

> POINT DE VUE

Les travailleurs du transport exercent-ils un métier pénible?

Ce gouvernement des droites a porté l'âge de la pension à 67 ans. Ce point ne figurait dans aucun programme de parti. Cela s'appelle tromper l'électeur. Pour dorer la pilule, le gouvernement avait promis d'élaborer un régime permettant de partir plus tôt à la pension à ceux qui exercent un métier lourd. Mais jusqu'ici, on reste dans le brouillard, les fonctionnaires, mais aussi le secteur privé, et donc aussi le secteur du transport. Pourtant, de nombreux chauffeurs, travailleurs logistiques, bagagistes... sont inquiets. Pourront-ils bénéficier du régime des «métiers pénibles»?

Qu'en est-il de la pension anticipée pour ceux qui exercent un métier pénible?

Le gouvernement souffle le chaud et le froid. Celui qui a travaillé dur pourra partir un peu plus tôt mais... cela ne devrait pas coûter un cent de plus à l'Etat. Cela signifie donc que tout le monde devra travailler plus longtemps qu'avant le relèvement de l'âge de la pension à 67 ans, métier pénible ou non. Et que tout le monde devra financer lui-même son départ anticipé.

Une «liste» des métiers pénibles... qui n'existe pas

Une liste des métiers pénibles dans le secteur public a suscité tout un ramdam. Après des négociations entre syndicats des services publics et gouvernement, la

CSC avait publié une liste reprenant les métiers qui, selon elle, entraient en considération pour bénéficier d'une pension anticipée. Toutefois, le gouvernement a nié sur tous les tons l'existence d'un tel accord. Voilà une situation bien confuse pour les travailleurs du transport, d'autant plus que certaines professions de cette liste - qui n'existe pas - se rencontrent également dans le secteur privé. Celle de conducteur de bus par exemple.

Les critères déterminant un métier pénible

Les discussions entre les fédérations patronales et les syndicats ont montré bien vite la difficulté et le danger d'établir une liste de métiers pénibles. Un emploi dans une entreprise n'est pas nécessairement le même que celui exercé dans une autre entreprise. Par ailleurs, les emplois évoluent constamment: ils changent, des nouveaux emplois sont créés.

A peine publiée, une liste fixe de métiers serait immédiatement dépassée. C'est pour cette raison que quatre critères ont été définis pour déterminer les travailleurs qui exercent un métier pénible. Ces critères sont les suivants: un travail physiquement pénible, des horaires de travail irréguliers (pénibilité de l'organisation du travail), un travail dangereux et le stress. Le stress serait un critère

complémentaire en combinaison avec un ou plusieurs des trois autres critères. Le gouvernement a entretemps accepté ces critères. Mais les négociations proprement dites avec le gouvernement sur la concrétisation de cet accord doivent encore commencer.

Implications pour les travailleurs du transport et de la logistique?

L'UBT défend les intérêts des chauffeurs de poids lourds, des travailleurs logistiques (magasiniers, caristes, conducteurs de chariots élévateurs, préparateurs de commande,...), des conducteurs d'autobus et d'autocar, des bagagistes à l'aéroport, des chauffeurs de taxi et des déménageurs. Les travailleurs portuaires bénéficient d'un régime particulier.

Les métiers dans le secteur du transport répondent tous aux critères, du premier au dernier. Pour l'UBT, tous les travailleurs de nos secteurs entrent en considération. Reste à savoir si le gouvernement suivra notre raisonnement et interprétera les critères comme nous le faisons.

La N-VA veut supprimer tout simplement la prépension!

La prépension a déjà été fortement réglementée et s'appelle dorénavant le RCC, le régime du chômage avec complément d'entreprise. L'âge de la prépension a déjà été relevé et porté à 62 ans

(principe général). Une dérogation est prévue pour les travailleurs qui perdent leur emploi à la suite d'une restructuration. Dans ce cas, le RCC est possible à partir de l'âge de 56 ans. Mais l'Open VLD exige maintenant qu'à partir de 2019, les travailleurs licenciés dans le cadre d'une restructuration ne puissent bénéficier de la prépension qu'à partir de l'âge de 60 ans. Et la N-VA va encore plus loin: elle veut tout simplement supprimer le RCC!

Vol de pension: jusqu'à 254 euros pour ceux qui exercent un métier pénible!

Il n'y a pas encore d'accord sur les métiers pénibles, mais nous savons déjà que la pension sera moins élevée. Le mode de calcul de la pension va en effet changer de sorte que le travailleur qui exerce un métier pénible financera lui-même son départ anticipé. Les services d'étude de la FGTB ont chiffré la perte qui en résulte: au minimum 54 euros et au maximum 254 euros par mois!

Vous doutez encore: faites le test

Je mets au défi tous les membres du gouvernement de tester eux-mêmes si les travailleurs du transport exercent un métier pénible. Les gourous du marché du travail qui, assis à leur bureau, font des déclarations sur la nécessité de travailler plus longtemps, sont

également invités à le faire. Selon ces politiciens et experts auto-proclamés, continuer à travailler jusqu'à l'âge de 67 ans ne pose pas de problème. J'invite donc ces dames et ces messieurs à venir travailler pendant un mois comme bagagiste à l'aéroport et de charger et décharger chaque jour 30 tonnes de bagages. Ou comme chauffeur et de passer chaque jour douze heures au volant dans une circulation de plus en plus difficile, avec le dispatcheur sur le dos. Il ne s'agit que de deux exemples parmi beaucoup d'autres. Je me demande s'ils diront toujours avec le même aplomb que travailler jusqu'à 67 ans, c'est du gâteau.

Frank Moreels
Président UBT



Lettre ouverte: les routiers ne doivent pas devenir des parias européens

Frunk Moreels (Président de la Fédération européenne des syndicats du transport (ETF) et de l'Union belge du transport) Kathleen Van Brempt, députée européenne pour le sp.a, vice-présidente du groupe des socialistes et démocrates au Parlement européen (S&D) Hugues Bayet, député européen pour le PS, membre de la commission Transport du Parlement européen.

L'Europe sociale reste le parent pauvre de la construction européenne. C'est la raison pour laquelle les discussions actuelles sur le Socle européen des droits sociaux mais aussi sur le détachement de travailleurs en Europe sont tellement importantes. La semaine dernière, le Parlement européen a adopté un texte qui, même s'il n'est pas parfait, assure une meilleure protection aux travailleurs détachés en Europe.

Hélas, le vote de hier au sein de la commission Transport du Parlement européen risque de mettre gravement en cause les droits fondamentaux et les conditions de trois millions de chauffeurs de

camion.

En résumé, le vote au sein de la commission du Transport signifie:

- que les entreprises de transport pourront obliger leurs chauffeurs à rouler pendant trois semaines d'affilée (avec seulement un seul jour de repos pendant le week-end). C'est seulement ensuite qu'ils pourront rentrer chez eux pour quelques jours.
- que le repos, y compris pendant le week-end, pourra être pris dans la cabine du véhicule, ce qui est contraire à un arrêt récent de la Cour de justice européenne et rendra un repos de qualité et des conditions d'hygiène élémentaire impossibles.
- que le principe de l'égalité de salaire pour un travail égal sur le même lieu de travail ne s'appliquera pas aux chauffeurs de camion.

Tout cela signifie que les routiers auront moins de temps de repos et devront passer leur jour de repos pendant le week-end à bord du camion, avec toutes les conséquences qui s'ensuivent pour leur santé et leur sécurité. Cela implique aussi qu'ils resteront séparés de leur fa-

mille pendant plusieurs semaines et ce dans des conditions extrêmement pénibles pour lesquelles ils touchent souvent un salaire de misère.

Au mois d'avril, la commission des Affaires sociales du Parlement avait encore bien compris l'impact social sur les chauffeurs en soutenant le droit des routiers à un repos de qualité suffisant et à un retour régulier à leur famille ainsi que le principe de l'égalité de salaire pour un travail égal sur le même lieu de travail.

Toutefois, la commission du Transport vient de prendre une décision inverse, ce qui ne démontre pas seulement le caractère virulent des débats au sein de Parlement européen mais aussi comment les intérêts économiques nationaux priment sur les droits sociaux. Mais ne nous trompons pas: il ne s'agit pas d'une lutte entre travailleurs d'Europe de l'Ouest et travailleurs d'Europe de l'Est et du Sud. Il s'agit essentiellement de la construction d'une Europe sociale qui protège les droits fondamentaux de tous les travailleurs européens, met fin au dumping social et à la course vers



le bas laquelle, sous prétexte de la libre circulation, met en péril non seulement les droits sociaux mais aussi le projet européen même.

En effet, on ne peut pas plaider pour la réalisation du Socle des droits sociaux et la protection des travailleurs détachés d'une part, et décider d'exclure plusieurs centaines de milliers de routiers de ces droits sociaux fondamentaux d'autre part.

La décision de la commission du Transport ne laisse que des perdants. Les chauffeurs de l'Europe de l'Est et du Sud seront contraints de continuer à travailler dans des conditions inhumaines, tandis

que les chauffeurs de l'Europe de l'Ouest continueront à perdre leur emploi à cause des pratiques extrêmes de dumping social.

Il est grand temps que les députés européens qui croient au projet européen prennent leurs responsabilités en veillant à ce que ces centaines de milliers de routiers ne soient pas traités comme des travailleurs de seconde zone en raison du caractère particulier de leur métier ou d'intérêts économiques nationaux. Voilà un nouveau défi posé à l'Europe car on ne construira pas l'Europe sur l'injustice sociale. Les routiers ne doivent pas devenir des parias européens.