

> POINT DE VUE

Vous pouvez faire mieux, Marianne!

La semaine dernière, la Commissaire européenne Marianne Thyssen annonça la création d'un Europol social. Selon ses dires, ce service d'inspection sociale européen constituerait la pièce manquante du puzzle dans la lutte contre le dumping social. Une telle nouvelle ferait bondir de joie un syndicaliste, ne croyez-vous pas? Car les syndicats exigent depuis belle lurette la création d'un Europol social. Bien travaillé, Marianne!

Un tigre de papier dépourvu de dents

Mais quand on lit les textes, on constate bien vite qu'on se paie notre tête. Cette «*Autorité européenne du travail*» (AET), le nom donné à ce service, n'a que très peu de pouvoirs. Cet organisme voit son rôle limité à la coordination des services d'inspection nationaux ainsi qu'à l'information des employeurs au sujet des règles à respecter,.... Mais le principal problème réside dans le fait que l'AET ne dispose d'aucune autonomie d'action. Elle ne pourra donc pas enquêter elle-même dans les Etats membres récalcitrants, par exemple après une plainte syndicale, alors que cela devrait précisément être la mission de ce service. L'UBT-FGTB a déjà publié plusieurs livres noirs sur le dumping social qui reprennent des dizaines de noms et d'adresses de firmes boîtes aux lettres en Slovaquie.

Lorsque nous avons interpellé Marianne Thyssen et sa collègue Violetta Bulc à ce sujet, elles avaient demandé aux services d'inspection slovaques d'ouvrir une enquête. Bien des mois plus tard et après avoir dû insister longuement, on nous a répondu qu'une seule infraction (vous lisez bien: une seule!) avait été constatée et qu'une seule licence de transport avait été retirée, alors que nous avions déposé plusieurs dizaines de plaintes concrètes. C'est pourtant dans ce domaine que cette AET pourrait agir. Lorsque des Etats membres manquent à leurs devoirs et à fortiori lorsqu'ils ignorent délibérément les plaintes qui ont été déposées, l'inspection européenne devrait pouvoir intervenir. Mais ce nouvel organisme ne dispose pas de ce pouvoir! La situation devient encore plus hallucinante quand nous lisons que l'AET a pour mission de soutenir la libre circulation des services, en jouant par exemple un rôle de médiation entre les Etats membres qui ont des disputes entre eux concernant la législation du travail. L'Europe semble donc vouloir créer ce nouvel organisme pour limiter dans leur action les Etats membres qui s'efforcent d'améliorer leur protection sociale.

La directive «détachement»: pas pour le secteur du transport!

Début mars, Marianne avait déjà annoncé une autre bonne nouvelle. La Commission avait en effet trouvé un accord sur le «détachement» des travailleurs qui vont travailler «temporairement» dans un autre Etat membre. Il s'agit en l'espèce de l'ouvrier du bâtiment polonais, du découpeur de viande tchèque ou du chauffeur roumain. Les règles rendues un peu plus sévères sur la base de cet accord seront introduites plus rapidement que prévu initialement. Cette mesure est, elle aussi, présentée comme un pas de géant dans la lutte contre le dumping social. Mais la durée du détachement reste possible jusqu'à 18 mois, ce qui est bien entendu beaucoup trop long.

Fait bizarre: les nouvelles règles en matière de détachement ne sont pas d'application à l'un des secteurs le plus exposés au dumping social. En effet, le secteur du transport est exclu du champ d'application de la directive, ce qui est une bien mauvaise nouvelle! Par ailleurs, une analyse plus approfondie des propositions montre que si le travailleur détaché bénéficierait du même salaire, il restera assujéti à la sécurité sociale de son pays d'origine et non pas à la sécu du pays où il travaille, la Belgique par exemple. Pour l'UBT, c'est inacceptable! Dans de nombreux pays européens, les cotisations de sécurité sociale sont largement inférieures aux cotisations belges, de sorte que le coût salarial d'un travailleur détaché reste très inférieur. Nous ne sommes d'ailleurs pas les seuls à émettre cette critique, le patronat du secteur de la construction dit exactement la même chose!

Qui plus est, les travailleurs détachés ne bénéficieront pas des avantages auxquels les travailleurs belges ont droit. Ainsi, le chauffeur polonais détaché en Belgique n'aura pas droit à l'assurance hospitalisation sectorielle et ne pourra pas non plus bénéficier du fonds de pension du secteur du transport. Les discriminations subsistent donc.

Il faut bien plus qu'un festival des bonnes nouvelles!

La Commission européenne semble réaliser petit à petit que les citoyens en ont marre de devoir accepter les pertes d'emplois et le détricotage de la protection sociale pour laisser le champ libre au marché unique. La libre circulation des biens et des services est une chose, mais monsieur et madame tout le monde n'acceptent plus de payer la facture. C'est la raison pour laquelle la Commission européenne avait mis elle-même la lutte contre le dumping social à l'agenda européen, motivée par le Brexit et le succès des partis populistes anti-européens. Car elle a compris que les citoyens européens veulent qu'on mette fin à cette spirale infernale qui tire tout le monde vers le bas.

Toutefois, pour réaliser cet objectif, il faudra faire bien plus que ces belles déclarations dans la presse qui, par après, s'avèrent être une coquille vide.

Vous pouvez faire mieux, Marianne!

Nous ne pouvons pas encore vous délivrer un bon rapport, Marianne Thyssen. Certes, nous ne l'ignorons pas, certains de vos collègues commissaires ne vous ont pas vraiment aidée et certains Etats membres freinent ouvertement des quatre fers quand vous faites des propositions. Et pourtant, nous attendons de vous que vous fassiez mieux. Quand on aime vraiment l'Europe, on veut changer l'Europe. Celui qui pense Europe, veut une autre Europe. Une Europe qui définit des règles sociales, tout aussi contraignantes que les normes budgétaires par exemple.



Frank Moreels
Président UBT

Parkings autoroutiers: manque de places, de confort et de sécurité

L'UBT a présenté un nouveau livre noir consacré à la situation sur les parkings autoroutiers en Belgique. Nous en sommes déjà à la septième édition de ce livre noir. La conclusion est à nouveau: manque de places, manque de confort, manque de sécurité. La situation n'a donc guère changé au cours de toutes ces années car nous étions arrivés aux mêmes conclusions dans les six éditions précédentes.

Tous les parkings visités

Au cours des derniers mois, les collaborateurs de l'UBT ont visité tous les parkings autoroutiers et noté le nombre de poids lourds qui y étaient stationnés. Les installations sanitaires ont été contrôlées, tout comme les prix pratiqués dans les shops. Plus de 1.100 chauffeurs ont collaboré!

Les chauffeurs de poids lourd ont eu le dernier mot car ils vivent les problèmes jour après jour. Pas moins de 1.163 chauffeurs ont rempli notre questionnaire en ligne. Nous avons ainsi pu recueillir des informations précieuses concernant la situation sur les parkings.

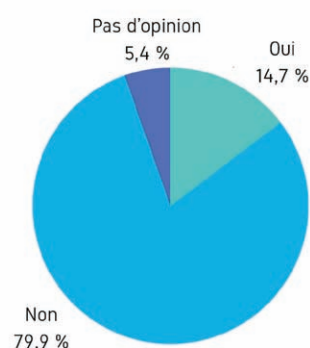
Manque de places de parking

Il n'y a pas suffisamment de places de parking pour poids lourds en Belgique. Trouver une place de stationnement le soir ou pendant le week-end est une véritable gageure. Le taux d'occupation moyen pendant le week-end est de 146%! Manque de places donc qui oblige les camions à se garer sur les voies d'accès et de sortie des parkings car il ne faut pas oublier que les chauffeurs doivent respecter les temps de conduite et de repos.

Manque de confort

Dormir dans la cabine du camion n'est pas très confortable, surtout avec le grondement des voitures qui passent sur l'autoroute. Il faut aussi un minimum d'installations sanitaires. A cet égard, la situation sur de nombreux parkings laisse encore fort à désirer.

ETES-VOUS CONTENT DES INSTALLATIONS SANITAIRES SUR LES PARKINGS AUTOROUTIERS BELGES?



Concurrence déloyale: de plus en plus de camions légers sur nos autoroutes

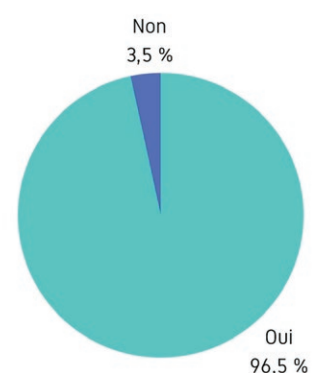
Ces dernières années, le nombre de camions légers a véritablement explosé. Ces camions légers sont des véhicules de moins de 3,5 tonnes pour lesquels le conducteur ne doit pas posséder de permis C. Toute personne possédant un permis B peut donc conduire ce type de véhicule. Qui plus est, les chauffeurs de ces véhicules ne sont pas soumis à la réglementation sur les temps de conduite et de repos, ne doivent pas posséder de certificat d'aptitude professionnelle, ne doivent pas payer la taxe kilométrique. Bref, concurrence déloyale!

Ces camions légers sont généralement immatriculés en Pologne avec au volant des chauffeurs ukrainiens qui roulent parfois des dizaines d'heures d'affilée, après quoi ils attendent sur un parking jusqu'à ce que leur patron leur téléphone pour leur mission suivante.



Lisez notre livre noir sur: <https://tinyurl.com/UBT-livre-parking-2018>

AVEZ-VOUS DÉJÀ ÉTÉ CONFRONTÉ EN BELGIQUE AVEC UN PARKING OÙ IL N'Y AVAIT PLUS DE PLACES DE STATIONNEMENT?



Manque de sécurité

L'insécurité a augmenté ces dernières années. Les mesures prises par les pouvoirs publics pour améliorer la sécurité ont un effet contraire. Fermer un parking n'est pas une solution. Les employeurs quant à eux refusent de payer pour un parking surveillé. Le recours à des firmes de sécurité privées est un emplâtre sur une jambe de bois. Il faut octroyer plus de moyens à la police fédérale de la route afin qu'elle puisse intervenir immédiatement.

LES PARKINGS AUTOROUTIERS BELGES OFFRENT-ILS UNE SÉCURITÉ SUFFISANTE?

