouvelle a ravi le secteur en général et les centrales de pneu et les carrossiers en particulier.

## ENSEIGNEMENT

# ACTUALISER D'URGENCE LES PROGRAMMES

*Depuis plusieurs années, TRAXIO travaille au sein d'EDUCAM à l'élaboration des profils de métiers qu'exercent les travailleurs dans les entreprises de nos nombreux secteurs. Ces profils énumèrent les différentes activités clé nécessaires à la bonne exécution des travaux dans nos ateliers, showrooms, bureaux et autres. D'aucuns constatent sur le terrain que nos métiers sont en pleine évolution et que les profils doivent dès lors évoluer en conséquence, ce à quoi TRAXIO s'est particulièrement attaché en 2019.*

Ces activités clé forment alors la base pour la rédaction des compétences, c.-à-d. les savoirs et savoir-faire, dont doivent disposer les hommes et femmes de métier dans nos secteurs. Ces listes sont ensuite le point de départ pour l'élaboration des programmes de formation et d'enseignement. Depuis de nombreuses années André Sommereyns, Senior Training & Education Consultant chez TRAXIO, participe à ce difficile exercice de « traduction » des profils de métiers en « profils de formation ». Chacun a son rôle à jouer : les représentants des employeurs et des travailleurs rédigent ensemble les profils de métiers, avec l'aide des experts d'EDUCAM, ensuite ce sont les experts du monde de l'enseignement et de la formation (le Forem, l'IFAPME, Bruxelles-Formation, l'EFP, l'IAWM, etc.) qui se saisissent de ces travaux pour se mettre à la rédaction des profils de formation et des programmes d'enseignement. À la fin du processus, le secteur professionnel est appelé à en examiner le résultat et donner son aval, voire corriger le tir.

Ainsi près de 40 métiers ont fait l'objet d'une telle démarche et se retrouvent confirmés par un arrêté des gouvernements régionaux et communautaires.

### Formation triale: formule à succès

D'aucuns constatent sur le terrain que nos métiers sont en pleine évolution et que les profils de métiers doivent dès lors évoluer en conséquence, ce à quoi TRAXIO s'est particulièrement attaché en 2019. Cette actualisation est en effet essentielle afin de garantir un niveau de formation en adéquation avec la réalité du monde du travail. Et c'est là que le bât blesse car si le secteur procède fréquemment à la mise à jour scrupuleuse de ses profils, le monde de l'enseignement a du mal à suivre la manœuvre et accuse des retards considérables.

Non seulement faudra-t-il d'urgence mettre en œuvre les recommandations du secteur, encore conviendra-t-il de passer à la vitesse supérieure pour ce qui est des programmes de



« SI LE SECTEUR  
PROCÈDE FRÉQUEMMENT À  
LA MISE À JOUR SCRUPULEUSE  
DE SES PROFILS, LE MONDE  
DE L'ENSEIGNEMENT A DU MAL  
À SUIVRE LA MANŒUVRE  
ET ACCUSE DES RETARDS  
CONSIDÉRABLES. »

l'enseignement, de la mise à niveau des enseignants, de l'équipement et de l'infrastructure des ateliers, etc.

C'est pourquoi TRAXIO attache beaucoup d'importance au programme de collaboration lancé en 2018 avec EDUCAM qui vise à conclure des accords bilatéraux avec les écoles pour remettre la formation scolaire en adéquation avec les besoins des différents métiers aujourd'hui. EDUCAM dresse alors le bilan de l'école, de l'enseignement et de la motivation des étudiants pour identifier les lacunes éventuelles. Une fois le diagnostic posé, plusieurs propositions concrètes sont formulées, que ce soit en remédiation, à la formation des enseignants ou à la mise à disposition de matériel.

Dans le même ordre d'idées, le projet de formation « triale » a vu le jour l'année dernière. Une collaboration intensifiée avec les écoles et centres de formation en alternance et plusieurs marques automobiles a permis de créer un triangle vertueux : les jeunes suivent les cours théoriques en centre ou en école, apprennent la

pratique au sein des entreprises des réseaux participant au projet, et bénéficient également des formations organisées par les importateurs des marques de ces mêmes réseaux ainsi que des formations de support proposées par EDUCAM. À la fin de leur cycle les jeunes obtiennent alors un diplôme de l'enseignement accompagné du certificat sectoriel délivré par EDUCAM et enfin les attestations des formations des marques. Ainsi ces jeunes disposeront de tous les atouts pour se lancer sur le marché du travail dans notre branche. Les premières expériences ont remporté un franc succès et n'attendent que de voir des émules dans l'ensemble de nos secteurs.

# LES RÉSULTATS DES COMMISSIONS

## COMMISSION POUR LA FORMATION ET L'ENSEIGNEMENT

### 2019, ANNÉE RECORD POUR EDUCAM

En 2019, les partenaires sociaux ont signé de nouvelles conventions collectives de travail. L'accent a clairement été mis sur la volonté de répondre au défi de la pénurie de travailleurs dans nos secteurs. Pour ce faire, les mesures existantes ont été renforcées et plusieurs nouvelles initiatives ont vu le jour.

#### Favoriser l'afflux qualitatif et quantitatif dans nos secteurs

**Formation des enseignants et des apprenants :** EDUCAM s'investit massivement dans l'aide et l'accompagnement des opérateurs de formation initiale afin de bien préparer les futurs travailleurs de nos secteurs et favoriser ainsi un afflux de collaborateurs qualifiés dans nos entreprises.

En 2019, EDUCAM a réalisé 57.457 heures de formation pour les professeurs et les apprenants, réparties comme suit :

- plus de 6.500 heures pour les enseignants et les accompagnants
- près de 51.000 heures pour les apprenants

**Epreuves sectorielles métier :** 1.000 apprenants se sont présentés en 2019 aux épreuves sectorielles organisées par EDUCAM.

**Accompagnement des demandeurs d'emploi :** EDUCAM a accompagné 255 demandeurs d'emploi en collaboration avec le Forem et le VDAB.

**Formations offertes pour les nouveaux travailleurs :** offrir des formations aux travailleurs dès leur entrée en service, c'est accélérer la mise à niveau de leurs connaissances et leur intégration dans l'entreprise. Trois mesures particulières existent pour aider les entreprises dans la formation de leurs nouveaux collaborateurs :

EN 2019,  
NOUS AVONS  
RÉALISÉ 542.010 HEURES  
DE FORMATION CONTINUE  
POUR 22.503 PARTICIPANTS,  
ORGANISÉES EN 7.204 SESSIONS  
DE FORMATION ET SUR LA  
BASE DE 1.524 PLANS  
DE FORMATION  
D'ENTREPRISE.

- 5 jours de formations gratuits issus de l'offre EDUCAM, lors de l'engagement d'un nouvel ouvrier dans le secteur des garages, de la carrosserie ou du commerce du métal. 4 jours au choix de l'employeur et 1 jour au choix de l'ouvrier après 6 mois de service
- des primes à la formation de 1.000 à 3.000 euros pour les métiers en pénurie du secteur du commerce du métal
- des primes à la formation « on-the-job » pour le secteur de la récupération des métaux

#### Accompagner les entreprises dans leur gestion RH

Si attirer de nouveaux collaborateurs reste un défi pour nos secteurs, il faut aussi veiller à la rétention des collaborateurs déjà actifs dans nos entreprises. Offrir des possibilités de développement et de formation est déterminant pour la motivation et le bien-être des travailleurs. EDUCAM se profile comme un véritable partenaire de route pour anticiper les besoins en formation au sein de nos secteurs et ainsi soutenir les employeurs et leurs collaborateurs dans leurs plans de développement.



**Travail faisable :** la thématique du travail faisable est devenue incontournable dans la gestion des ressources humaines. Nos secteurs sont eux aussi concernés. EDUCAM a organisé en mai 2019 deux événements, en Flandre et en Wallonie, pour sensibiliser les employeurs de nos secteurs au travail faisable. Ce fût l'occasion également de leur présenter les outils et les formations qu'EDUCAM a développés à leur intention.

**CV-formation :** tenir à jour les formations suivies est essentiel afin d'avoir une vue sur les compétences acquises tout au long de la vie. En 2019, EDUCAM a revu l'outil «CV-formation» qui compte entre-temps plus de 1.300 utilisateurs.

**Plan de formation :** 1.524 plans de formation ont été introduits auprès d'EDUCAM en 2019.

#### Certifier les compétences

Le dispositif sectoriel de certification HEV (Véhicules hybrides et électriques) a connu une croissance remarquable en 2019. La barre des 20.000 certifiés a été franchie, selon la répartition suivante :

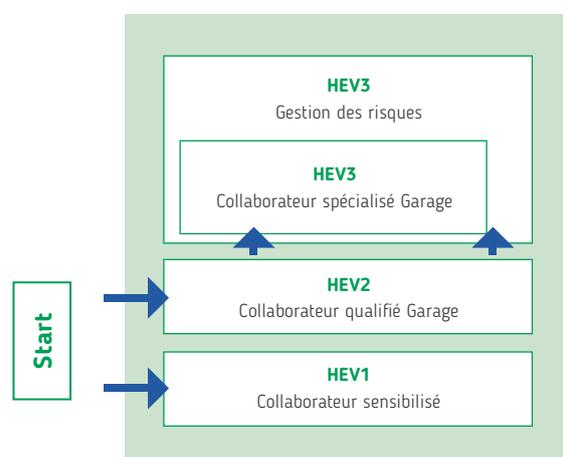
**Formation continue :** en 2019, EDUCAM a comptabilisé 542.010 heures de formation. Il s'agit d'une croissance jamais vue de près de 6%.

SECTEUR	2019	
	# HEURES	%
Garage	372.576	68,74 %
Récupération des métaux	4.402	0,81 %
Carrosserie	14.031	2,59 %
Commerce du métal	66.214	12,22 %
Autres (enseignement, ...)	84.787	15,64 %
<b>TOTAAL</b>	<b>542.010 HEURES</b>	

	2017	2018	2019	Δ 2017-2019	Δ 2018-2019
Heures de formation	525.084	511.765	542.010	3,22 %	5,91 %

HEV1	HEV2	HEV3
8.482	11.800	106



## COMMISSION DE CONCILIATION AUTOMOTO

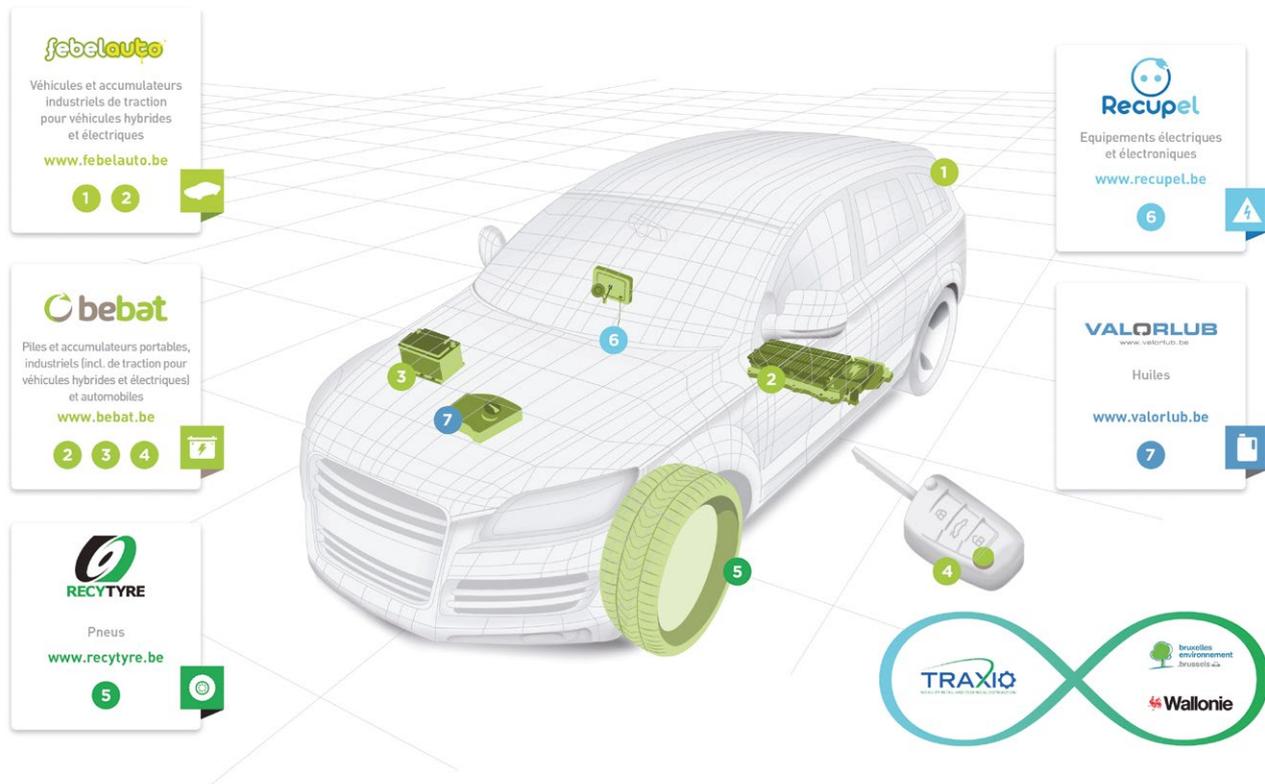
*La Commission Conciliation AUTOMOTO est compétente pour les litiges de consommation relatifs à l'exécution (ou non) d'un contrat de vente, d'une situation de garantie automobile ou moto, neuve ou d'occasion. Entité qualifiée sectorielle organisée par TRAXIO, FEBIAC, Touring, et VAB, elle a pour but de résoudre par une proposition de règlement à l'amiable les différends entre les parties.*

Entre le 1<sup>er</sup> janvier 2019 et le 31 décembre 2019, 146 demandes de règlement amiable d'un litige relatif à un véhicule automobile sont parvenues au secrétariat, dont 85 lui ont été transmises par l'intermédiaire du Service Médiation du Consommateur et 3 par l'intermédiaire de BELMED. 43 consommateurs ont introduit leur demande par le site de la Commission de Conciliation Automoto, 40 par mail et 1 par la poste. Une large majorité de dossiers ont été introduits en néerlandais (92) par rapport aux dossiers introduits en français (49), tandis que 5 demandes ont été introduites en anglais.

- **59 dossiers** concernaient des véhicules d'occasion pour lesquels les consommateurs se plaignaient notamment de désordres mécaniques. Les principaux organes incriminés sont l'usure des disques de freins, le turbo défectueux, la défaillance de l'airbag, la rouille du pot d'échappement ou le filtre à particules.
- **75 dossiers** concernaient des véhicules neufs à l'égard desquels le type de plaintes des consommateurs varie. Elles portent sur l'annulation de la commande, la conformité du véhicule livré au véhicule commandé, une défaillance du GPS ou divers désordres techniques.
- **6 dossiers** concernaient des motos neuves (3) ou d'occasion (3).
- **28 plaintes** ont été déclarées irrecevables car portant sur des problèmes sortant de la compétence matérielle de la Commission.



- **Dans 11 dossiers**, la saisine de la Commission en amont a permis aux parties de s'entendre et d'éviter la nomination d'un conciliateur.
- **Dans 14 dossiers**, les parties ont manifesté leur refus de poursuivre la procédure et 3 de ces dossiers ont été transmis à un avocat par le consommateur.
- **78 dossiers** ont été clôturés pour absence de réaction des parties, dont 48 n'ont pas été complétés par les demandeurs lorsque le secrétariat leur a demandé les documents prévus par le règlement de procédure. Dans 28 dossiers, aucune suite n'a été réservée à la demande du secrétariat d'obtenir paiement de leur contribution au financement de la procédure de conciliation.



## COMMISSION ENVIRONNEMENT

Afin de répondre de manière collective à la responsabilité élargie des producteurs, et plus particulièrement à l'obligation de reprise de certains déchets par les producteurs/importateurs, distributeurs et vendeurs, plusieurs organismes de gestion ont été créés sous forme d'asbl pour chaque flux de déchet visé par les réglementations régionales. TRAXIO poursuit son engagement dans

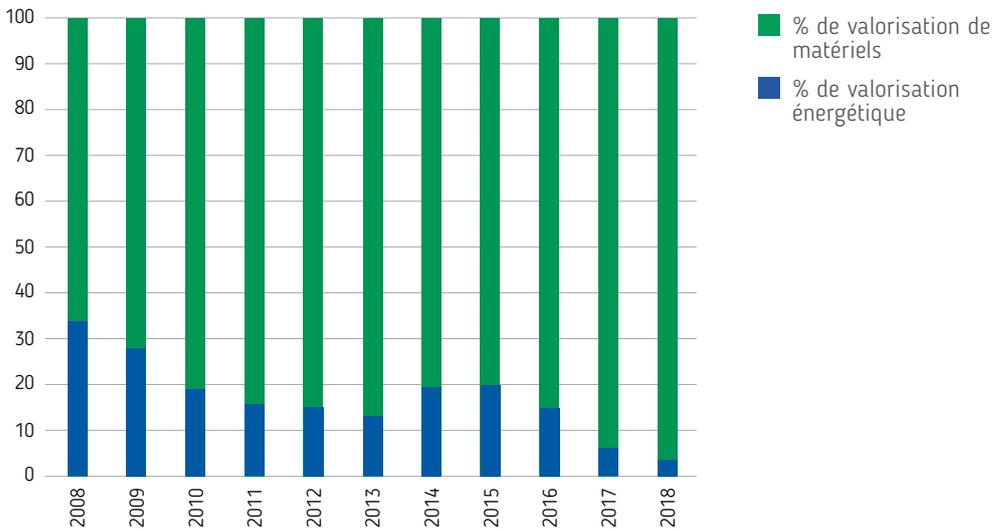
la négociation et la conclusion des nouvelles conventions y relatives avec les Régions, ainsi que sa participation dans le fonctionnement de ces organismes de gestion. Figurant toujours parmi les meilleurs systèmes collectifs européens, voire mondiaux, au niveau de la collecte et du recyclage des déchets dont ils assurent la gestion, leurs résultats méritent d'être relevés.

## RECYTYRE - Pneus usés

**Création :** 1998

**Champ d'application :** tous pneus de caoutchouc, pneus pleins ou à chambre à air, y compris les bandages à l'exception des pneus de vélos.

### VALORISATION



### RÉSULTATS DE COLLECTE ET DE TRAITEMENT

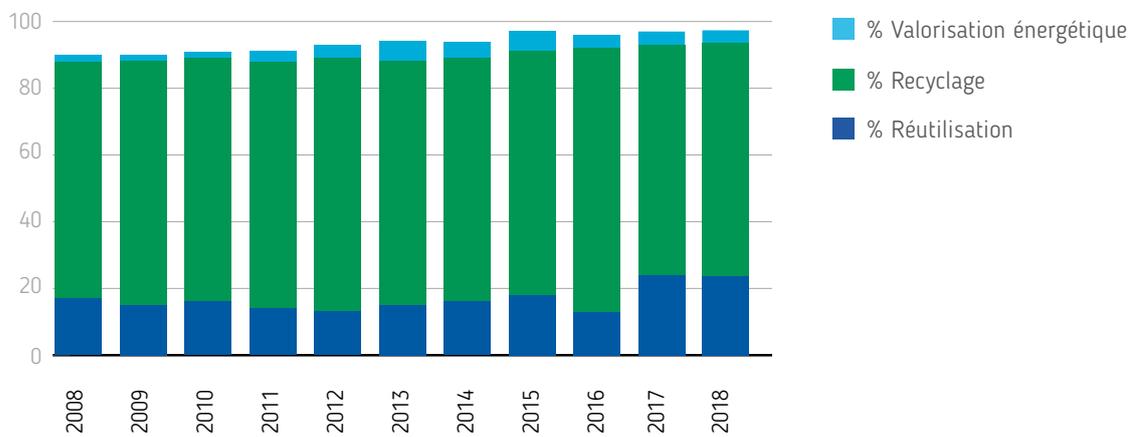


## FEBELAUTO - Véhicules hors d'usage et batteries de traction des véhicules hybrides et électriques (HEV)

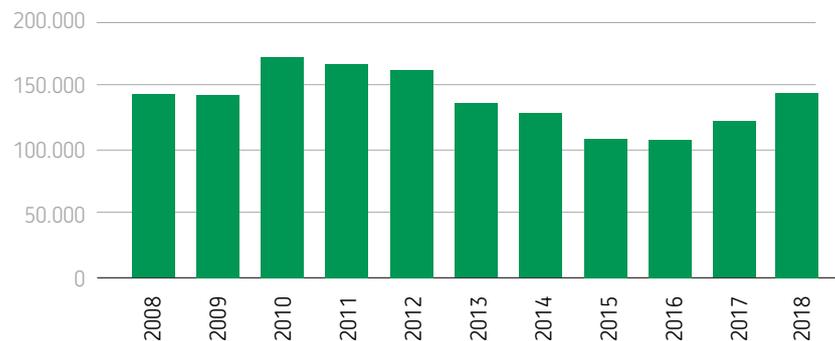
**Création :** 1999

**Champ d'application :** tous les véhicules hors d'usage (voitures de tourisme et véhicules utilitaires légers). Depuis 2018, Febelauto se charge également des batteries de traction des véhicules hybrides et électriques (HEV).

### VALORISATION DES VÉHICULES HORS D'USAGE



### NOMBRE DE VÉHICULES HORS D'USAGE TRAITÉS

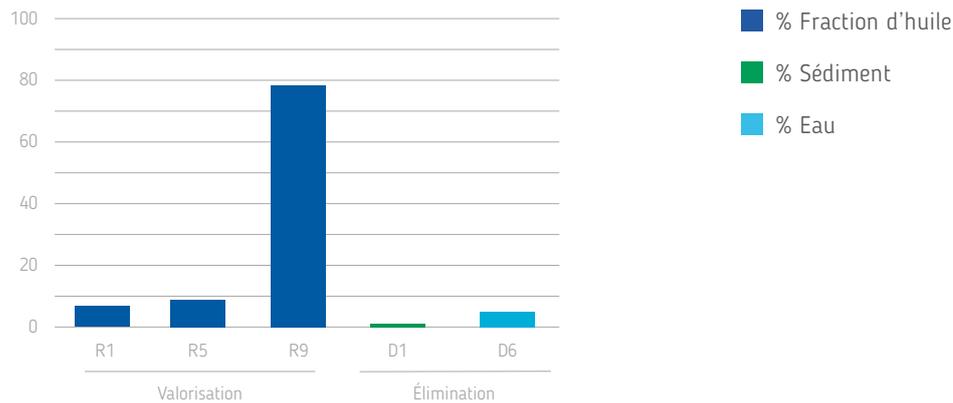
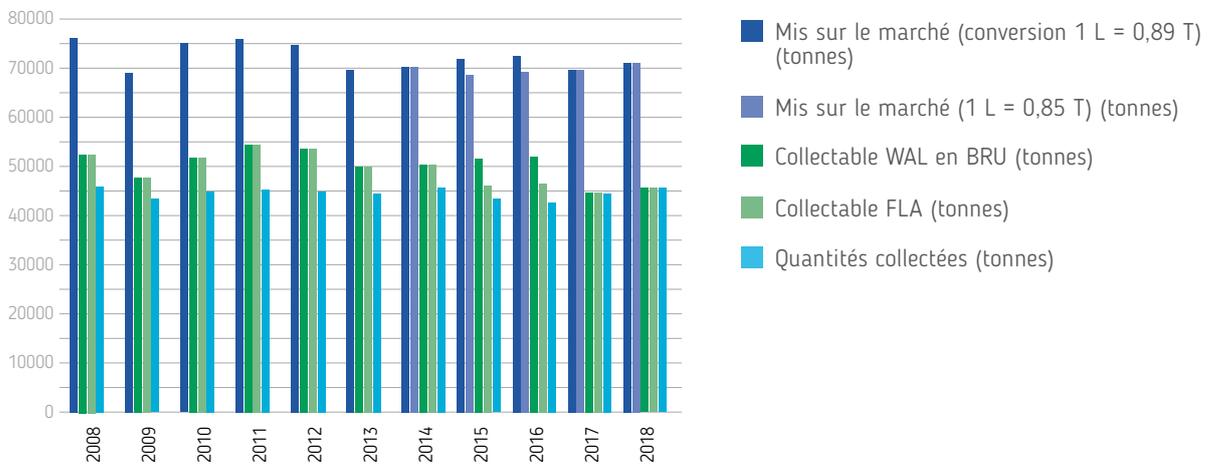


## VALORLUB - Huiles usagées

**Création :** 2007

**Champ d'application :** huiles à moteur, huiles à pignon et boîte de vitesse, huiles pour la métallurgie, huiles hydrauliques, huiles à turbine, huiles de transformateurs à l'exclusion de toutes les huiles qui ne génèrent pas d'huiles usagées.

### RÉSULTATS DE COLLECTE ET DE RECYCLAGE



En 2018, un total de 94 % des huiles usagées collectées a été valorisé, dont 87,3 % de recyclage via la régénération, le reraffinage et le réemploi (R5 et R9) et 6,7 % via la valorisation énergétique (R1).

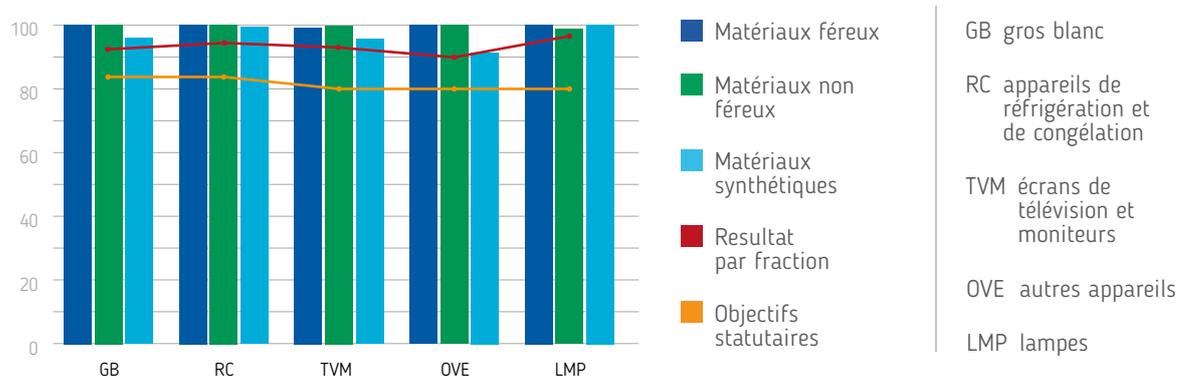
## RECUPEL & RECUPEL E.T. & GARDEN - Outillages (de jardin) électriques et électroniques

**Création :** 2001

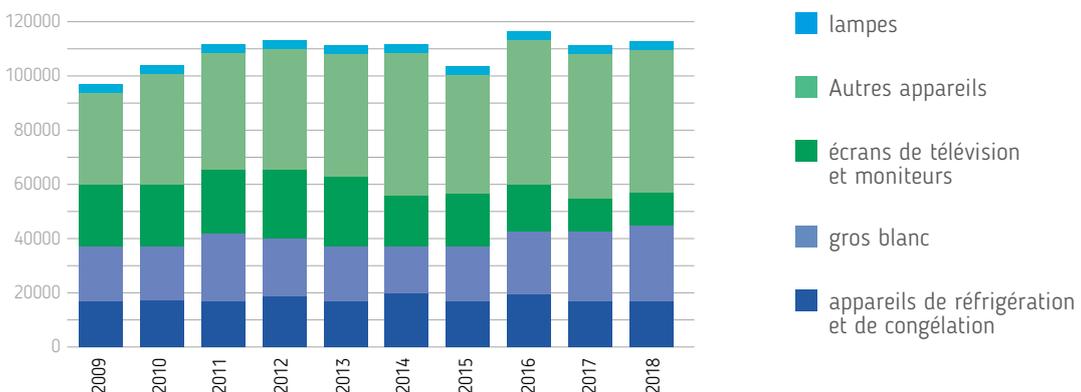
**Champ d'application :** Outillages (de jardin) électriques et électroniques

**Résultats de collecte et de recyclage :** l'organisme exécutif Recupel asbl a collecté en 2018 plus de 117.000 tonnes de déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE) domestiques. Les minima légaux des taux de recyclage fixés par fraction de déchets (ferreux, non-ferreux, matières synthétiques, autres) sont à nouveau largement dépassés.

### RÉSULTATS DE RECYCLAGE (%)



### QUANTITÉ TOTAL DE TONNES COLLECTÉES PAR FRACTION



## BEBAT – Déchets de piles et d’accumulateurs portables et industriels et automobiles

**Création :** 1995

**Champ d’application :** les piles et accumulateurs portables et industriels destinés e.a. à la traction des véhicules hybrides et électriques (HEV), des vélos, scooters, motos électriques et des chariots élévateurs. Depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2016, y compris les piles et accumulateurs automobiles (de démarrage) suite à la fusion par absorption de RECYBAT asbl par BEBAT asbl.

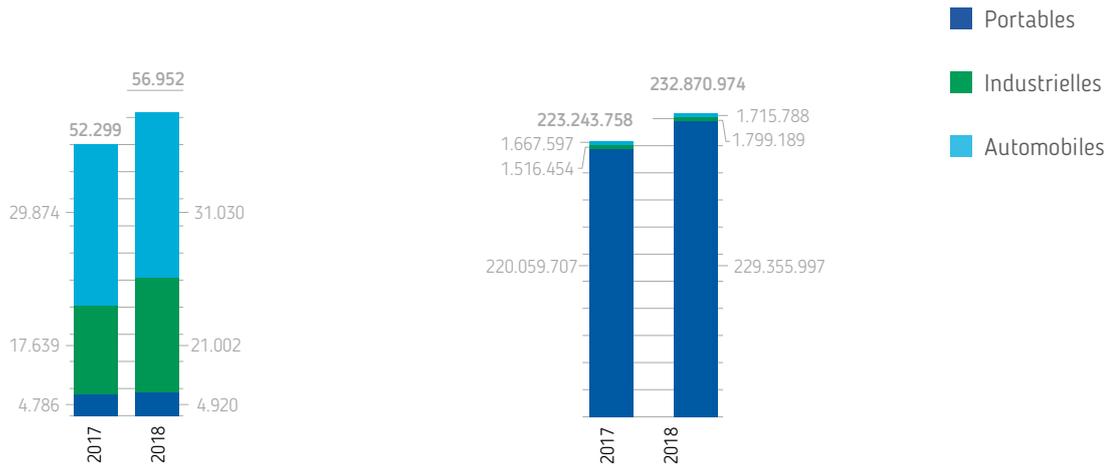
**Résultat de collecte et de recyclage en 2018 :** Le pourcentage de collecte des piles portables atteint par Bebat en 2018 s’élève à 61,6 %. Au niveau de l’efficacité de la collecte, Bebat atteint en 2018 le score de 90 %.

### LES PILES ET LES BATTERIES MISES SUR MARCHÉ

Portables – Industrielles – Automobiles

Poids (en tonne)

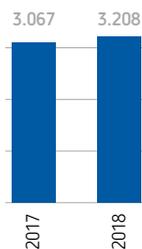
Nombre (en unité)



### RÉSULTATS DE LA COLLECTE

Résultats de collecte total en poids

Poids (en tonne)





## FIGIEFA

### Fédération internationale des Grossistes, Importateurs & Exportateurs en Fournitures Automobiles

*Avec les 20 associations nationales qu'elle fédère, la FIGIEFA défend les intérêts de plus de 30.000 entreprises, actives dans le commerce de fournitures, pièces de rechange et accessoires automobiles, auprès des institutions européennes et internationales. Ces entreprises animent un réseau de plus de 50.000 points de vente et emploient quelque 355.000 travailleurs.*

L'objectif de la FIGIEFA est de maintenir, face aux constructeurs automobiles, la libre concurrence dans le marché de l'après-vente automobile, qui regroupe 500.000 entreprises (en majorité des PME) et 4,3 millions d'emplois, en assurant le suivi et l'accompagnement de la législation européenne.

La FIGIEFA fait partie de l'AFCAR, «Alliance for the Freedom of Car Repair in the European Union». C'est au travers de cette alliance, qui regroupe les principaux métiers de l'après-vente automobile, que bon nombre de dossiers politiques sont traités.

**Voiture connectée.** La FIGIEFA s'est engagée dans un combat de longue haleine pour que les constructeurs automobiles ne généralisent pas leur concept de «véhicule étendu», lequel leur permet de garder un contrôle total sur l'ensemble des données générées automatiquement par un véhicule. La FIGIEFA et ses partenaires défendent au contraire le droit à l'entrepreneuriat indépendant, ce qui implique la possibilité d'accéder directement au véhicule et à ses données, fonctions et utilisateurs, afin de pouvoir offrir des services et solutions digitales innovantes et compétitives. La Commission européenne a organisé, de septembre 2019 à mars 2020, un groupe de travail chargé de travailler de manière approfondie sur des questions telles que «Quel type de données et de fonctions des véhicules est nécessaire pour le marché indépendant de l'après-vente», «Comment assurer la protection des données personnelles et la cybersécurité», «Quel est le rôle du législateur européen». La FIGIEFA a participé de manière importante à cet exercice avec plusieurs experts techniques et juridiques et a apporté une contribution majeure. Le résultat de toutes ces activités va alimenter la prochaine étape, une étude de la Commission visant à étudier les options législatives sur la manière de réglementer l'accès aux données embarquées pour le marché indépendant de l'après-vente automobile.

**Cybersécurité.** Depuis fin 2018, la FIGIEFA est partie prenante, avec ses experts, aux discussions des Nations Unies concernant l'élaboration d'une législation mondiale

pour la cybersécurité des véhicules connectés et autonomes. Cette législation sera transposée en 2020/2021 dans la législation européenne. La FIGIEFA défend, avec ses partenaires, l'inclusion de provisions préservant la possibilité pour le secteur de l'après-vente de continuer à fournir des services et pièces détachées indépendants aux véhicules connectés, en les prenant en compte lors de l'élaboration par les constructeurs automobiles de leur stratégie de gestion des cyber-risques.

#### Règlement d'exemption par catégories spécifique à l'après-vente automobile.

La FIGIEFA défend la prolongation et la modernisation de cette législation cruciale, qui permet aux opérateurs indépendants d'être concurrentiels pour les pièces détachées et les services de maintenance et de réparation sur le marché de l'après-vente, et qui arrive à expiration en 2023. L'évaluation de cette législation a été initiée par la Commission européenne, et la FIGIEFA, avec ses membres et ses partenaires, y contribue activement en démontrant les avantages en termes de concurrence ainsi que les limites de la législation, suite au développement de nouvelles solutions technologiques, et notamment l'accès à distance aux données embarquées.

#### Accès aux informations techniques nécessaires pour la maintenance et la réparation.

La FIGIEFA, avec l'AFCAR, a pu convaincre le législateur européen de garantir aux opérateurs indépendants du marché de l'après-vente un accès aux informations nécessaires pour l'identification sans équivoque des pièces détachées et aux informations techniques pour la réparation et la maintenance des véhicules, qui doivent être fournies sous un format traitable électroniquement. La FIGIEFA a de plus obtenu des clarifications de la Commission européenne selon laquelle ses provisions s'appliqueront dès le 1<sup>er</sup> septembre 2020 non seulement à tous les nouveaux véhicules, mais aussi pour le parc existant.

**Président:** Hartmut Röhl (D)

**CEO:** Sylvia Gotzen (D)



## CECRA

Conseil Européen du Commerce et de la Réparation Automobiles

*Le CECRA représente environ 336.000 entreprises actives en Europe en tant que distributeurs ou réparateurs agréés par un constructeur ou indépendants. La plupart sont des PME qui emploient au total environ 2.900.000 travailleurs. Composé de 19 associations nationales et de 9 Groupements Européens de Marques, le CECRA s'assure que la voix des distributeurs et réparateurs automobiles soit entendue par les décideurs européens, les médias et groupes de défense d'intérêt tels que des associations de consommateurs et organisations professionnelles.*

Le CECRA a continué à s'occuper des priorités telles qu'établies lors de son Mémoire en vue des élections européennes. En particulier les dossiers de l'accès aux données des véhicules et de la connectivité ainsi que le renouvellement des Règlements d'Exemption par Catégorie (REC) ont nécessité un travail important.

- On sait que le Règlement Général d'Exemption 330/2010 et le règlement spécifique d'exemption 461/2010 expireront respectivement en mai 2022 et en mai 2023. Le CECRA a sondé ses membres sur les points importants à conserver ou à développer dans le futur cadre réglementaire européen. Le CECRA a également été contacté en tant que représentant des concessionnaires et réparateurs européens par Ernst & Young, chargé par la DG Concurrence de recueillir dans le cadre du rapport que la Commission devra établir sur le Règlement européen 461/2010 un maximum d'informations chiffrées sur les données du secteur pour les années 2007 à 2017. Le tout préalablement à la consultation publique qui aura lieu dans les prochains mois.
- Dans le premier dossier, le CECRA a participé avec d'autres associations européennes, à la demande de la Commission européenne, à un **proof of concept** permettant de vérifier sur le plan technique si le 'véhicule étendu' (système tel que proposé et mis en place par les constructeurs) offrait suffisamment de possibilités pour permettre aux tiers (tous les acteurs de la chaîne

de valeur à l'exception des constructeurs) de faire leur métier. Le rapport a été remis à la Commission qui, sur cette base et celle des travaux du 'Motor Vehicle Working Group' auquel le CECRA participe, devra à présent décider si elle prévoit de présenter une proposition de législation comme l'a demandé à plusieurs reprises le Parlement européen sous la précédente législature et comme le demande un nombre important d'acteurs allant des consommateurs, aux concessionnaires et réparateurs, mais aussi aux représentants du secteur de l'après-vente, du matériel de garage, des sociétés de leasing, d'assurance, de contrôle technique, etc.

- En lien avec ce sujet, le CECRA s'est également beaucoup investi pour que la Commission adopte sur le plan européen la législation qui rendra le **SERMI** obligatoire. Rappelons qu'il s'agit ici de toutes les opérations liées à la sécurité du véhicule pour lesquelles il sera nécessaire d'avoir une certification, suivant un schéma prédéfini. Le CECRA gère à présent pour le compte de AFCAR le site Internet de SERMI et on attend la validation par la Commission européenne de cette législation. La mise en place du système pourra alors entrer dans une phase opérationnelle.
- Le CECRA a bien entendu également donné son avis dans le cadre du 'Green Deal', pièce importante de la Commission actuelle en indiquant que c'est tout le secteur automobile qui doit y participer et non uniquement la composante 'industrie'.



- Le **droit des consommateurs**, la **lutte contre la fraude kilométrique** ne sont pas oubliés non plus, et il est clair que le CECRA a également mis toute son énergie à œuvrer sur le plan européen à la **relance du secteur automobile après la crise du COVID-19**. Plusieurs mesures concrètes ont ainsi été demandées par le CECRA, de concert avec plusieurs associations européennes, à la Commission afin de permettre de relancer le secteur automobile face à la crise sans précédent que nous connaissons et à laquelle nous sommes tous touchés de plein fouet à l'heure d'écrire ces lignes.

**Président:** Jean-Charles Herrenschmidt (FR)  
**Président de la division voitures (ECD):** Peter Daeninck (BE)  
**Directeur Général:** Bernard Lycke (BE)



# 336.000

C'est le nombre  
d'entreprises actives  
en Europe représentées  
par le CECRA



## EGEA European Garage and test Equipment Association

*L'Association européenne des garages et équipements de tests regroupe 11 associations professionnelles nationales et 2 sociétés représentant les fabricants et importateurs d'équipements de garage.*

EGEA a pour objectif de suivre les nouvelles technologies automobiles et les exigences législatives et de normalisation, en vue de rester compétitif dans l'industrie de la fourniture, du service et de l'étalonnage des garages et des équipements de test en fournissant au marché de l'après-vente automobile les meilleurs équipements et services.

L'EGEA participe en tant que partie prenante reconnue à plusieurs groupes de travail de la Commission européenne impliqués dans les transports, l'industrie, les infrastructures, la numérisation, l'énergie et la protection de l'environnement, contribuant ainsi au processus législatif en fournissant des conseils sur les technologies et pratiques modernes disponibles pour le marché de l'après-vente automobile. L'EGEA participe également à l'ISO et au CEN, élaborant des normes internationales.

L'accès aux informations techniques, aux techniques de diagnostic mises à jour, aux équipements de test de pointe et aux inspections techniques périodiques améliorées sont les principaux domaines dans lesquels EGEA est impliquée. Sécurité du levage, équipement d'entretien des pneus et test des freins, techniques d'inspection améliorées comme e-PTI, nouveaux tests de suspension, tests d'alignement des phares mis à jour, réparation et recalibrage avancés des systèmes d'assistance au conducteur font partie des

sujets sur lesquels les groupes de travail EGEA sont actuellement actifs.

La protection de l'environnement est également un thème de travail majeur pour l'EGEA. Elle représente actuellement un aspect important de la révision de l'Euro 6 et des changements potentiels en cours de discussion pour l'Euro 7. Ses membres coopèrent activement avec les laboratoires de recherche et les autorités compétentes, dans le cadre du groupe AGVES, pour définir de nouvelles méthodes de tests, notamment pour la mesure du NOx et du nombre de particules. L'EGEA contribue ainsi à définir des tests améliorés pour le contrôle des émissions, propres à faire de l'Europe un endroit plus sain où vivre.

Enfin, l'EGEA a travaillé très activement avec la Commission dans le domaine vital de l'accès à distance aux données du véhicule et à la cybersécurité, où des questions telles que la confidentialité des données et la disponibilité des données pour le marché secondaire participent à la définition des orientations. Celles-ci permettront de façonner le cadre juridique nécessaire au développement de nouveaux services à distance, de la mobilité intelligente et des véhicules autonomes.

---

**Président :** Dave Garratt (UK)

**Secrétaire général :** Jordi Brunet Garcia (ES)

---



## IAS Independent Automotive Specialists

*Depuis fin 2018, cette association professionnelle regroupe au sein du marché Indépendant 3 métiers liés à l'automobile qui exigent une telle connaissance de leur domaine d'application qu'ils ne peuvent être exercés que par de véritables Spécialistes. Le commun des mortels n'en a pas conscience lorsqu'il pousse la porte pour se rendre chez un membre de :*

### REPARAUTO

REPARAUTO rassemble les entreprises de réparation automobile indépendantes qui vendent, entretiennent et réparent des voitures de toutes les marques, sans engagement contractuel avec un fabricant automobile spécifique. Les garagistes doivent maintenir leur niveau de connaissances au même rythme que l'évolution technologique des véhicules automobiles - et même de la mobilité tout court.



### GVO

GVO regroupe les entreprises principalement actives dans l'achat et la vente de voitures de tourisme et d'utilitaires d'occasion. La vente de véhicules d'occasion est très réglementée et encadrée par des arrêtés royaux d'exécution qui protègent le consommateur. Leurs membres sont à l'initiative des fameux bons de commande TRAXIO dès 2004 qui, sous une forme plus évoluée, sont devenus une obligation légale depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2019.



### RECONSTRUCTEURS DE MOTEURS

Les reconstituteurs de moteurs rassemblent des entreprises dont l'activité principale est la reconstruction de moteurs et de pièces mécaniques. C'est souvent la dernière alternative quand un moteur

veut rendre l'âme et qu'il n'est plus rien de disponible à l'état neuf. Il vous faut alors recourir à des spécialistes moteurs pour leur rendre vie.



### FAITS MARQUANTS

- Mise au point d'un nouvel outil de Cote de Reprise.
- Mise en place de la Commission Poids Lourds pour aborder les thèmes spécifiques à ces véhicules.
- Mise en place d'une Commission des Professionnels en Véhicules Historiques.
- Nouvel A.R. qui renforce l'utilisation déjà obligatoire du Car-Pass®.
- Nouvel A.R. qui oblige tous les vendeurs de véhicules d'occasion à délivrer un contrat de vente "inspiré" du bon de commande TRAXIO.

### PRIORITÉS

- Favoriser tout ce qui peut aboutir à des simplifications administratives. La liste est longue.
- Prôner une politique et une économie collaboratives.
- Harmoniser les contrôles techniques dans les trois régions ou les libéraliser.
- Veiller à éviter les disparités avec les pays limitrophes qui faussent les règles de concurrence.
- Généraliser le bon de commande - contrat de vente auprès des membres, aussi sous une forme digitalisée.
- Organiser des soirées d'information pour les membres.

**Président:** Patrick Godart

**Secrétaire Général:** Michel Gillard



## TRAXIO FEBELCAR

### La fédération des carrossiers-constructeurs

*TRAXIO-FEBELCAR défend les intérêts professionnels, individuels et collectifs des carrossiers-réparateurs – et de tous les spécialistes en carrosserie, avec TRAXIO Carrosserie. Elle représente le secteur dans toutes les négociations avec les parties prenantes telles que les autorités, les assureurs et autres intéressés. La fédération gère aussi le Fonds social des Entreprises de Carrosserie. Elle négocie les conventions collectives applicables aux travailleurs de la branche et gère le label de qualité européen Eurogarant.*

#### FAITS MARQUANTS

- La newsletter digitale TRAXIO-FEBELCAR (paraissant toutes les deux semaines) a été conçue pour améliorer la communication avec les membres. L'analyse des données révèle qu'elles sont largement lues et, par conséquent, appréciées des membres.
- Le congrès Eurogarant « 2030: Are you connected ? » jeta un regard sur l'avenir en mettant l'accent sur

l'évolution technologique et sociétale et ses conséquences sur les entreprises et la vision qu'Eurogarant développe pour les accompagner.

#### PRIORITÉS

- Développement d'outils de communication numériques pour nos membres: par exemple, déploiement de l'outil de signalement de sinistre « mabosse.be » / « mijnbluts.be ».
- Efforts soutenus en matière de formation et d'afflux: accroître le nombre d'embauches dans notre secteur et améliorer et moderniser les formations destinées aux jeunes par le biais de trajets en alternance, responsabiliser les entreprises pour que, en collaboration avec les écoles, elles se partagent la responsabilité de la formation des jeunes pour les préparer à embrasser les métiers de la carrosserie.

**Président:** Eric Leyn

**Secrétaire général:** Krystof Eraly

## TRAXIO CARROSSERIE

*La fédération des carrossiers-constructeurs représente les entreprises de conception, transformation et perfectionnement de véhicules à moteur, remorques et semi-remorques pour les usagers de la route. Le secteur fabrique entre autres des camions, bennes, fourgonnettes, bureaux mobiles, camions-citernes, camions à ordures, bétaillères, grues, pompes à béton, dépanneuses, ambulances, voitures de police etc. et réalise les adaptations nécessaires à l'usage des conducteurs à mobilité réduite.*

- Un accord a finalement abouti concernant l'octroi d'un traitement différent réservé aux véhicules de fin de série. La Belgique suit donc la méthodologie de la plupart de ses voisins et autorise le principe du nombre maximum de véhicules pouvant être immatriculés au titre de véhicules de fin de série. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020, seuls les véhicules qui disposent d'un COC valide délivré le jour de la production ou ultérieurement, et resté valable au moins trois mois après sa date de délivrance, peuvent figurer sur la liste des véhicules de fin de série.

- Les nouvelles plateformes d'homologation tournent à plein régime et ont été actualisées à plusieurs reprises les derniers mois afin de renforcer leur facilité d'utilisation. Il devient progressivement clair quelle région dispose de quelle spécialisation et où l'on pourrait rechercher davantage de complémentarité. En Flandre, seules les entreprises agréées peuvent depuis peu imprimer elles-mêmes le certificat de réception individuel « officiel ».
- Avec l'arrivée du nouveau règlement (UE) 2018/858 concernant la réception de et la surveillance du marché des véhicules à moteur et des remorques, de nouvelles obligations vont s'imposer à nous qui requièrent notre attention particulière. Inutile de préciser que les normes d'émission des véhicules utilitaires, tant légers que lourds, vont peser lourd dans la balance. L'an dernier, le groupement a beaucoup investi dans l'échange d'information avec les distributeurs et les importateurs. Ainsi les outils de calcul WLTP pour les véhicules transformés et les valeurs VECTO des poids lourds seront examinés à la loupe en 2020.

**Président:** Hilaire Baetens

**Secrétaire général:** Luc Schets



**Grossistes  
(Federvelo A.S.B.L.)  
Fabricants, importateurs,  
sous-traitants**

**Président:** Kristiaan De Belder  
**Secrétaire général:** Guy Crab



**Détaillants  
(TRAXIO Mobilité A.S.B.L.)  
Vélocistes**

**Président:** Benny Mintjens  
**Secrétaire général:** Guy Crab

*Contrairement à certains autres secteurs, TRAXIO représente en Belgique les intérêts de l'ensemble de la branche du vélo. TRAXIO VELO se compose par conséquent de deux groupements:*

- ▶ *d'une part les grossistes, réunis dans l'A.S.B.L. Federvelo ;*
- ▶ *et d'autre part les détaillants, qui relèvent de l'A.S.B.L. TRAXIO Mobilité.*

- Une attention accrue pour l'environnement et la santé, des conditions météo favorables, les bouchons, l'inefficacité des transports en commun... autant de raisons qui font du vélo un mode de transport agréable et, dans de nombreux cas, la seule alternative à l'omniprésence de la voiture. Grâce aux progrès technologiques et aux incitants fiscaux et parafiscaux dont bénéficient les vélos de société, l'intérêt et l'envie de se déplacer à vélo du citoyen lambda sont en hausse. En partie à cause de la crise du Coronavirus, le Belge a redécouvert et apprécié le vélo.
- Bien qu'ici et là il opte encore pour un vélo « bon marché », le consommateur se tourne de plus en plus vers la qualité, ce qui fait grimper le prix moyen d'un vélo, surtout dans sa version électrique. Il n'y a par conséquent pas que les ventes annuelles de cycles en Belgique qui ont le vent en poupe mais aussi le prix moyen ou le chiffre d'affaires de la branche du cycle.
- Le secteur du cycle reste un domaine où le rapport entre le négociant et le client est une condition sine qua non. La part croissante du vélo électrique accentue cette importance et le vélociste est devenu un fournisseur de mobilité. La vente d'un vélo neuf n'est que le premier des nombreux services qu'il a à offrir.
- La première année de fonctionnement du système d'enregistrement de vélos VELO-PASS a été évaluée à l'automne 2019. VELO-PASS a vu le jour parce que d'autres systèmes, avec ou sans gravure et/ou utilisation du numéro de registre national, s'étaient avérés inefficaces et non fiables. VELO-PASS constitue une preuve de propriété qui permet d'enregistrer le vélo, de suivre son schéma d'entretien et peut, le cas échéant, servir de signalisation du vol dans un registre national. Cette fonction simplifie non seulement la déclaration de vol mais aussi le dialogue entre le vélociste et le client. En 2020, VELO-PASS sera amélioré et simplifié, gratuitement pour les vélocistes et sans perte de temps. VELO-PASS 2.0 couvre déjà toutes les parties et processus et assure la tranquillité d'esprit du client, ainsi qu'une communication entre le fabricant, le vélociste, le client, la société de leasing, l'employeur etc.
- Bikeform.be, la plateforme des vélos de société, a été actualisée au début de 2020 et traduite en français. Les membres de TRAXIO VELO peuvent s'inscrire gratuitement comme fournisseur!
- En 2020, TRAXIO VELO ambitionne la simplification et la clarification dans tous les domaines:
  - amélioration de l'infrastructure routière ;
  - simplification et clarification du code de la route ;
  - réglementations claires concernant les engins de déplacement ;
  - avantages (para)fiscaux identiques pour l'usage du vélo de société dans tous les secteurs (échange de salaire brut y compris pour les fonctionnaires, les enseignants et le personnel soignant) ;
  - Mise en ligne de webDIV, la plateforme numérique d'immatriculation des speed pedelecs.



## GDA

Groupement des distributeurs et agents de marques automobiles

*GDA regroupe les concessionnaires et agents de marque de tous les segments de véhicules. Avec TRAXIO, GDA assure un suivi proactif de tous les dossiers à tous les échelons, y compris européen.*

### FAITS MARQUANTS

- Suite au nouveau Code des Sociétés, GDA en continuité du Groupement de fait, est redevenue le 13 juin 2019 une ASBL adhérente à TRAXIO.
- La représentation de GDA s'est intensifiée au niveau européen : Peter Daeninck, président de GDA et Vice-Président de TRAXIO est devenu Vice-Président du CECRA et Président de sa section Voiture.
- Les exigences et investissements importants demandés par les constructeurs continuent à mettre la marge brute sous pression. Elle s'est à nouveau contractée en 2018.
- La restructuration des réseaux de distribution et l'implémentation de groupes étrangers se sont accélérées, avec à la clé la naissance des structures de plus en plus importantes. Cette diminution du nombre de partenaires ne signifie pas nécessairement une réduction du nombre de points de vente.
- La Commission Poids Lourds instituée en 2018 a poursuivi ses travaux en 2019.

### PRIORITÉS

- Évoluer pour offrir un service aux grandes structures comme aux structures actuelles et intensifier le soutien aux Amicales de concessionnaires.
- La mobilité du futur constitue un défi permanent pour le secteur confronté au développement des voitures électriques, connectées, voire autonomes.
- En 2020, nous réaliserons l'étude de rentabilité sur les chiffres 2019 et mènerons une troisième enquête de satisfaction afin de suivre l'évolution de la relation entre concessionnaires et importateurs/constructeurs.
- Intensifier les relations avec autres acteurs et fédérations automobiles (FEBIAC, Renta...).

**Président :** Peter Daeninck

**Secrétaire général :**  
Christian Rampelbergh

# 2,75 %

La marge bénéficiaire brute des distributeurs a enregistré une nouvelle baisse, s'établissant à 2,75 % en moyenne en 2018. Elle était de 3,11 % en 2017 et de 3,78 % en 2016.

## TRAXIO ROAD SUPPORT

### Groupement des entreprises de dépannage-remorquage de Belgique

*TRAXIO Road Support (TRS) représente environ 200 entreprises spécialisées dans le dépannage et le remorquage des véhicules. En Belgique, les sociétés de dépannage sont confrontées à deux systèmes différents, au Nord et au Sud du pays: le système FAST (Files Aanpakken door Snelle Tussenkost) en Flandre et le système SIABIS+ (Système Informatique Assisteurs - Bijstandsverleners Informatie Systeem) en Wallonie.*

#### FAITS MARQUANTS

- Mise en place du groupe de travail FAST
- Mise en place du groupe de travail SIABIS+ et nouvel A.G.W. avec mise en place officielle du Comité de Suivi
- Mise en place groupe de travail pour un Label TRAXIO Certified "Road Support" innovant
- Revitalisation des membres en Wallonie et de la participation francophone au sein du Conseil d'Administration de TRS

- Mise au point d'un module de coût de revient spécifique au métier de dépanneur

#### PRIORITÉS

- Lancement du Label TRAXIO Certified "Road Support" dans sa version digitalisée
- Séances d'informations sur le module de coût de revient
- Intensification de la présence au sein du comité de suivi SIABIS+
- Intensification de la communication auprès des membres, notamment sur les systèmes FAST et SIABIS+
- Établissement d'une carte géographique des membres TRAXIO Road Support
- Initiation de cours spécifiques au métier de Dépanneur

**Président:** Yves Dombrecht  
**Secrétaire général:** Michel Gillard

« Avec un trafic sans cesse croissant, les dépanneurs exercent un métier dangereux car ils sont en première ligne pour dépanner le client ou aider à rétablir ce la circulation. Le métier de dépanneur est un métier basé sur l'expérience. Il existe bien des formations liées à l'automobile mais il n'y a pas d'école de dépannage à proprement parler. »



## FEDERMOTO

### Groupement des distributeurs de motocycles

*Federmoto réunit les distributeurs de motos de Belgique.*

Il est frappant de constater que, les dernières années, les réseaux de concessionnaires officiels, surtout de marques généralistes, ont été assainis, et dans certains cas réduits de plus de la moitié. Les raisons sont multiples: cessations d'activité, faillites, renon donné par la marque etc. Sur le plan de la rentabilité, cet assainissement entraînera probablement une amélioration provisoire.

Le scénario risque toutefois de prendre un tournant drastique lorsque l'infrastructure existante et/ou l'effectif du personnel ne suffira plus à répondre à la hausse des ventes. L'embauche pure et simple de nouveaux collaborateurs suffirait alors à faire s'effondrer la rentabilité accrue.

Bien que nous ne disposions pas de statistiques, nous avons l'impression que les starters dans notre secteur s'établissent principalement en tant que distributeurs indépendants non-liés à une marque. À terme, sur le plan de l'après-vente, nous nous attendons à une guerre de la concurrence âpre entre distributeurs de marque et distributeurs non-liés à une marque.

Par ailleurs, la réglementation européenne s'inscrit dans une tendance qui fait que les distributeurs indépendants:

- peuvent toujours davantage invoquer l'accès à du matériel et des connaissances qui demeurent encore souvent l'apanage des constructeurs/importateurs ;

- verront l'offre de travail croître, notamment parce que les conditions imposées par le constructeur/importateur limitent la garantie d'usine ;
- peuvent recourir plus facilement aux pièces de rechange de qualité équivalente et meilleur marché.

Bref l'avenir des distributeurs indépendants non-liés à une marque semble s'annoncer sous de bons auspices.

**Président:** à nommer  
**Secrétaire général:** Luc Schets



## FEDAGRIF

Fédération Belge des Fournisseurs de machines, bâtiments et équipements et services connexes pour l'Agriculture et les Espaces Verts

*Fedagrif A.S.B.L. regroupe tant les fabricants, importateurs nationaux et régionaux de tracteurs et machines agricoles, matériels pour jardin, espaces verts et forestiers que les entreprises de construction et d'aménagement d'étables.*

### FAITS MARQUANTS

- En 2019, Fedagrif organisa la biennale internationale de l'agriculture Agribex ainsi que PotatoEurope, événement quadriennal qui se solda par un franc succès.
- Autre événement important: l'entrée en vigueur du règlement 167/2013, la dénommée 'Mother Regulation', c-à-d. la législation européenne harmonisée concernant l'homologation des tracteurs et remorques agricoles. Cette entrée en vigueur signifiait d'une part que tous les fabricants belges devaient décrocher un certificat de production (COP ou Conformity of Production) pour leur production et que chaque véhicule livré devait désormais être assorti d'un COC (Certificate of Conformity). L'entrée en vigueur du règlement 167/2013 se caractérisa par une multitude de questions pratiques.
- Deux séances d'information furent organisées avec la collaboration de Deloitte au sujet de la cession des entreprises de machinisme agricole, qui sont typiquement des PME.
- Un accord fut conclu avec le Centre technique régional flamand (RTC, Regionaal Technisch Centrum) afin de mettre des machines agricoles et

horticoles modernes à la disposition des établissements d'enseignement spécialisés. Ce projet fut très bien accueilli parce qu'il rapproche la pratique quotidienne de l'apprentissage scolaire.

### PRIORITÉS

- Dans la mémoire collective, 2020 restera vraisemblablement gravée comme l'année de la pandémie de Covid-19. En tant que secteur essentiel, au départ, l'agriculture a bien tiré son épingle du jeu. À long terme toutefois, l'on s'attend à une augmentation de la pression sur les prix par l'étranglement des ventes (notamment en raison de la fermeture des restaurants), les nouvelles négociations des contrats laitiers par la grande distribution etc.
- Fedagrif a déposé un projet commun de coopération dans le domaine de la concentration et l'internationalisation des moyens d'apprentissage avec ses fédérations homologues néerlandaise, polonaise, hongroise et suédoise. Enfin l'élection quadriennale du conseil d'administration figurait à l'ordre du jour.

**Président:** Johan Colpaert

**Secrétaire général:** Michel Christiaens

—  
+  
**655 %**

### CROISSANCE EXPLOSIVE DES MACHINES À ACCUMULATEUR

Entre 2015 et aujourd'hui, la demande de machines à accumulateur a explosé et de nouveaux groupes-cibles ont été approchés. Illustrant bien cette tendance exponentielle, la croissance de 655 % des coupe-bordures à batterie entre 2015 et 2020.



## FMA Fédération du Matériel pour l'Automobile

*Ce groupement a pour mission d'assurer la promotion, la représentation et la défense des intérêts de ses membres, aussi bien au niveau collectif qu'individuel.*

### FAITS MARQUANTS

- En 2018, la F.M.A. a co-organisé le salon AutoTechnica en 2018.
- Mise en œuvre du projet Mobivis, une base de données permettant de rechercher des pièces de rechange en partant du numéro de châssis ou du code VIN du véhicule.
- Monitoring permanent de la législation européenne: REC, homologation, Online Sale of Goods & RGPD, e-call, SERMI et OTP etc.

### PRIORITÉS

- Congrès TRAXIO à l'occasion d'Auto-Technica 2020.
- Renforcement des activités des groupes de travail chargés du tuning, de la certification INCERT et de l'équipement des ateliers.

- Certification des distributeurs dans le cadre du déploiement de Mobivis.
- Projet 'Eco-Entretien' visant à réduire drastiquement les émissions de CO<sub>2</sub> grâce à un plan d'entretien adéquat.
- Actions de lobbying: augmentation du plafond de la facturation obligatoire à 125 €, maintien des prises OBD & OTP, projet Eco-Entretien etc.

**Président:** Etienne Dubois  
**Secrétaire général:** Maarten Voet

—  
+/-  
2.000

LE NOMBRE DE RECHERCHES  
QUOTIDIENNES EFFECTUÉES  
DANS LA BASE DE DONNÉES  
MOBIVIS PAR LE BIAIS DE NOS  
SYSTÈMES SE MAINTIENT À UN  
EXCELLENT NIVEAU.

—

## GSS

### Groupement des stations-service

*GSS défend les intérêts des distributeurs de carburants et des exploitants de stations-service. Notre pays compte aujourd'hui environ 3.091 stations-service.*

Les professionnels de la vente automobile comme les distributeurs de carburants risquant de voir leur responsabilité invoquée, TRAXIO a estimé indispensable de constituer un dossier afin d'aider ses

membres à informer suffisamment tôt leurs clients. Un autocollant a également été diffusé afin d'attirer l'attention et d'éviter toute confusion.

**Président:** à désigner  
**Secrétaire général:** Maarten Voet

—  
3.091

LE NOMBRE DE STATIONS-  
SERVICE EN BELGIQUE AU  
01/01/2019

—



## FEDERTYRE

Groupement des Spécialistes du Pneu

*FEDERTYRE est un groupement professionnel rassemblant les entreprises spécialisées dans l'achat, la vente et les prestations en matière de pneus, jantes et roues. Il défend les intérêts collectifs de ses membres en créant un climat d'entreprise favorable leur permettant de poser des choix stratégiques avec leurs capacités propres.*

### FAITS MARQUANTS

- Le secteur du pneumatique évolue et les compétences requises de la part du personnel augmentent. En conséquence, il y a lieu de pouvoir à des formations répondant à ce besoin tout en étant axées sur les spécificités de la branche.
  - La formation ADAS a été spécialement mise au point pour le secteur du pneu avec la collaboration d'EDUCAM
- Les actions de lobby ont principalement porté sur les pneus hiver, le dépannage sur les autoroutes et les avantages de Car-Pass pour le secteur.

### PRIORITÉS

- TRAXIO Certified Fastfit of Tyre Center.
- Étendre les actions destinées à la presse.
- Aménager des moments de réseautage et d'information pour le secteur tels que TyreFacts à l'occasion du salon AutoTechnica 2020.

**Président:** Frank Lambrecht  
**Secrétaire général:** Maarten Voet

—  
**700**

LE NOMBRE DE SPÉCIALISTES  
 DU PNEU

—

## IMCOBEL

### Fédération belge des importateurs et agents d'usine d'outillage

*IMCOBEL rassemble et représente les entreprises importatrices d'outillage en général et d'outillage à main et portatif électrique en particulier. En sa qualité de seule organisation professionnelle représentative pour cette activité, IMCOBEL intervient en tant que porte-parole et partenaire des autorités fédérales et régionales. Le groupement entretient des contacts étroits avec les instances officielles. IMCOBEL développe en outre de nombreuses initiatives en fonction des intérêts économiques et sociaux de ses membres.*

### RÉALISATIONS

- Tools Special Batibouw 2019.
- Renforcement du fonctionnement interne de la fédération à travers l'embauche d'un collaborateur à temps partiel.

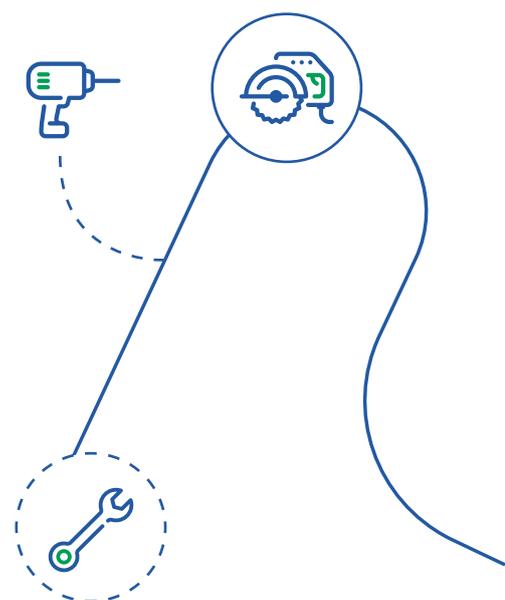
### PRIORITÉS

- Continuer à anticiper les menaces que le Big Data entraîne dans son sillage.
- Produire des statistiques sectorielles d'ici fin 2020.
  - Statistiques conjoncturelles.
  - Statistiques de revente au niveau des grossistes.

### PHRASE-CLÉ

- IMCOBEL développe de nombreuses initiatives en fonction des intérêts économiques et sociaux de ses membres.

**Président:** Patrick Van Minsel  
**Secrétaire général:** Maarten Voet





## SIGMA

Groupement des représentants de matériels pour le génie civil, le bâtiment et la manutention

*SIGMA est la référence dans le secteur des machines pour le génie civil, la construction et la manutention. En 2019, notre fédération comptait 70 membres. Les acteurs les plus importants sur le marché belge sont tous affiliés à notre fédération et représentent quasiment tous les domaines d'activités.*

### FAITS MARQUANTS

- 2019 fut à nouveau une excellente année pour la section du Génie Civil. Grâce à un sprint final en décembre, nous terminons un peu au-dessus des chiffres record de 2018 et pouvons à nouveau nous vanter d'un résultat jamais vu. Avec une augmentation globale de 10 %, un nouveau record a été battu. La croissance des mini pelles reste spectaculaire. Le marché a doublé en quelques années avec une augmentation de plus de 1.000 unités. Les chargeurs élévateurs télescopiques ont aussi réalisé une belle performance cette année. Ces deux produits déforment ainsi la tendance, une légère hausse à très haut niveau. À noter cette année qu'il y a peu de perdants ! Quasi chaque segment est en hausse, et quand bien même on constate une baisse, il s'agit là toujours de très petites marches.
- Les générateurs restent l'enfant à problèmes de la classe. Pour la sixième année consécutive, les ventes de générateurs prime power chutent. Une tendance inquiétante est que des entreprises malhonnêtes vendent régulièrement des générateurs ne remplissant pas les directives européennes en vigueur. SIGMA, aidée du SPF, va informer les clients et organiser des contrôles.
- La vente de groupes de secours a continué de reculer. Au total le marché a baissé d'environ 15 % comparé à 2018.
- En 2019, les chariots élévateurs ont à nouveau connu une année exceptionnelle. Le maintien d'un marché favorable a généré des chiffres spectaculaires. Après le score époustouflant de 2018, il ne fallait pas s'étonner d'une légère baisse de 4 % mais nous sommes restés au-delà des 12.000 unités. Les chariots élévateurs électriques demeurent stables tandis que les chariots élévateurs thermiques chutent de 8 %. Les chariots de magasinage limitent la casse à 2,5 %.

### SIGMA

- En tant qu'association nous avons trouvé un deuxième souffle. De nombreuses rencontres sont organisées dans des lieux intéressants en présence d'orateurs captivants, suscitant une nette progression dans le nombre de présences.
- Le programme SIGMACert, label de sécurité pour le contrôle de chariots élévateurs (manutention), machines de génie civil et pompes à béton, élaboré afin d'assurer la sécurité et l'efficacité des équipements de travail, attire de nouveaux adeptes.
- Nous avons été particulièrement actifs dans les domaines des RH et socio-juridique. Après avoir obtenu au cours des dernières négociations sociales de pouvoir faire prescrire beaucoup plus d'heures supplémentaires volontaires à nos techniciens de service, nous avons redynamisé notre groupe de travail RH et organisé de nombreuses séances d'information et d'échange.

### PRIORITÉS

- Soutenir nos membres au plus près dans la crise pandémique en information, solutions et lobbying.
- Augmenter la valeur ajoutée de notre fédération.
- Aider nos membres dans la transition énergétique & numérique et la recherche – en partenariat avec EDUCAM – de profils techniques, qui manquent cruellement à l'appel.
- Stimuler le programme SIGMACert.

**Président:** Dries Van Haut  
**Secrétaire général:** Joëlle Germain

# 2019

FUT À NOUVEAU  
UNE EXCELLENTE  
ANNÉE

# CONSEIL D'ADMINISTRATION

**BAETENS Hilaire,**  
président TRAXIO Carrosserie

---

**CROKAERT Ronny,**  
vice-président Federvelo

---

**DAENINCK Peter,**  
vice-président TRAXIO et  
président GDA

---

**DE BELDER Kristiaan,**  
président FEDERVELO

---

**DE BRUECKER Antoon,**  
vice-président TRAXIO  
Carrosserie

---

**DE HEMPTINNE Henri,**  
administrateur GDA

---

**DE WILDE Marc,**  
vice-président TRAXIO  
Road Support

---

**DE WULF Dirk,**  
vice-président Federmoto

---

**DOMBRECHT Yves,**  
président TRAXIO  
Road Support

**DUBOIS Etienne,**  
vice-président TRAXIO et  
président Fédération du  
Matériel pour l'Automobile

---

**DUBOIS Jean-Paul,**  
vice-président SIGMA

---

**GEENTJENS Eric,**  
vice-président IAS

---

**GENTILE Louis,**  
administrateur Febelcar

---

**GODART Patrick,**  
vice-président TRAXIO et  
président IAS

---

**HOCKÉ Didier,**  
vice-président Fédération du  
Matériel pour l'Automobile

---

**LAMBRECHT Frank,**  
président FEDERTYRE

---

**LEYN Eric,**  
vice-président Traxio et  
président Febelcar

**LOIX Johan,**  
vice-président FederProCycle

---

**MERCKX Joost,**  
administrateur FEDAGRIM  
(distributeurs régionaux)

---

**MINTJENS Benny,**  
président FederProCycle

---

**PERWEZ Didier,**  
président TRAXIO et  
administrateur Fédération du  
Matériel pour l'Automobile

---

**SALMIN Benoit,**  
administrateur FEDERTYRE

---

**SMEETS Jean-Christophe,**  
administrateur FEDAGRIM  
(distributeurs nationaux)

---

**VAN HAUT Dries,**  
président SIGMA

---

**VAN KEER Jean-Pierre,**  
vice-président IMCOBEL

---

**VAN MINSEL Patrick,**  
président IMCOBEL

## PRÉSIDENTS D'HONNEUR

**JACOBS Marcel †**

**DE SCHAETZEN Alain †**

**VAN HOE Freddy**

## ADMINISTRATEURS D'HONNEUR

**DE COOMAN Jos**

**JAMOULLE Joseph**

**JANSSENS Ludo**

**VANDERHAEGHE Jean**

## OBSERVATEURS

**SPOREN Martine,**

présidente conseil régional TRAXIO Flandre

**BULTOT Danny,**

président conseil régional TRAXIO Wallonie

**CORTOIS Eric,**

président conseil régional TRAXIO Bruxelles-Capitale

## COMITÉ EXÉCUTIF

**PERWEZ Didier,**

président TRAXIO  
et administrateur Fédération  
du Matériel pour l'Automobile

**DUBOIS Etienne,**

vice-président TRAXIO et  
président Fédération du Matériel  
pour l'Automobile

**LEYN Eric,**

vice-président TRAXIO  
et président FEBELCAR

**DAENINCK Peter,**

vice-président TRAXIO  
et président GDA

**GODART Patrick,**

vice-président TRAXIO  
et président IAS

**VAN HAUT Dries,**

président SIGMA

**MISSANTE Luc,**

directeur général TRAXIO

## STRATEGIC TEAM

**SCHETS Luc,**

secrétaire général TRAXIO  
Carrosserie

**ERALY Kristof,**

secrétaire général FEBELCAR

**RAMPELBERGH Christian,**

secrétaire général GDA

**CRAB Guy,**

secrétaire général FederProCycle  
et Federvelo

**GERMAIN Joëlle,**

secrétaire général SIGMA

**VOET Maarten,**

secrétaire général FMA,  
FEDERTYRE et IMCOBEL

**GILLARD Michel,**

secrétaire général IAS et  
TRAXIO Road Support

## MANAGERSTEAM

**MISSANTE Luc,**

directeur général

**CORNET Frédéric,**

Manager Research & Expertise

**SCHETS Luc,**

Manager Member Services

# NOS INTERLOCUTEURS

## AUTORITÉS

---

Autorités fédérales  
 Autorités régionales  
 Commission fédérale pour  
 la Sécurité routière  
 Commissions de Travail (C.A.I.N. etc.)  
 Conseil central de l'Economie  
 Conseil supérieur des indépendants  
 et des PME  
 Guichets d'entreprise  
 Institut Vias  
 NOA (Autocriminalité)  
 Pararégionaux (OVAM, IBGE, OWD, ...)  
 Parastataux  
 Union européenne

## ORGANISATIONS PATRONALES

---

FEB  
 UCM  
 BECI  
 UNIZO  
 UWE  
 VOKA

## FÉDÉRATIONS

---

Agoria  
 Assuralia  
 Comeos  
 FEBETRA  
 FEBIAC  
 Fédération pétrolière belge  
 FEDIGRO  
 FEVAR  
 GBE  
 GOCA  
 IVP  
 RENTA  
 Transport en Logistiek Vlaanderen  
 UPEX  
 UPTR

## CONSOMMATEURS

---

Test-Achats

## ORGANISATIONS SYNDICALES

---

CGSLB  
 CSC METEA  
 MWB-FGTB

## CLUBS AUTOMOBILES

---

FBVA  
 RACB  
 RMU  
 Touring  
 VAB

## FORMATION

---

AutoFORM  
 CEFORA  
 EDUCAM  
 EFP  
 IAWM  
 Enseignement  
 FOREM - IBFFP - VDAB  
 IFAPME  
 Job on wheels  
 SERV  
 SFMQ  
 SYNTRA Vlaanderen

## COMMISSIONS PARITAIRES

---

Carrosserie - C.P. 149.2  
 Commerce du Métal - C.P. 149.4  
 Garages - C.P. 112

## FONDS SOCIAUX

---

Carrosserie  
 Commerce du métal  
 Garage

## MÉDIA

---

Presse écrite, audiovisuelle et médias sociaux

## PARTENAIRES ENVIRONNEMENT

---

BEBAT  
 BOFAS  
 Febelauto  
 FOSTPLUS  
 Recupel  
 Recytyre  
 TERSANA  
 VAL-I-PAC  
 Valorlub

# CONTACTS INTERNATIONAUX

TRAXIO est actif au niveau international. Chaque groupement est membre d'associations européennes qui traitent spécifiquement des préoccupations des professionnels de ce groupement.

## SECTEUR MOBILITÉ



### GDA

Groupement des Distributeurs, Agents de Marques automobiles et Réparateurs agréés

### GVO

Groupement des négociants en Véhicules d'Occasion

### REPARAUTO

Groupement des Entreprises de Réparation Automobile

### GSS

Groupement des Stations-service

### FEBELCAR

Fédération Royale Belge des carrossiers

### Reconstructeurs de Moteurs

**FIRM**  
Fédération Internationale des Rectifieurs et Reconstructeurs de Moteurs

### FEDERTYRE

Spécialistes du Pneu

### CETRO

Committee of European Tyre Retail Organisations

### CECRA

Conseil Européen du Commerce et de la Réparation Automobiles

## SECTEUR PIÈCES, ACCESSOIRES, PNEUS, OUTILLAGE ET MATÉRIEL DE GARAGE ET DE CARROSSERIE



### FMA

#### GIAF

**EGEA**  
European Garage Equipment Association

#### Distributeurs

#### FIGIEFA

Fédération Internationale des Grossistes, Importateurs et Exportateurs en Fournitures Automobiles

#### ETRMA

European Tyre & Rubber Manufacturer's Association

#### ETO

European Tuning Organization

## SECTEUR GÉNIE CIVIL ET MANUTENTION



### SIGMA

#### ILC

International Liaison Committee Distributors, Hirers of Construction Plant Distributors, Hirers and Repairers

#### ECED

European Federation of Equipment Distributors

#### RF Belgium

Road Federation Belgium

## SECTEUR MATÉRIEL AGRICOLE & HORTICOLE



### Distributeurs nationaux et régionaux du matériel agricole, horticole et de jardinage

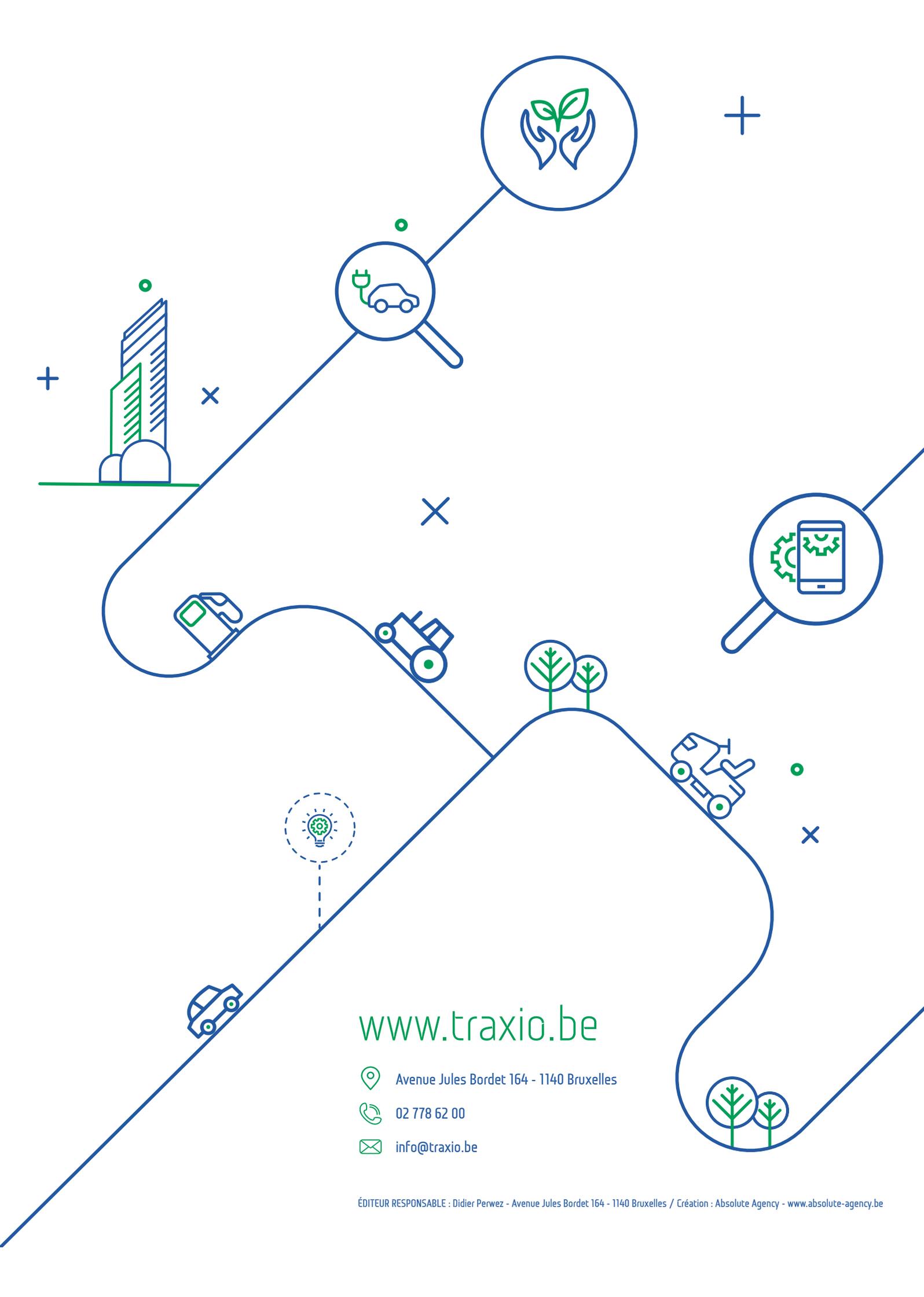
#### FECIMA

Fédération Européenne du Commerce International des Machines Agricoles et Activités Connexes

### Distributeurs régionaux de tracteurs et machines agricoles

#### CLIMMAR

Centre de Liaison International des Marchands de Machines Agricoles et Réparateurs



[www.traxio.be](http://www.traxio.be)

 Avenue Jules Bordet 164 - 1140 Bruxelles

 02 778 62 00

 [info@traxio.be](mailto:info@traxio.be)