

## &gt; POINT DE VUE

# Attirer plus de chauffeurs de camion en améliorant leur statut

**L**es employeurs se lamentent. Ils ne trouvent plus de chauffeurs. La profession de chauffeur professionnel est un métier à pénurie, les postes vacants restent inoccupés. Certains prétendent même qu'ils n'ont pas d'autre solution que de sous-traiter le travail à des firmes de l'Europe de l'Est, firmes dont ils sont souvent aussi actionnaires, voire tout simplement propriétaires. Car nous connaissons la chanson : ils ne trouvent plus de chauffeurs belges.

D'après Michaël Ruel de la fédération patronale UPTR, le secteur est à la recherche de 3 à 5000 chauffeurs, situation due selon lui au vieillissement de la population des chauffeurs actuels et à la reprise économique. Il affirme que le jeune qui postule dans le secteur a la garantie de trouver immédiatement un emploi!

La situation difficile ne pourrait certainement pas être imputée aux frais de formation. En effet, le Fonds social Transport et Logistique prévoit des subsides intéressants pour les employeurs en compensation de l'obtention d'un permis de conduire : 1500 euros pour un permis C par exemple. Le Fonds livre aussi d'importants efforts par l'intermédiaire des écoles et du Forem pour organiser des formations au métier de chauffeur de poids lourd. Le Fonds finance une flotte de 142 véhicules et 100 remorques qui est mise à disposition de ces organismes de formation.

Et pourtant on ne trouve pas assez de candidats. Se pourrait-il que les conditions de salaire et de travail y soient aussi pour quelque chose ? Le travail dans le secteur, ne serait-il pas plus intéressant pour les jeunes si on leur offrait un meilleur avenir?

## Augmentation des salaires, diminution des temps de travail!

Le salaire horaire de base d'un chauffeur varie de 11,2 à 11,8 euros (en fonction du tonnage du camion conduit), un revenu inférieur donc au salaire horaire de base payé dans le secteur du nettoyage. Bien sûr, en plus du salaire,

le chauffeur touche aussi des primes. Un chauffeur qui bosse dur, qui fait donc beaucoup d'heures, souffre de stress dans les embouteillages et qui est en plus mis sous pression par les dispatchers et les donneurs d'ordre, touche à la fin du mois un salaire poche de 2000 euros. Mais pour gagner cette somme, il doit s'absenter au moins douze heures de chez lui.

Signalons aussi que leur pension du deuxième pilier est moins intéressante que celle du même dispatcher assis à son bureau dans la même firme de transport. Et nous ne parlons pas des autres avantages sociaux. L'UPTR de Michaël Ruel a combattu pendant des mois la mise en œuvre d'un accord sectoriel qui prévoyait une augmentation extrêmement modeste de la cotisation à la pension extralégale. Une augmentation qui coûtait 5 euros par an aux employeurs... et qui était trop élevée à leurs yeux !

Les employeurs devraient peut-être se demander s'ils ne doivent pas augmenter d'urgence les salaires de leurs chauffeurs et s'ils ne doivent pas réduire cette hyper flexibilité et ces longues heures de travail qu'ils réclament de leur personnel.

## Forcer une amélioration des conditions de travail

Le septième livre noir de l'UBT démontre à suffisance que les conditions de travail des chauffeurs de camion laissent fort à désirer. Les « esclaves de la route » doivent faire leur travail dans des conditions lamentables. Les facilités de stationnement sont en dessous de tout. Notre évaluation de la situation sur les parkings routiers se résume en trois « M » : manque de places, manque de confort, manque de sécurité. Une enquête réalisée auprès de 1200 chauffeurs confirme d'ailleurs nos conclusions.

Si l'on veut augmenter l'attrait du métier de chauffeur de poids lourd, il faudra veiller à ce que les chauffeurs puissent se reposer et manger dans des conditions décentes. Il est

clair que les aires de repos dans les ports et le long des autoroutes sont indignes d'un être humain. Situation à laquelle peuvent remédier les pouvoirs publics, les autorités portuaires, ... Et les employeurs, eux aussi, qui feraient mieux de tirer à la même corde que l'UBT-FGTB. Quand entendrons-nous parler l'UPTR, TLV et FEBETRA de ces situations ? Quand les ministres Carlo Di Antonio et Ben Weyts du côté flamand prendront-ils leurs responsabilités?

## Quand on veut du bon personnel, on doit le soigner!

Les fédérations patronales ont une responsabilité écrasante. Soit elles continuent à faire croire à leurs membres que l'on peut faire plus avec moins et que l'on peut demander toujours plus de son personnel. Soit elles parviennent à convaincre leur base que l'on ne peut attirer un personnel qualifié et performant que si on est prêt à payer pour, en offrant de meilleures conditions de travail et de salaire, en investissant dans des facilités décentes, en misant sur la formation et l'innovation. Voilà le grand défi auquel nous sommes confrontés dans le secteur du transport.

**Frank Moreels**  
Président UBT



## Augmentation des salaires dans la navigation intérieure

**B**onne nouvelle pour les travailleurs de la navigation intérieure belge. Les barèmes dans le secteur ont en effet été majorés de 1,1% au premier janvier. Cette augmentation ne concerne pas seulement les salaires barémiques mais aussi les indemnités. Elle aura évidemment aussi un impact sur la prime de fin d'année et le pécule de vacances qui augmenteront également de 1,1%. Le groupe professionnel de la navigation intérieure avait déjà obtenu antérieurement le relèvement de l'assurance groupe sectorielle de 1,25 à 2% de la masse salariale brute totale.

Le groupe professionnel a encore une autre bonne nouvelle à vous annoncer. Les salaires et les indemnités ont connu une nouvelle augmentation de 2% au premier mars grâce à l'indexation automatique. Vous pouvez consulter les nouveaux montants sur le site internet de l'UBT - Navigation intérieure.

Vous voulez plus d'informations ou vous aimeriez faire vérifier votre salaire? N'hésitez pas à contacter Raf Burm en envoyant au mail à raf.burm@btb-abvv.be ou en téléphonant au numéro 03 224 34 18.



## Temps de conduite et de repos: non aux dérogations!

**L**a fédération patronale Brafco du secteur du commerce de combustibles demande une dérogation aux temps de conduite et de repos pour les livreurs de fuel à domicile. Durant les mois de grand froid, les commandes de fuel se multiplient. Les employeurs veulent alors servir immédiatement leurs clients qui souvent ne se sont pas approvisionnés en temps utile. Mais octroyer une dérogation aux temps de conduite et de repos ne nous semble pas une bonne idée car un chauffeur fatigué au volant d'un camion-citerne rempli de fuel est un danger pour les autres usagers de la route.

## Les conditions hivernales constituent déjà un danger suffisamment grand

Brafco demande cette dérogation pour servir un maximum de clients afin qu'ils ne tombent pas sans chauffage. Mais en roulant plus que ce qui est autorisé, le chauffeur sera moins attentif au volant. L'UBT souligne que ce n'est pas la première vague de grand froid que l'on connaît ces dernières années et que ce n'est pas la première fois que Brafco monte sur les barricades pour demander une adaptation des temps de conduite et de repos pour les chauffeurs du commerce de combustibles. Frank Moreels, président de l'UBT: « En cette période de froid glacial avec souvent des routes glissantes, il serait irresponsable d'adap-



ter les temps de conduite et de repos car où cela commence-t-il et surtout, où cela s'arrête-t-il? De plus, pareille décision ouvrirait la porte à d'autres types de transport... »

## L'Europe veut, elle aussi, adapter les temps de conduite et de repos

Brafco n'est pas la seule fédération patronale à vouloir assouplir les temps de conduite et de repos. Sous la pression exercée par l'IRU (International Road Transport Union, la fédération patronale internationale des transporteurs), la Commission européenne a élaboré des propositions visant à assouplir les temps de conduite et de repos. Frank Moreels: « Ces propositions font partie du Paquet Mobilité actuellement examiné par le Parlement européen. Nous appelons tous les députés européens à s'y opposer bec et ongles. Car on ne jongle pas avec la sécurité routière! »

## La sécurité passe avant tout

La réglementation des temps de conduite et de repos a été instaurée pour imposer des limites claires et précises dans le but de protéger non seulement les chauffeurs mais aussi les autres usagers de la route. Bon nombre de vieux transporteurs nostalgiques pensent au bon vieux temps où les camions pouvaient rouler sans limites, « un camion doit rouler car un camion à l'arrêt coûte de l'argent ». Frank Moreels: « L'obligation de prendre un repos tombe parfois mal, par exemple le vendredi soir quand on n'a plus qu'une heure de route à faire... Mais même dans ce cas, on doit se rendre compte que les règles sont importantes. Car si on y déroge, c'est la porte ouverte à tous les excès. C'est la raison pour laquelle l'UBT maintient sa position et ce, dans l'intérêt de tous les usagers de la route! »