

Propositions de modification partielle de l'article 310 du ROI du BWBC

Tout en contestant le caractère exécutoire du présent ROI pour ce qui concerne les modifications y apportées en son article 310 par les décisions prises en AG du 21 décembre 2024, lesquelles font actuellement l'objet d'un recours auprès du Procureur Fédéral pour non-respect des statuts du BWBC, tant sur la forme que sur le fond, les propositions ci-après sont introduites à titre conservatoire.

Proposition 1 :

...

29.4. Les indemnités d'arbitrage et les frais de déplacement pour la rencontre principale sont déterminés de la manière suivante :

- arbitre seul ou 1er arbitre d'une rencontre : ~~30 €~~ 36 € et frais de déplacements ; Les indemnités d'arbitrage sont indexées à chaque début de saison, conformément à la législation en la matière ;
- arbitre désigné par la CAr pour une rencontre de Promotion hommes et dames en FVWB : montant maximum légal du bénévole et frais de déplacements ;

...

Motivation :

Le ROI ne prévoyant pas l'indexation systématique de l'indemnité d'arbitrage, on peut aisément vérifier le bien-fondé de la proposition de majoration de 6 €, tenant compte de l'évolution, au fil des années, du coût de la vie, dont l'indicateur est le reflet officiellement admis et reconnu.

En effet, seuls les frais de déplacements sont liés, par le ROI, au montant forfaitaire déterminé annuellement par le SPF.

Ayant reçu confirmation par le président de la cellule arbitrage du BWBC concernant le montant de l'indemnité d'arbitrage de 30 €, déjà durant la saison 20217, voire même antérieurement, prenons comme base cette indemnité au 1^{er} janvier 2018.

Sur cette base, si ce montant de 30 € avait été lié aux évolutions de l'index fédéral de référence , il aurait progressé comme suit :

$30,00 \times 1,0216$ au 01/01/2019 soit : 30,65 €

$30,65 \times 1,0080$ au 01/01/2020 soit : 30,89 €

$30,89 \times 1,0095$ au 01/01/2021 soit : 31,18 €

31,18 x 1,0358 au 01/01/2022 soit : 32,30 €
32,30 x 1,1108 au 01/01/2023 soit : 35,88 €
35,88 x 1,0148 au 01/01/2024 soit : 36,41 €.

Il est donc normal et parfaitement justifié que l’indemnité soit portée, dès la saison 2025-2026, à 36 €, cette majoration ne correspondant même pas à l’augmentation du coût de la vie entre 2018 et 2024.

Au contraire, son maintien au montant actuel a pour effet d’en déprécier la valeur, au regard du même coût de la vie. Fixée à 30 € (au moins depuis 2018), elle ne vaut aujourd’hui plus qu’un montant (actualisé) de 24 € car sa valeur a été figée, alors que tous les prix et indices officiels d’inflation ont augmenté entretemps. (voir ci-dessus)

Cette dépréciation serait encore plus importante, dans le cas où l’indemnité de 30 € était déjà en vigueur avant le 1^{er} janvier 2018.

L’indemnité proposée respecte les plafonds fixés par la législation belge dans le cadre du défraiement des bénévoles, et plus particulièrement les arbitres sportifs prestant pour des ASBL (catégories spécifiques) :

finances.belgium.be/fr/asbl/benevoles#q2

Quels sont les plafonds à ne pas dépasser dans le cadre de l’indemnité forfaitaire de défraiement ?

EXERCICE D'IMPOSITION 2025 (INDEMNITÉS À PARTIR DU 1 ^{ER} JANVIER 2024)		
Voir circulaire 2024/C/9 .		
	Montant indexé	
	Par jour	Par année
A. Bénévoles « ordinaires »	41,48 euros	1.659,29 euros
B. Catégories spécifiques		
1. Entraîneur sportif, professeur de sport, coach sportif, coordinateur des sports pour les jeunes, arbitre sportif, membre du jury, steward, responsable du terrain, signaleur aux compétitions sportives.		
2. La garde de nuit, à savoir dormir chez des personnes ayant besoin d'aide, et la garde de jour de ces personnes, selon les modalités et critères de qualité à élaborer par chaque communauté.	41,48 euros	3.047,43 euros
3. La transport des usagers de stations soulevées		

Afin d’éviter qu’une situation similaire ne se reproduise à l’avenir, la proposition tend donc à ajuster automatiquement l’indemnité de match au début de chaque saison sportive.

Proposition 2 :

** Les mentions [Alinéa ...] ne font pas partie de la proposition de modification, mais servent à distinguer les différentes parties du point 29.5 de l'article 310 du ROI dans le développement de sa motivation.*

29.5. [Alinéa 1^{er}] Sauf circonstance exceptionnelle avalisée par l'OA, ~~les~~ le tarif des frais de déplacement des arbitres est ~~de 75% du montant fixé par la législation fédérale (indemnités par kilomètre effectué). Les frais de déplacement sont calculés par le trajet le plus court pour se rendre à la salle.~~ fixé par la FVWB ;

[Alinéa 2]

- la CAr et/ou la CS peuvent effectuer des contrôles quant aux kms déclarés en utilisant prenant comme référence les moyens informatiques utilisés par la FVWB ;

[Alinéas 3, 4]

- les kilomètres déclarés ne peuvent excéder, sans justification, les kilomètres proposés sur le portail de la FVWB ou la limite provinciale la plus proche, l'exception étant le déplacement de salle à salle pour autant qu'elle résulte d'une désignation de la CAr ;
- l'arbitre affilié en BWBC mais habitant dans une autre province compte ses frais de déplacement à partir de son domicile s'il habite à moins de 20 km de la frontière provinciale. Dans le cas contraire, il ne peut compter que 20 km à partir de cette même frontière ;

[Alinéa 5]

- en cas d'anomalie d'exagération avérée quant aux kilomètres déclarés, la CAr et/ou la CS peuvent demander un justificatif à l'arbitre. Si la motivation n'est pas retenue après concertation entre par la CAr et/ou la CS, l'arbitre est sanctionné de l'amende prévue. En cas de désaccord entre la CAr et la CS, l'OA tranche ;

...

Motivation :

29.5 [Alinéa 1^{er}]

Tel qu'il se présente actuellement, l'alinéa a fait l'objet d'une modification du tarif des frais DE (mot oublié dans le texte en vigueur) déplacement, basé sur une motivation erronée invoqué lors de l'AG du 21 décembre 2024, qu'il convient de corriger.

En effet, l'adoption de la réduction de 25% reposait sur une fausse allégation :

Ce montant a explosé ces dernières années suite aux hausses des carburants.

Contrairement à ce qui a été énoncé, si l'indemnité a « explosé » ces dernières années, ce n'est que pour une part négligeable, liée au prix des carburants.

Cette « explosion » concerne l'ensemble des éléments pris en compte pour fixer l'index des prix à la consommation et de l'indice-santé, à la base des variations tant des indemnités que des salaires en Belgique.

Dispositions légales et réglementaires

[L'indice des prix à la consommation](#) est un indicateur économique qui a comme vocation première de mesurer, de façon objective, l'évolution, au cours du temps, des prix d'un panier de biens et services, achetés par les ménages, et censé être représentatif de leur consommation. L'indice est déterminé mensuellement à l'aide de la valeur de ce panier. L'évolution des indices montre l'évolution du coût de la vie pour les ménages.

A partir de l'indice des prix à la consommation, qui tient compte de l'évolution des prix de tous les biens et services, on obtient un autre indice, à savoir [l'indice santé](#). Ce chiffre ne tient pas compte du prix des tabacs, des boissons alcoolisées, de l'essence et du diesel.

Source :

https://www.belgium.be/fr/economie/informations_economiques/indice_des_prix

Le panier de l'indice est, comme mentionné précédemment, composé d'un **échantillon représentatif de 656 produits et services**, appelés les témoins.⁴ À chacun de ces témoins est attribuée une pondération basée sur l'EBM. Ils sont **subdivisés en 12 catégories, selon la classification internationale COICOP**.

Source :

<https://www.cgsib.be/sites/default/files/aclvb/Documenten/Thema/index/precision-concernant-index.pdf>

Les carburants font partie de ces produits, mais leur variation n'a qu'une infime influence sur la variation de l'index. L'essence est incluse dans la rubrique « transport » qui intervient à raison de 16 % dans le calcul de l'index.

En additionnant le poids de l'électricité, du gaz, du mazout, du diesel, de l'essence et du LPG, on obtient un total de 97,01 pour 1 000 en 2022, soit 9,7 % (contre 82,92 pour 1 000 en 2021, soit 8,29 %).

L'indice des prix à la consommation et l'indice-santé ont été, depuis des décennies, rabotés par le gouvernement, en vue de réduire d'une part l'inflation et d'autre part le coût de la charge de l'Etat, le plus gros employeur du royaume, par diverses mesures en excluant au fil du temps des produits qui avaient (ou ont encore) trop augmenté, en modifiant la période prise en compte pour leur calcul, qui s'étale actuellement sur 4 mois (l'indice lissé, lui-même assorti d'un coefficient de 0,98 % - équivalent au grignotage d'une indexation), ... ce qui a pour effet de le situer de plus en plus en retrait de l'augmentation du réel coût de la vie.

L'augmentation importante de l'indice des prix à la consommation a entraîné celle de l'ensemble des coûts liés à l'usage d'un véhicule (prix d'achat, immatriculation, assurance, entretien, réparations), ce qui justifie largement le maintien du remboursement des frais de déplacement des arbitres à 100% du taux légal.

Si l'indemnité kilométrique a grimpé ces dernières années, la part liée au prix de l'essence n'intervient que pour 2 % dans le calcul de l'index par l'autorité fédérale.

Il est donc totalement faux d'affirmer que « *Ce montant a explosé ces dernières années suite aux hausses des carburants* ».

Il y'a quelques temps, l'essence flirtait avec les 2€/l.

Actuellement, l'essence est aux alentours des 1,5-1,6€/l or l'indemnité n'a pas diminué 25%...

Ces allégations ne constituent nullement une motivation et encore moins la justification d'une circonstance exceptionnelle. La comparaison des deux valeurs mises en évidence est complètement hors propos, ces dernières n'ayant aucun lien direct avec la proposition, sauf à tenter d'établir un parallèle entre la diminution temporaire du prix des carburants à la date du dépôt de la proposition et la réduction proposée du taux de l'indemnité kilométrique, laquelle aurait une valeur constante pendant une année sportive (du 1^{er} juillet au 30 juin), nonobstant d'éventuelles variations à la hausse du prix des carburants. (Voir argumentation ci-dessus).

Au contraire, le législateur a, dans le cadre de l'établissement du montant forfaitaire du remboursement des frais de déplacement, modifié récemment le calcul pour « coller » au plus près avec la réalité du terrain, spécialement concernant les fluctuations du coût du carburant.

En effet, la circulaire 741 du Service Public Fédéral Stratégie et Appui, parue au Moniteur Belge du 15 juillet 2024 (page 84435), a non seulement modifié la base du calcul (remplaçant l'indice des prix à la consommation par l'indice santé lissé) mais a également pondéré ce calcul en y faisant figurer, à concurrence de 20% un ratio de la variation du prix des carburants, par essence volatil. (un brin d'humour à l'occasion ne fait pas de tort)

Circulaire n° 741. — Adaptation du montant de l'indemnité kilométrique. — Période du 1^{er} juillet 2024 au 30 septembre 2024

Aux services publics fédéraux et aux services qui en dépendent, au Ministère de la Défense, ainsi qu'aux organismes d'intérêt public appartenant à la fonction publique fédérale administrative telle que définie à l'article 1^{er} de la loi du 22 juillet 1993 portant certaines mesures en matière de fonction publique,

En application de l'article 74 de l'arrêté royal du 13 juillet 2017 fixant les allocations et indemnités des membres du personnel de la fonction publique fédérale, le montant de l'indemnité kilométrique est fixé à 0,4297 euro du kilomètre pour la période du 1 juillet 2024 au 30 septembre 2024.

En application de l'article 3bis de l'arrêté royal du 24 décembre 1993 portant exécution de la loi du 6 janvier 1989 de sauvegarde de la compétitivité du pays, inséré par la loi du 23 avril 2015 concernant la promotion de l'emploi, l'indice des prix à la consommation visé à l'article 74, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 13 juillet 2017 précité est remplacé par l'indice santé lissé.

Ce montant est fixé comme suit : Première partie : 80% de l'indemnité kilométrique précédente x

$$\frac{\text{indice santé lissé (moyenne - avril/mai 2024)}}{\text{indice santé lissé (moyenne - janvier/février 2024/avril/mai 2024)}}$$

ou

$$80\% \text{ de } 0,4265 \times \left[\frac{128,47}{127,6775} \right] = 0,34331 \text{ EUR}$$

Deuxième partie :

20% de l'indemnité kilométrique précédente x

Essence 95 RON E10 + Diesel B7

(moyenne - avril/mai 2024)

Essence 95 RON E10 + Diesel B7

(moyenne - janvier/février 2024/avril/mai 2024)

ou

$$20\% \text{ de } 0,4265 \times \left[\frac{(1,819075)}{(1,795425)} \right] = 0,08642 \text{ EUR}$$

Montant total :

$$0,34331 \text{ EUR} + 0,08642 \text{ EUR} = \underline{0,4297 \text{ EUR}}$$

Cette modification a pris effet au 1^{er} juillet 2024 et était donc déjà en vigueur pour le calcul du montant kilométrique forfaitaire pour la saison sportive en cours (1^{er} juillet 2024-30 juin 2025) :

Il s'agit en l'occurrence du calcul du montant en cas d'adoption de l'indexation trimestrielle, tandis que le BWBC, à l'instar de la FVWB, a opté pour l'indexation annuelle, correspondant à l'année sociale (Statut BWBC, article 30) :

Article 30 : Année sociale

L'année sociale débute le 1er juillet et se termine le 30 juin.

En outre, le recours à un calcul de distance basé sur le trajet le plus court, tel qu'adopté actuellement, va à l'encontre des directives européennes en matière de déplacement.

Des géants comme Google Maps ou Waze doivent depuis plus de deux ans mettre en avant les propositions d'itinéraires dont l'impact est le plus faible en terme d'émissions de gaz à effet de serre, et n'affichent donc plus de « trajet le plus court ». Un décret voté en France en 2022 les y a forcé et ces dispositions sont appliqués par Google Maps, Waze et d'autres en Belgique également.

La proposition de modification de l'alinéa 1^{er} tend donc à revenir à sa formulation antérieure à la modification injustifiée.

[Alinéa 2]

Tel que rédigé actuellement, cet alinéa fait double emploi avec l'alinéa 5 (faculté de contrôle par la CS et/ou la CAr).

En outre, la mention « *en utilisant comme référence les moyens informatiques* » est vide de sens, dans la mesure où les moyens informatiques utilisés ne sont pas explicités. Rien ne permet dès lors de contester l'utilisation de moyens informatiques différents de ceux de la CS ou de la CAr, qui seraient pris comme référence par un arbitre pour justifier ses déplacements.

L'absence de précision quant à l'(les) application(s) qui serai(en)t à utiliser permet tous les écarts et les abus, tant de la part des arbitres que de l'organe de contrôle.

Des écarts parfois importants en terme de kilométrage sont déjà observés à l'heure actuelle, de par l'utilisation de l'application « appli-arbitrage », utilisée à défaut de pouvoir disposer du portail fédéral en la matière. Qu'en sera-t'il alors lors de la prochaine saison, lorsque le présent texte sera (éventuellement) devenu exécutoire ?

Les gestionnaires de l'application citée ci-dessus et le responsable de la CS sont muets sur les différences constatées et imposent donc leur calcul, se contentant de dire que

« l'un dans l'autre, ça s'équilibre sur la saison ». Ceci n'est pas admissible dans le cadre d'une saine gestion.

[Alinéa 3,4]

Il va de soi qu'une fois que l'on s'est accordé sur une application GPS de référence sérieuse et fiable, tout écart de kilométrage déclaré doit faire l'objet d'une justification de la part de l'arbitre.

Idéalement, à l'inverse, un écart anormal à la baisse proposé par l'application utilisée devrait également être justifié ... On peut rêver ...

[Alinéa 5]

L'expression « exagération avérée » est à privilégier. En effet, une anomalie peut survenir, tant à la baisse qu'à la hausse, provenant tant de l'arbitre que du support informatique utilisé pour calculer un déplacement.

Tel que libellé, l'alinéa est contradictoire en ce qui concerne la compétence des CS et CAr, chacune pouvant traiter un litige en toute indépendance. Ces instances peuvent en effet prendre l'une comme l'autre [et/ou dans le texte] l'initiative de demander un justificatif à l'arbitre, rejeter sa motivation et lui infliger une amende.

Pourquoi prévoir, dans ce cas, un arbitrage par l'OA en cas de désaccord entre la CS et la CAr, si ce n'est en instaurant une concertation en amont, dans le contexte de l'examen de la motivation invoquée par l'arbitre ?

A titre individuel,

Fait à Limelette, le 03-042025

KEEPEN Pierre

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Keepen', enclosed within a large, loopy circular flourish.

Licence n° 450502834

