277 (2020-2021) — N° 1

PARLEMENT WALLON

SESSION 2020-2021

29 SEPTEMBRE 2020

PROPOSITION DE DÉCRET

modifiant l'article 17 de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de voyageurs par route et portant exécution du Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la Directive 96/26/CE du Conseil, et portant exécution du Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le Règlement (CE) n° 561/2006

déposée par

Mmes Vandorpe, Goffinet, MM. Antoine,
Collin, Matagne et Desquesnes

site web : www.parlement-wallonie.be
courriel : courriel@parlement-wallonie.be

RÉSUMÉ

La présente proposition de décret permet le recours au cautionnement pour l'ensemble des entreprises de transport, d'une part, et élargit le spectre des dettes concernées par un cautionnement à l'ensemble des dettes de l'entreprise, d'autre part.

DÉVELOPPEMENT

La régionalisation partielle de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de voyageurs par route et portant exécution du Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la Directive 96/26/CE du Conseil, et portant exécution du Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le Règlement (CE) n° 561/2006 a été confirmée par l'arrêt du 2 avril 2019 de la section du contentieux administratif du Conseil d'État.

Si l'autorité fédérale continue d'exercer fonctionnellement cette compétence vu la régionalisation inattendue de la matière nécessitant un dialogue préalable avant la reprise effective de la matière par les Régions, il n'en demeure pas moins que la Région wallonne est compétente et est en mesure de modifier la législation si nécessaire.

L'accès à la profession en matière de transport par autocars et autobus est l'objet de la présente proposition de décret, plus particulièrement la capacité financière nécessaire pour obtenir et conserver la licence de transport, dite « licence communautaire ».

Le Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la Directive 96/26/CE du Conseil oblige en son article 7 les entreprises de transport « à tout moment [être] en mesure de faire face à ses obligations financières au cours de l'exercice comptable annuel. À cette fin, l'entreprise démontre, sur la base des comptes annuels certifiés par un auditeur ou une personne dûment habilitée, qu'elle dispose chaque année de capitaux et de réserves d'une valeur au moins égale à 9 000 euros lorsqu'un seul véhicule est utilisé et à 5 000 euros pour chaque véhicule supplémentaire utilisé. ».

Le second paragraphe de ce même article 7 dispose cependant que : « Par dérogation au paragraphe 1er, l'autorité compétente peut accepter ou imposer qu'une entreprise démontre sa capacité financière par une attestation, telle qu'une garantie bancaire ou une assurance, y compris une assurance en responsabilité professionnelle, d'une ou plusieurs banques ou d'un ou plusieurs autres organismes financiers, y compris des compagnies d'assurance, se portant caution solidaire de l'entreprise pour les montants fixés au paragraphe 1er, premier alinéa. ».

L'autorité compétente pour mettre en oeuvre cette exception est la Région wallonne étant donné l'effet de l'arrêt du 2 avril 2019 de la Section du contentieux administratif du Conseil d'État.

Le législateur fédéral a fait le choix, par le biais de la loi du 15 juillet 2013, d'imposer le cautionnement à certaines entreprises seulement. L'article 17 de cette loi dispose ainsi que : « §1er. L'entreprise qui est tenue au dépôt de comptes annuels auprès de la Banque nationale de Belgique satisfait à la condition de capacité financière lorsqu'elle dispose de capitaux et de réserves comme prévu à l'article 7 du Règlement (CE) n° 1071/2009.

§2. Si l'entreprise est une personne physique ou une personne morale qui n'est pas tenue au dépôt de comptes annuels auprès de la Banque nationale de Belgique, elle satisfait à la condition de capacité financière lorsqu'elle justifie de la constitution d'un cautionnement solidaire comme prévu à l'article 7 du Règlement (CE) n° 1071/2009. ».

Le législateur a justifié son choix de la manière suivante : « Contrairement au secteur du transport de marchandises, la capacité financière doit être démontrée comme avant sur base du propre capital et réserves, et pas par un cautionnement obligatoire (sauf pour les entreprises qui ne doivent pas déposer un bilan annuel). Cette différence entre les deux secteurs se justifie par le fait que le secteur du transport de voyageurs est un secteur plus stable avec moins de faillites ou de problèmes de solvabilité [1] ».

Ceci a cependant pour conséquence malheureuse de ne pas autoriser une partie des entreprises de transport actives dans le secteur du transport de voyageurs à avoir recours au cautionnement dans les cas où cela est pourtant tout à fait nécessaire. Les entreprises qui doivent déposer leurs comptes annuels auprès de la Banque nationale de Belgique sont contraintes de prouver leur capacité financière par une attestation de capitaux et de réserves établie par un notaire ou par un réviseur d'entreprises, ou encore par les plus récents comptes annuels déposés conformément aux dispositions légales en la matière, comme le dispose l'article 34 de l'arrêté royal du 22 mai 2014 relatif au transport de voyageurs par route.

Cette rigidité est regrettable dans la mesure où, comme l'indique le considérant n° 10 du Règlement (CE) n° 1071/2009 : « Il est nécessaire que les entreprises de transport par route disposent d'une capacité financière minimale pour assurer leur démarrage correct et une bonne gestion. Une garantie bancaire ou une assurance en responsabilité professionnelle peuvent constituer pour les entreprises une méthode simple et présentant un bon rapport coût/efficacité d'apporter la preuve qu'elles disposent de cette capacité financière. ».

La norme actuellement en vigueur en Wallonie n'est par ailleurs pas prévue pour être efficace en cas d'effondrement brutal du marché. C'est pourtant la situa-

1. Doc. Chambre des Représentants, 4e session, 53e législature, n° 2613/001, pp.20-21.

tion que la pandémie de la Covid-19 a créée depuis le mois de mars 2020.

Cela est d'autant plus regrettable que l'arrêté royal du 22 mai 2014 précité prévoit déjà un mécanisme devant aider le secteur par le biais de la possibilité laissée aux entreprises pouvant procéder à un cautionnement d'attester de leur capacité financière par un avis de cautionnement en numéraire émanant de la Caisse des Dépôts et Consignations. Le rapport au Roi précise à cet égard que « La Caisse des Dépôts et Consignations a été ajoutée à la liste pour offrir une alternative temporaire aux entreprises qui risquaient d'être les victimes de la politique de prudence extrême des banques et des assurances depuis la survenue de la crise financière. Les entreprises peuvent y fixer un cautionnement comme garantie pour les créanciers en question.

Il est recommandé de mettre fin à cette mesure de crise dès que l'économie indique à nouveau une tendance suffisamment stable. A terme, un cautionnement auprès d'un organisme qui assume lui-même le risque est en effet un indicateur plus fiable sur la capacité financière puisqu'un tel organisme a tout intérêt à ne pas négliger de suivre la solvabilité de l'entreprise. ».

La situation créée par la pandémie de la Covid-19 impose, d'une part, de ne pas supprimer ce mécanisme et oblige, d'autre part, à étendre celui-ci à toutes les entreprises de transport actives dans le secteur du transport de voyageurs.

La situation est à ce point grave pour les entreprises de transport actives dans le secteur du transport de voyageurs qu'il est aussi nécessaire d'assouplir la notion de cautionnement.

Actuellement, l'article 36 de l'arrêté royal du 22 mai 2014 dispose que : « Le cautionnement visé à l'article 17, §2, de la loi est affecté dans sa totalité à la garantie des dettes de l'entreprise, pour autant qu'elles soient devenues exigibles durant les périodes visées à l'article 37 et pour autant qu'elles résultent :

1° de la fourniture à l'entreprise des biens matériels et services suivants, pour autant qu'ils servent à l'exécution des activités visées à l'article 2, 1° et 2°, de la loi :

   a) les pneus, ainsi que les autres éléments et les accessoires obligatoires des autocars;

   b) les réparations et entretiens d'autocars;

   c) les prestations du personnel roulant;

2° des contrats de transport, tant principaux qu'en sous-traitance, conclus par l'entreprise.

Le cautionnement s'étend à tous les accessoires de la dette principale et de son recouvrement.

Toutefois, le cautionnement n'est pas affecté à la garantie des dettes qui résultent de toute opération de financement, de location et de location-financement. ».

Ne peuvent donc être cautionnées que certaines dettes exigibles. Ceci était justifié de la manière suivante dans le rapport au Roi : « L'article 36 traite de l'affectation du cautionnement : il est destiné à garantir certaines dettes de l'entreprise de transport.

L'affectation du cautionnement, c'est-à-dire les dettes ou les créances pour lesquelles il peut être affecté, est limitée et nécessairement arbitraire. Elle doit, toutefois, être considérée comme complète. Le cautionnement ne peut par exemple pas être affecté pour les dettes ou les créances qui découlent de la livraison de carburant.

1° Le cautionnement garantit les dettes qui découlent de la livraison de certains biens et services matériels qui sont considérés comme étant indispensables pour l'exécution des transports de voyageurs par route qui sont soumis à la loi.

   En ce qui concerne les livraisons visées au a) et b), il importe peu, faute de limitations explicites, que les biens soient facturés directement par les fournisseurs ou qu'ils soient achetés au moyen d'une carte de paiement;

2° En plus, le cautionnement garantit les créances qui découlent de conventions relatives au transport de voyageurs qui est soumis à la loi et les créances (sur le transporteur principal) des entreprises qui ont effectué le transport en sous-traitance. ».

Le secteur étant dans une situation extrêmement préoccupante, il convient de flexibiliser au maximum les dettes concernées par le cautionnement.

Le secteur du transport de voyageurs par autocars et autobus représente plus de mille emplois en Wallonie (environ 30% de l'emploi belge) et la Région wallonne compte plus de quatre-vingts entreprises actives sur le marché. Le chiffre d'affaire du secteur tourne autour de cent millions d'euros par an.

Ce secteur d'activité fait vivre plus de mille familles et a par ailleurs une utilité socio-économique certaine puisqu'il participe notamment au rayonnement touristique de la Wallonie mais aussi à la sous-traitance du transport scolaire.

L'effet de la pandémie de la Covid-19 est tel qu'un régime spécifique temporaire doit être mis en place afin de permettre au secteur de survivre. Cela concerne notamment l'octroi de licences aux entreprises de transport de voyageurs.

Les auteurs de la présente proposition de décret proposent dès lors de permettre le recours au cautionnement pour l'ensemble des entreprises de transport actives dans le secteur du transport de voyageurs, d'une part, et d'élargir le spectre des dettes concernées par un cautionnement à l'ensemble des dettes de l'entreprise, d'autre part.

COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE

Article unique

Cet article instaure un régime d'exception jusqu'au 31 décembre 2024. Jusqu'à cette date, toutes les entreprises pourront respecter le critère de capacité financière par voie de cautionnement.

Les entreprises ne pouvant avoir recours au cautionnement actuellement pourront donc se tourner vers la Caisse des Dépôts et Consignations ou vers d'autres organismes.

L'incertitude régnant toujours sur le secteur, le Gouvernement peut proroger la période jusqu'au 31 décembre 2025 inclus.

L'article élargit également la notion de cautionnement pour cette même période. Sont visées désormais toutes les dettes de l'entreprise, pour autant qu'elles soient devenues exigibles durant les périodes fixées par le Gouvernement, sans exception.

Les périodes fixées par le Gouvernement sont celles fixées dans le cadre de l'exécution de l'article 17, §2, de la loi du 15 juillet 2013, c'est-à-dire la période actuellement fixée par l'article 37 de l'arrêté royal du 22 mai 2014 relatif au transport de voyageurs par route.

PROPOSITION DE DÉCRET

modifiant l'article 17 de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de voyageurs par route et portant exécution du Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la Directive 96/26/CE du Conseil, et portant exécution du Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le Règlement (CE) n° 561/2006

Article unique

A l'article 17 de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de voyageurs par route et portant exécution du Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la Directive 96/26/CE du Conseil, et portant exécution du Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le Règlement (CE) n° 561/2006, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 2 est complété par un alinéa rédigé comme suit : « Jusqu'au 31 décembre 2024 inclus et par dérogation à l'alinéa 1er, toute entreprise satisfait à la condition de capacité financière lorsqu'elle justifie de la constitution d'un cautionnement solidaire comme prévu à l'article 7 du Règlement (CE) n° 1071/2009. Le Gouvernement peut proroger une fois la période d'une année supplémentaire. »;

2° l'article est complété par le paragraphe 3 rédigé comme suit : « §3. Le cautionnement visé au paragraphe 2, alinéa 2, est affecté dans sa totalité à la garantie des dettes de l'entreprise, pour autant qu'elles soient devenues exigibles durant les périodes fixées par le Gouvernement.

Le cautionnement s'étend à tous les accessoires de la dette principale et de son recouvrement. ».

M. VANDORPE

A.-C. GOFFINET

A. ANTOINE

R. COLLIN

J. MATAGNE

F. DESQUESNES