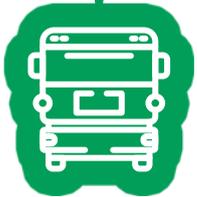




MEMORANDUM



2025

SOMMAIRE

EXECUTIVE SUMMARY	3
INTRODUCTION	4
VOLET SOCIAL	
BESOIN D'UN DROIT DU TEMPS DE TRAVAIL MODERNE ET DE BONNES FORMATIONS	5
MOBILITE	
A LA BASE DE LA QUALITE DE LA VIE ET LA PROSPERITE	6
ECOLOGIE ET ENVIRONNEMENT	
LA VOIE VERS UNE MOBILITE PLUS ECOLOGIQUE	8
ECONOMIE	
EN QUETE D'UN CADRE ECONOMIQUE STABLE	9
FISCALITE	
BESOIN D'UNE VISION FISCALE A LONG TERME	11
LE CAHIER DE REVENDICATIONS DE TRAXIO	
SUR LE CHEMIN D'UN AVENIR MEILLEUR	12

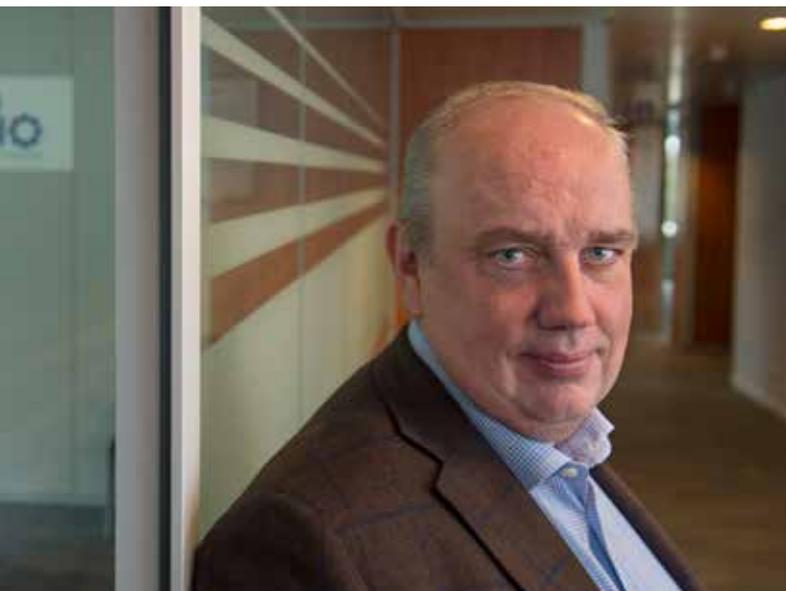
EXECUTIVE SUMMARY

La période post-corona ouvre-t-elle une nouvelle ère ? Oui et non. Oui, parce que certaines tendances sociales et technologiques se sont accélérées et ont changé en un laps de temps particulièrement bref. Non, parce que les besoins structurels d'une politique publique forte sont restés identiques.

La crise sanitaire, sociale et économique provoquée par le coronavirus accentue encore le besoin d'un plan solide pour pérenniser les **entreprises** et **l'emploi** en Belgique.

Entreprendre doit rester possible et faisable et la réduction des **coûts salariaux**, l'accroissement de la **flexibilité** et la modernisation du **droit du temps de travail** sont essentiels pour limiter les pertes d'emploi. De même que l'adaptation des trajets de formation afin que les **talents qualifiés** trouvent le chemin du marché de l'emploi.

Dans une perspective plus vaste, nous pouvons également affirmer qu'à l'heure d'élaborer de nouvelles **lois** et mesures, les différents pouvoirs publics doivent réfléchir pro-activement – et en concertation avec TRAXIO notamment – à **la réalité et la faisabilité** économique au quotidien de toute nouvelle législation. Il est important d'**harmoniser** les différentes régions et que, sur le plan de la **concurrence**, nos entreprises ne soient pas **lésées** vis-à-vis de pays tiers.



Luc Missante, Directeur Général TRAXIO



Didier Perwez, Président TRAXIO

Photos: Jerry De Brie

INTRODUCTION

Notre société change à la vitesse de l'éclair et doit relever des défis énormes. La crise du coronavirus, la problématique du Brexit, la situation économique défavorable, la puissance croissante des entreprises américaines de BigTech face à la problématique des PME belges, l'impasse politique de longue durée après les élections de 2019, le changement des habitudes de mobilité de la population... Autant de signes qu'il faut s'atteler à une relance énergique du moteur économique pour concrétiser la croissance de la prospérité et offrir perspectives sûres et richesse à notre pays et nos entrepreneurs.

(*) Les membres de TRAXIO se mobilisent notamment pour la **mobilité** à travers l'entretien, la réparation et le dépannage-remorquage des véhicules – y compris les vélos et deux-roues motorisés – et la chaîne logistique, la sécurité et l'hygiène notamment en réparant le matériel de génie civil, les chariots élévateurs dans l'industrie chimique, alimentaire et pharmaceutique, ...

C'est pourquoi TRAXIO, la fédération de coordination des secteurs du métal, de la mobilité et de la chaîne logistique^(*), et ses quelque **10.000 entreprises et 100.000 ouvriers et employés, réalisant un chiffre d'affaires annuel de près de 150 milliards d'euros**, insistent pour que le gouvernement mette la main à la pâte **MAINTENANT** et établisse un **plan** future proof.

Les pages suivantes reflètent brièvement la **vision** de TRAXIO en matière de mobilité, écologie et économie mais aussi sur les aspects fiscaux et sociaux qui concernent nos secteurs. En dernière partie, vous trouverez les points d'action qui constituent notre **cahier de revendications**. La mise en œuvre de ces revendications à l'échelon politique peut contribuer à transformer la **Belgique** en une **nation forte et parée pour affronter l'avenir**, dotée d'une **vision à long terme aboutie** de la mobilité et l'économie où toutes les parties concernées – autorités, entreprises et citoyens – trouveront leur compte.

Comme dit le proverbe, il ne reste plus qu'à avoir **cinq minutes de courage politique...**

VOLET SOCIAL

BESOIN D'UN DROIT DU TEMPS DE TRAVAIL MODERNE ET DE BONNES FORMATIONS

MARCHE DE L'EMPLOI

A court terme, le gel/ralentissement de l'activité économique aura un impact néfaste sur l'**emploi**. La réduction du **coût salarial** et une plus grande **flexibilité** du travail sont indispensables pour endiguer la perte d'emplois.

Le coronavirus n'est pas prêt de disparaître. A long terme et dans le cadre de la relance, il faudra s'atteler à un **droit du temps de travail moderne** qui répond aux besoins réels du marché, et il faudra résoudre le problème des activités à forte **fluctuation** des pointes et des temps creux comme la réparation de vélos, le montage de pneus et le lavage de véhicules.

TRAXIO continue de se mobiliser pour des concepts innovants tels que la **micro-absence** permettant aux ouvriers – avec l'accord de l'employeur – de s'absenter brièvement pour régler des affaires privées.

TRAXIO plaide pour la hausse définitive du nombre d'**heures supplémentaires** donnant droit à une réduction d'impôt de 130 à 184 heures.

TRAXIO estime par ailleurs qu'il est injuste que le système des **flexi-jobs** soit limité à quelques secteurs privilégiés. D'autant plus que le secteur de la mobilité emploie beaucoup de main-d'œuvre et est en outre confronté à des pointes et creux fluctuants, à la croissance de l'économie de partage et au changement rapide des modèles économiques.

ENSEIGNEMENT ET MARCHE DE L'EMPLOI

Le secteur de la mobilité a toutes les peines du monde à embaucher des **talents qualifiés**. Certaines initiatives pourraient aider. Tant les secteurs de l'automobile, du vélo, du vélomoteur, de l'entretien et de la carrosserie que les

secteurs du génie civil et agricole sont en quête urgente de personnel qualifié. Nous devons constater que l'enseignement de jour traditionnel n'offre que très peu voire aucune formation pour certaines de ces spécialisations, ou qu'elles sont insuffisamment développées, ce qui contraint les entreprises à investir elles-mêmes dans la formation adéquate de leurs jeunes recrues.

Tout d'abord, il faut une **meilleure correspondance** entre l'**enseignement et le marché de l'emploi**. La nouvelle mobilité, et plus spécifiquement l'électrification, nécessite de recycler les élèves et les enseignants. TRAXIO lance un appel aux régions pour qu'elles y soient attentives et débloquent des budgets en faveur de la coopération avec l'organisme de formation **EDUCAM**. Dans certains cas, la préférence doit aller à l'apprentissage en alternance.

TRAXIO plaide également en faveur de l'activation du potentiel emploi actuel et futur et le **renforcement des compétences** des arrivants. La fédération a pris de nombreuses initiatives telles que la gratuité des formations fondamentales et des mesures et incitants spéciaux.

Le **bâtiment** et le **génie civil** font face à un manque de formations en hydraulique et pneumatique, et, par conséquent, la formation de techniciens de service spécialisés coûte beaucoup de temps aux employeurs. En attendant une solution définitive, les **heures supplémentaires volontaires** peuvent palier le problème mais la lourdeur administrative et les mécanismes de blocage syndical d'aujourd'hui constituent des obstacles.

La pénurie de personnel qualifié est criante dans le **secteur des vélos** également. L'enseignement de jour traditionnel offre peu, voire pas de formations qui préparent les futurs travailleurs au métier de technicien vélo. Il faut donner la préférence à l'apprentissage en alternance. ●

MOBILITE

A LA BASE DE LA QUALITE DE LA VIE ET LA PROSPERITE

Notre société change à la vitesse de l'éclair. Une mobilité bien organisée peut améliorer la qualité de la vie et la prospérité économique et écologique. Les différents niveaux de gouvernements, les entreprises et les citoyens doivent par conséquent unir leurs forces pour organiser la mobilité de manière à ce qu'elle réponde aux besoins actuels et futurs tant au plan sociétal qu'au plan individuel.

La mobilité est au cœur de notre société en mutation rapide: elle revêt une **importance cruciale** pour le fonctionnement et le développement de la société, l'économie, le marché de l'emploi, le tourisme et la création et le maintien des contacts interpersonnels. Seule une approche bien pensée, qui tient compte d'un aménagement du territoire intelligent, de la croissance démographique, du raccourcissement des distances de déplacement (y compris 'le vélo et la marche' ainsi que des transports en commun plus efficaces) et du vieillissement de la population, pourra fluidifier la mobilité et améliorer la qualité de la vie.

LA MOBILITE N'EST PAS UNE FIN EN SOI MAIS UN OUTIL AU SERVICE DE L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE LA VIE INDIVIDUELLE ET DE LA PROSPERITE ECONOMIQUE ET ECOLOGIQUE.

INNOVANTE ET MULTIMODALE

C'est pourquoi nous devons miser sur un modèle de mobilité **positif, tourné vers l'avenir, intégré, multimodal, durable, axé sur la clientèle, sûr et innovant**. Nous devons relever ce défi avec tous les acteurs et intéressés de la mobilité, déve-

lopper des plans d'action concrets et investir dans une mobilité qui favorise la viabilité de la société et incite les entreprises à s'y établir et les gens à y vivre et habiter. Quelques **obstacles** se dressent encore sur le chemin de cette mobilité multimodale, axée sur la clientèle, sûre et durable dans un monde où la demande en moyens de transport continue de croître. Parmi ces entraves citons les bouchons (et le manque de complémentarité entre les divers modes de transport), les émissions et la sécurité.

LE CLIENT EST ROI

La quête de solutions de mobilité nécessite une **approche globale**. Il ne sert à rien de remplacer un flux de transport par un autre. Il incombera justement de **combiner toutes les formes possibles de transport et de les mettre en concordance**, d'optimiser et d'étendre des flux de transport existants, le tout de manière multimodale et intégrée. **En première instance**, les autorités doivent **développer des alternatives** au lieu de mettre au point – comme c'est le cas actuellement – des sanctions ou mesures restrictives et alors seulement proposer des alternatives.

C'est pourquoi nous devons commencer à collecter des **données MAINTENANT** pour planifier les futures infrastructures et y affecter les **moyens financiers** requis. Il va falloir





prévoir des **nœuds de mobilité** où les usagers pourront passer d'un moyen de transport à l'autre – nous entendons par là tant les moyens de transport particuliers que les transports en commun, le transport partagé et les taxis. Nous devons partir des desideratas de l'utilisateur de la mobilité. **Le client est roi** ! Et nous devons par ailleurs veiller à la **qualité** de l'offre: fiable, sûre, disponible, ponctuelle, accessible, confortable et abordable. De plus il faut que la correspondance entre les divers modes de transport soit parfaite et qu'ils soient **interconnectés** pour permettre la vraie multimodalité.

CE SERAIT UNE ILLUSION DE PENSER QU'IL SUFFIRA DE STIMULER LA MOBILITE ELECTRIQUE OU DE SANCTIONNER (FISCALEMENT) L'AUTOMOBILISTE POUR METTRE EN PLACE LA MOBILITE DURABLE

MULTIMODALITE CENTRALISEE

Dans ce contexte, l'information et la communication sont essentielles. Idéalement il faudrait une **plateforme de mobilité centrale** qui accueillerait tant le voyageur que le fournisseur de mobilité. Et des **moyens de paiement** all

in one pour les différents modes de transport. Plus une **fiscalité** qui stimulerait la multimodalité et non pas la sanctionnerait, et des solutions abordables pour les navetteurs ou les voyageurs obligés de laisser leur voiture ou vélo sur un parking à la gare.

PATRIMOINE HISTORIQUE

Dans le débat de la nouvelle mobilité, il ne faudrait pas oublier le patrimoine historique roulant: les **ancêtres**. Ils représentent non seulement un superbe patrimoine historique mais également une **activité économique** importante. Car bien que l'ancêtre moyen ne parcourt que peu de kilomètres (et que donc ils ne contribuent que très faiblement aux émissions de l'ensemble du parc automobile) ils génèrent des recettes significatives pour l'horeca ou l'événementiel par exemple. Par conséquent, TRAXIO réclame une approche **pragmatique** de la part du législateur: autorisez leur accès aux zones à basses émissions et permettez les améliorations techniques telles que le montage de disques de frein plus sûrs au lieu des freins à tambour d'origine, ou encore la transformation en ancêtre électrifié. ●

ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT

LA VOIE VERS UNE MOBILITÉ PLUS ÉCOLOGIQUE

*Anvers, Bruxelles et Gand disposent déjà de leur **zone de basses émissions** (LEZ). Malines et Courtrai projettent la leur et la Wallonie l'envisage également. Une initiative que nous soutenons à condition que les règles soient **harmonisées** dans toute la Belgique – idéalement même dans toute l'Europe-, que la **communication** soit claire et précise et que les consommateurs et négociants aient le temps de se préparer à cette nouvelle réglementation.*

Tout le monde veut évoluer vers une mobilité **écologique**. Comment ? C'est loin d'être clair car notre pays est le témoin de certains phénomènes étranges. Comme le 'diesel bashing' (alors que la technologie diesel la plus récente peut faire état de fort beaux résultats d'émission) qui fait basculer le marché vers les voitures à essence dont les valeurs de CO₂ sont plus élevées. Ou la prise pour cible des voitures de société alors qu'elles forment généralement la flotte la plus verte...

Il faut de toute évidence un **plan à long terme** mis au point en concertation avec le secteur, qui tiendra aussi compte des infrastructures de recharge des véhicules électriques et d'approvisionnement en carburants **alternatifs**.

CONTROLLER LES ÉMISSIONS

TRAXIO réclame également un **contrôle sérieux des émissions**. Dans le sillage des problèmes rencontrés avec les filtres à particules, les trois régions ont investi ensemble dans des prototypes d'appareils de mesure les plus récents et les plus précis, les dénommés appareils PN et PM (PN: 'particle numbers', PM: 'particle mass'). Ces appareils auraient déjà dû être en service dans les centres de contrôle technique flamands mais leur utilisation a été différée – allez savoir pourquoi. Le secteur demande à ce qu'après les centres de contrôle technique, les entreprises de réparation automobile puissent s'équiper de ces appareils et que l'Eco-Diagnostic et l'**Eco-Entretien**® deviennent obligatoires. Les véhicules à présenter au contrôle technique pourront d'abord être inspectés avant d'être présentés au contrôle technique, ce qui réduira considérablement le nombre de recontrôles. En outre l'Eco-Entretien® contribue à réduire la consommation et, par conséquent, à améliorer le score d'émission, pour le plus grand bénéfice de l'environnement.

Nous réclamons aussi que ce type d'entretien soit payable en éco-chèques.

HARMONISER L'OBLIGATION DE REPRISE

TRAXIO réitère sa demande d'harmonisation au sein des trois régions de l'exécution de la Responsabilité Élargie des Producteurs soumis à l'obligation de reprise des déchets en maintenant le cadre conventionnel favorisant la concertation continue entre les Régions et les organisations représentatives des producteurs en vue d'atteindre les objectifs de collecte et de traitement. ●



ECONOMIE

EN QUETE D'UN CADRE ECONOMIQUE STABLE

*Le secteur de la mobilité est actuellement mis à rude épreuve. Les **contrats de distribution** sont défavorables aux concessionnaires parce que depuis l'assouplissement de la législation européenne, ils ne bénéficient plus de la protection B2B. La **rentabilité** (et la couverture des coûts fixes) du concessionnaire est fortement tributaire de la perception de marges variables qualitatives et quantitatives, souvent fixées unilatéralement. Le même problème se pose entre les assureurs et les carrosseries : le modèle low-cost entrave la libre concurrence.*

QUESTION IMPORTANTE : REALISME PRAGMATIQUE

Lors de l'élaboration de nouvelles lois et mesures, les diverses autorités devront réfléchir pro-activement à la **réalité économique** quotidienne de nos entreprises. Aussi TRAXIO réclame en pratique des règles faisables et l'harmonisation maximale de la législation dans les différentes régions. Le gouvernement doit également s'assurer que la législation nationale ne soit pas plus stricte que dans nos pays voisins, ce qui évitera à

nos entreprises de subir une '**concurrence déloyale**' étrangère créée par les pouvoirs publics.

Dans notre pays, l'interdiction des **paiements au comptant** au-delà de 3.000 euros illustre bien cette problématique: non seulement cette mesure est contraire au marché unique européen mais elle est **dommageable et fausse la concurrence** sur le marché intérieur. Une simple obligation d'identification au-dessus d'un montant donné résoudrait bien des difficultés, à l'instar des Pays-Bas et de l'Allemagne.



Les pouvoirs publics doivent prendre conscience qu'une trop grande sévérité de notre législation par rapport aux pays limitrophes (et même mondialement) confronte nos entreprises à une forme de **'concurrence déloyale'** et au départ de l'activité économique à l'étranger.

MOBILITE ET ECONOMIE

Pour que la rentabilité du secteur atteigne le même niveau que chez nos voisins, il faut créer un cadre économique stable favorisant l'investissement dans du matériel, du personnel et l'innovation – à plus forte raison dans le contexte des défis devant lesquels se trouvera le fournisseur de mobilité de demain: les moyens de transport partagés, électriques et autonomes. Il est grand temps de faire régner la **stabilité et la clarté**.

Prenons pour exemple deux menaces extérieures concrètes: les suites de la crise du coronavirus et le Brexit. Tous deux peuvent avoir une influence destructrice sur la subsistance de nos secteurs si les autorités publiques ne prennent pas des mesures fortes. Il est crucial que les détaillants en mobilité bénéficient d'un **accord commercial** pour éviter les taxes à l'importation et les tarifs douaniers si nous étions confrontés à un **Brexit dur**. Il pourrait coûter 42.000 jobs à notre pays. Idem pour la gestion de l'après-crise sanitaire du coronavirus: des **incitants** bien pensés pourront éviter

un bain de sang dans la branche automobile et du poids lourd et contribuer au verdissement du parc automobile. C'est pourquoi il faut consacrer plus d'attention à l'infrastructure de distribution des **carburants alternatifs** afin que le consommateur soit disposé à franchir plus rapidement le pas vers les moyens de transport 'écologiques'. Les pouvoirs publics pourraient donner l'exemple en 'verdisant' leur propre flotte.

Par ailleurs les autorités devraient pouvoir étendre le régime de **l'échange de salaire brut** à d'autres secteurs que les seuls « secteurs privés ». Les travailleurs de la fonction publique, de la santé et de l'enseignement ne peuvent pas recourir à l'échange de salaire brut contre des solutions de mobilité (telles que le vélo).

MENACE SUR LA PRODUCTION ALIMENTAIRE

Il est urgent d'agir pour l'agriculture – un autre pilier économique important. En effet, la disponibilité et l'accès à prix abordable aux **terres agricoles** sont dramatiques et menacent la pérennité de l'agriculture belge et de notre propre production alimentaire. Une solution pourrait résider dans la création d'une « **banque des terres** », où les terres agricoles seraient négociables entre elles et réservées à l'agriculture. ●



FISCALITE

BESOIN D'UNE VISION FISCALE A LONG TERME

*Le consommateur a droit à une gestion stable et consistante de la fiscalité (automobile). Un exemple d'absence de consistance dans notre pays : il n'y a pas encore si longtemps, l'existence d'une 'éco-prime' stimulait la vente de véhicules au diesel. Or aujourd'hui ces derniers se retrouvent sur le banc des accusés... Il est donc grand temps de mettre en œuvre un **cadre fiscal stable** à long terme.*

Le **morcellement régional** de la Belgique a également des conséquences fiscales. TRAXIO réclame que les diverses autorités créent un cadre fiscal **consistant** d'une région à l'autre tant sur le plan fiscal que celui de la mobilité.

Il n'est effectivement pas logique que dans notre petit pays la taxation du véhicule du consommateur ou de l'entreprise soit si différente (taxe de mise en circulation, taxe de circulation, déductibilité) purement et simplement en raison de son domicile... Le monde évolue entre-temps vers la **multi-mobilité** et il est clair que cette évolution requiert rapidement un terrain de jeu fiscal stable et uniforme.

ÉCOLOGISATION DE LA FLOTTE

TRAXIO plaide par ailleurs pour une flotte 'plus verte'. Cette **écologisation** doit néanmoins être mise en œuvre de manière **raisonnable et réaliste**. Pas en sanctionnant (para)fiscalement le consommateur qui aurait acheté une voiture ne répondant plus aux attentes du gouvernement car cette mesure perturbe le marché professionnel par le biais de prix, stocks et valeurs de reprise imprévisibles. Pas uniquement moyennant des primes, incitants, subsides ou réduction d'impôt à l'achat d'un véhicule à

faible ou zéro émission mais, par exemple, par le biais d'une prime à la casse pour retirer les voitures les plus polluantes de la circulation, et en exonérant d'accises les carburants non fossiles neutres en CO₂. Les pouvoirs publics doivent développer une politique à **long terme** et tenir compte notamment de la croissance de la mobilité cycliste et de la baisse des recettes émanant des accises.

REDEVANCE KILOMETRIQUE INTELLIGENTE

TRAXIO réclame également la mise en place d'une **redevance kilométrique intelligente** basée sur un tax shift et non une hausse de la taxation. Autrement dit : un système taxant l'utilisation et non la possession d'un véhicule. La redevance kilométrique ne doit pas s'ajouter à la taxe de circulation annuelle et à la taxe de mise en circulation. Cette redevance kilométrique doit au contraire orienter les comportements et les moyens perçus doivent être affectés à l'élaboration des infrastructures de la mobilité.

L'enregistrement de la TVA des véhicules à moteur a déjà été réglé mais le **registre de la TVA des voitures de direction** a grand besoin d'être simplifié. ●



LE CAHIER DE REVENDICATIONS

SUR LE CHEMIN D'UN AVENIR MEILLEUR

INTERNATIONAL

1. Les autorités nationales et régionales doivent **murement réfléchir** à la transposition de nouvelles **règles nationales** sur la base de directives internationales et éviter qu'une interprétation trop stricte et sévère ne desserve les entreprises belges vis-à-vis de pays tiers.
2. Il faut un **accord commercial** pour éviter les taxes à l'importation et les tarifs douaniers en conséquence du **Brexit**.
3. L'Europe devrait prendre des mesures contre les constructeurs qui cadennassent les **données des véhicules**. Cette pratique entrave l'innovation et la concurrence loyale ainsi que le libre choix des consommateurs. Idem pour les fabricants de composants qui se limitent à garantir l'échange, rendant ainsi les réparations hors garantie problématiques.
4. Il faut revoir le **règlement européen des véhicules de fin de série** : il n'est pas logique que seuls les fabricants et mandataires des constructeurs puissent inscrire des véhicules sur une liste de vente tandis que les distributeurs sont les dupes de véhicules invendables. N'oublions pas que, quoi qu'il arrive, ces véhicules seront immatriculés quelque part et que l'écologie n'a rien à y gagner – alors que par ailleurs la taxe d'immatriculation sera acquittée à deux reprises, à savoir la première fois par le garagiste et la deuxième par le client.
5. Il est urgent de s'atteler à un règlement **Car-Pass européen**. La loi Car-Pass belge illustrant parfaitement la manière dont la sévérité de notre législation nationale met nos propres entreprises hors-jeu à l'international. Nous plébiscitons que cette même réglementation stricte s'applique à travers toute l'UE afin que nos membres luttent à armes égales avec leurs concurrents des pays voisins.
6. Il faut élaborer un nouveau **règlement d'exemption par catégorie** en temps voulu qui comprendra des dispositions spécifiques au secteur automobile – tant sur le plan de la vente que de l'après-vente. TRAXIO a par ailleurs déjà beaucoup œuvré à la préparation d'une telle nouvelle réglementation.

DE TRAXIO

NATIONAL ET REGIONAL

FONCTIONNEMENT DES POUVOIRS PUBLICS

1. Il faut améliorer la **correspondance** entre autorités fédérales et régionales. L'accroissement des accords interrégionaux voire même des privatisations ne peut relever du tabou.
2. La simplification administrative et la **numérisation** s'imposent. La demande de documents originaux, comme dans le cadre des plaques transit, n'est plus de notre temps. Les véhicules d'occasion d'importation doivent pouvoir être immatriculés rapidement et simplement.
3. Il faut améliorer l'**harmonisation** de l'exécution de la responsabilité étendue des producteurs entre les trois régions.
4. La **Banque-Carrefour des Véhicules** devrait être mieux mise à profit. En outre il serait plus sûr et commode pour les négociants (notamment les fournisseurs de pièces détachées) qu'ils puissent utiliser la **plaque d'immatriculation** des véhicules plutôt que leur numéro de châssis: personne ne le connaît par cœur et le système actuel est générateur d'erreurs. La Belgique est un des trois seuls pays européens qui utilisent encore le numéro de châssis plutôt que la plaque minéralogique...

PLAN SOCIO-ECONOMIQUE

1. Les différentes autorités doivent faire preuve de proactivité lorsqu'elles élaborent de nouvelles lois et mesures et ne pas perdre de vue la **réalité économique** quotidienne de nos entreprises. En conséquence, TRAXIO réclame des règles faisables et l'harmonisation maximale de la législation entre les différentes régions.
2. Il faut créer un **cadre économique stable** afin de stimuler le retour à l'investissement dans les ressources humaines et les moyens. Le gouvernement doit élaborer une vision à long terme qui stimule la libre entreprise et repositionne notre pays dans le peloton de tête européen et met en lumière toutes les questions économiques et sociales telles que la globalisation, la digitalisation, l'approvisionnement énergétique, la mobilité, la fiscalité, les services sociaux etc.
3. TRAXIO plaide en faveur de la réduction du **coût salarial** à court terme et de la **flexibilisation** du travail pour réduire les pertes d'emplois.
4. TRAXIO ambitionne un **droit du temps de travail belge modernisé** qui répond à la réalité sociétale, des solutions pour les secteurs d'activités à pointes et creux fluctuants et des flexi-jobs pour notre branche.
5. TRAXIO réclame l'augmentation définitive des **heures supplémentaires** donnant droit à la réduction d'impôt (de 130 à 184).
6. TRAXIO veut inventorier les **métiers en pénurie** dans le secteur et réclame la hausse du contingent d'**heures supplémentaires volontaires** sans lourdeur administrative et blocage syndical tels qu'ils existent à l'heure actuelle.
7. Il faut améliorer la **protection B2B** des concessionnaires.
8. Une « **banque des terres** » où les terres agricoles peuvent être échangées mutuellement et demeurent réservées à l'activité agricole, peut solutionner les problèmes de prix et de disponibilité de la terre agricole.
9. Le commerce du vélo est actuellement approvisionné par camion. TRAXIO demande par conséquent que les **vélocistes** puissent s'établir partout en Belgique en dehors des centres urbains, ce qui éviterait les divergences d'autorisations entre administrations communales.

MOBILITE

1. La nouvelle réglementation prévoit l'octroi d'**une seule plaque professionnelle** par détenteur et par établissement. En pratique cette mesure se révèle totalement irréaliste : pensons au garage qui doit présenter une voiture au contrôle technique et faire un essai après réparation d'une voiture – dans pareil cas un des mécaniciens est bloqué parce qu'il doit attendre l'autre. C'est pourquoi il faut prévoir plusieurs plaques professionnelles par établissement. De plus un établissement peut exercer plusieurs activités telles que l'entretien + la vente + la réparation + la carrosserie.
2. Les files d'attente dans les **stations de contrôle technique** sont structurelles et il ne suffira pas d'augmenter leur capacité. TRAXIO réclame donc l'instauration urgente d'un régime prioritaire pour les professionnels afin qu'ils cessent de perdre un temps précieux dans les files d'attente. TRAXIO plaide également en faveur de l'harmonisation des règles de contrôle technique entre régions et pourquoi pas de recourir aux garages lors du (re)contrôle de véhicules ?
3. TRAXIO réclame un service plus performant de la part de la **DIV** et l'accélération de l'introduction du pré-enregistrement de 'tous' les véhicules.
4. Il faut une approche pragmatique des **ancêtres** : ils doivent avoir accès aux zones de basses émissions et pouvoir bénéficier du progrès de la technique (par exemple montage d'un système de freinage plus efficace, montage d'un moteur électrique).
5. Il faut accorder le droit de rétention des véhicules remorqués aux **entreprises de remorquage-dépannage** qui interviennent dans le cadre du FAST ou de SIABIS+ pour éviter que la partie remorquée parte sans payer.
6. TRAXIO insiste auprès des autorités pour que le **VELO-PASS** soit couplé à des initiatives existantes similaires afin qu'à l'avenir il soit plus facile de retrouver un vélo volé.
7. De nos jours, la demande d'immatriculation d'un **speed pedelec** se fait toujours manuellement. La DIV (SPF Mobilité) n'autorise pas l'utilisation de WebDIV en prétextant que cette application est exclusivement réservée à des véhicules devant être assurés.

FORMATION

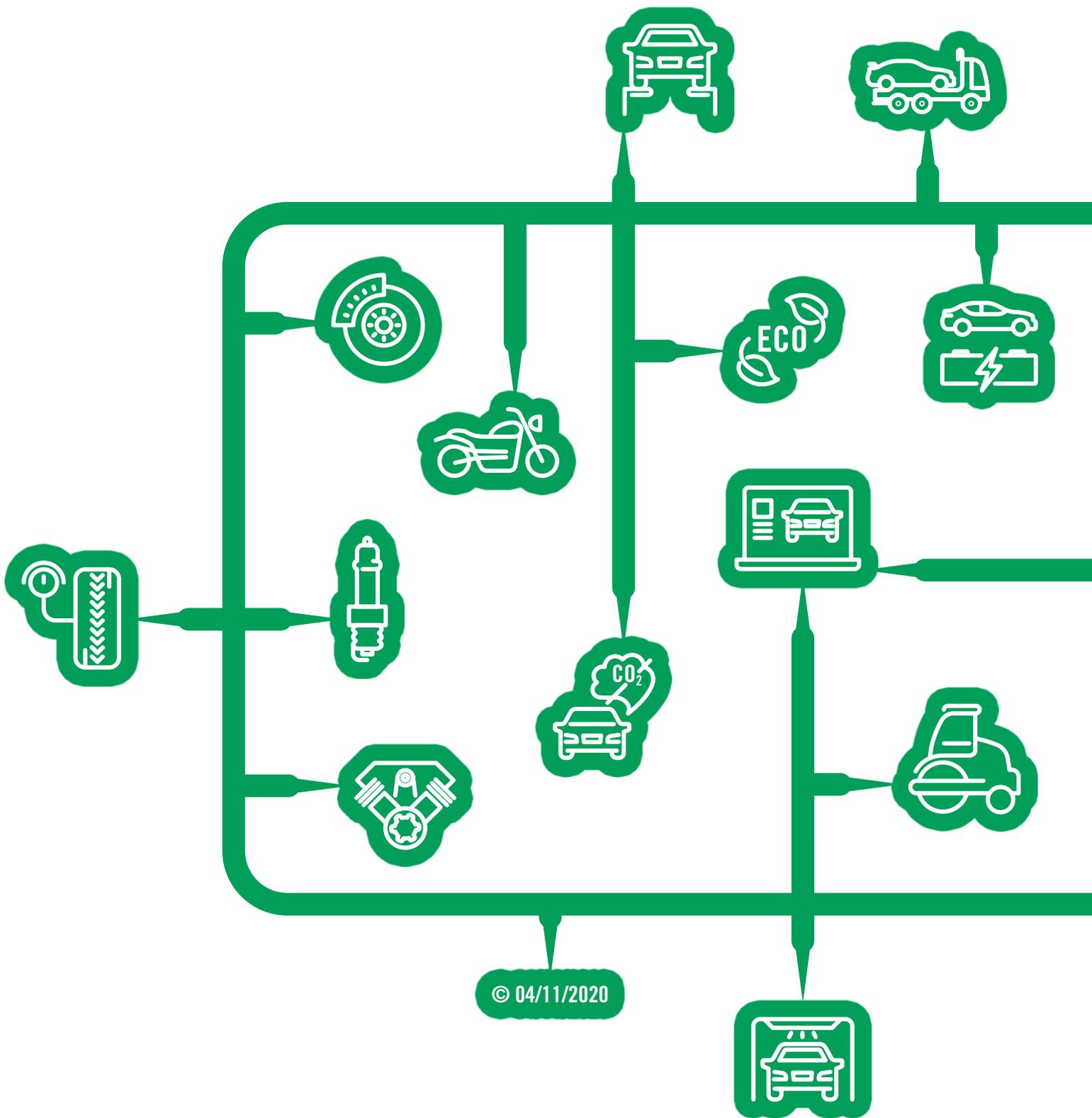
1. Il faut une meilleure correspondance entre l'enseignement et le marché de l'emploi afin que les étudiants puissent acquérir les **techniques les plus récentes** et disposer des outils pédagogiques les plus pointus.
2. L'enseignement devrait mettre au point des **spécialisations** destinées aux techniciens du génie civil et de la manutention, à la branche des vélos et des véhicules électriques.
3. TRAXIO plaide pour la valorisation et la **promotion des orientations techniques et professionnelles (STEM = Science, Technology, Engineering and Mathematics)** qui mènent à un choix individuel et voulu. Ces orientations ne doivent pas être vécues comme un 'choix de deuxième ordre' (effet cascade).
4. TRAXIO lance un appel aux régions pour qu'elles s'attellent au **recyclage** des enseignants et du personnel dans le cadre de l'**électrification** de la mobilité (voiture, moto, vélo, utilitaire (léger), chariot élévateur etc.).

FISCALITE

1. TRAXIO réclame la **simplification administrative**, la suppression de l'obligation de facturation et la mise en place d'un terrain de jeu égal pour tous les négociants.
2. TRAXIO demande l'exonération de taxes des **organismes de gestion** et l'affectation des moyens disponibles à leur destination : la prévention, la sensibilisation, la collecte et le traitement des déchets.
3. L'interdiction des **paiements au comptant** supérieurs à 3.000 euros nuit au marché intérieur européen et perturbe la concurrence. L'obligation d'identification telle que la pratiquent nos voisins, résoudrait beaucoup de difficultés.
4. Veillons à ce que la **redevance kilométrique intelligente** ne se transforme pas en hausse de la taxation et que les recettes qu'elle génère soient investies dans les infrastructures de la mobilité.
5. Le secteur souhaite coopérer au développement d'une **politique fiscale** consistante et stable à long terme, tenant compte des nouvelles **règles WLTP** (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure).
6. Simplifiez le **registre de la TVA** des voitures de direction.

ECOLOGIE

1. TRAXIO soutient l'**écologisation de la mobilité** tout en plaidant, en concertation avec le secteur, pour un plan à long terme qui accorde une attention supplémentaire à l'infrastructure et la réduction de la TVA, notamment sur la vente de vélos et de véhicules électriques, compte tenu de la baisse des recettes découlant des accises.
2. TRAXIO demande aux autorités de renforcer le contrôle du **respect des dispositions environnementales** en vue d'assurer une concurrence loyale. A l'heure actuelle, des entreprises non européennes parviennent à contourner l'obligation des moteurs industriels Stage V en Europe et des produits anciens et meilleurs marchés se retrouvent sur le marché européen, ce qui génère de la concurrence déloyale.
3. TRAXIO réclame l'**exonération d'accises** sur les carburants neutres en CO₂.
4. Le développement de l'**infrastructure de distribution des carburants alternatifs** doit inciter le consommateur à adopter des moyens de transport plus verts. Cela va de la distribution d'hydrogène au développement d'un vaste réseau fiable de stations de recharge pour véhicules électriques.
5. TRAXIO est partisane du principe des **zones d'(ultra) basses émissions** à condition qu'elles soient harmonisées et fassent l'objet d'une communication claire. Il ne peut être question que les zones d'(ultra) basses émissions débouchent sur des zones de taxation (ultra)élevée.
6. En rendant l'Eco-diagnostic et l'**Eco-Entretien**[®] obligatoires, le parc automobile atteindrait son fonctionnement optimal, la consommation et les émissions ainsi que le nombre de véhicules refusés au contrôle technique diminueraient. Faites également en sorte que l'Eco-Entretien[®] soit payable en éco-chèques.
7. TRAXIO est demandeur d'une meilleure **traçabilité des épaves** en maintenant la redevabilité de la taxe automobile jusqu'à ce que le propriétaire produise un titre de cession de propriété.
8. Le secteur est disposé à créer des **fonds d'assainissement** en Wallonie et à Bruxelles, à l'instar de l'exemple flamand.



TRAXIO
 MOBILITY RETAIL AND TECHNICAL DISTRIBUTION

Avenue Jules Bordet 164 - 1140 Bruxelles

02 778 62 00

info@traxio.be

www.traxio.be