Secteur du transport

⚥ Un secteur **masculin** ?

Tous secteurs confondus, l'écart salarial entre les hommes et les femmes n'a baissé que de 25 à 24 % entre 2014 et 2017. Peu de choses ont donc changé ces dernières années. Les chiffres officiels publiés par zij-kant montrent que 44 % des femmes actives travaillent à temps partiel contre seulement 11 % des hommes. L'écart salarial est plus important chez les ouvriers par rapport aux employés et aux fonctionnaires. Chez les ouvriers, les femmes gagnent presque deux fois moins (42 %) que les hommes. Les secteurs du transport et du métal sont traditionnellement des bastions masculins. Qu'en est-il ?

L'écart est-il aussi important dans les secteurs du transport ? Et pour quelle raison ? Nous avons posé la question à **Carine Dierckx, secrétaire régionale UBT pour la région Anvers/Malines/Campine.**

Dans la logistique, il y a beaucoup de femmes, souvent occupées à temps partiel ou dans un système de crédit-temps parce qu'elles continuent à assumer les tâches traditionnelles dans le ménage. Chez les chauffeurs de bus effectuant les transports scolaires ou chez les loueurs de De Lijn, on rencontre également beaucoup de travail à temps partiel ou des services coupés, situations que les femmes trouvent intéressantes parce qu'elles peuvent ainsi combiner leur travail avec la garde des enfants. Les chauffeurs de taxi roulent également la nuit sans véritable protection, ce qui continue d'effrayer quand même les femmes. Le secteur du déménagement est encore un vrai bastion masculin. Seulement une femme travaille dans le secteur. Cette situation est due notamment à la lourdeur du travail manuel.

Y a-t-il des secteurs dans le transport où cela joue un moindre rôle ?

Dans le secteur du transport proprement dit, l'écart salarial entre les hommes et les femmes est moins visible. Le travail à temps partiel est pour ainsi dire inexistant et le salaire de base est le même. La seule différence réside dans le type de travail comme les transports nationaux ou internationaux… Le type de travail est aussi parfois lié au nombre d'heures qu'on peut prester ainsi qu'à certaines primes telles que l'indemnité de séjour. J'ai constaté tout au long de ces années que les transports internationaux étaient traditionnellement effectués par les hommes. Mais dans ce secteur également, on voit que les femmes commencent à se manifester, souvent des femmes isolées ou dont les enfants ont déjà quitté le giron familial.

Le travail dans les secteurs du transport, présente-t-il des inconvénients spécifiques pour les femmes ?

Sur la route, les femmes rencontrent beaucoup d'obstacles. Ainsi, l'utilisation de toilettes est loin d'être évidente. Faute d'installations sanitaires décentes ou propres, beaucoup d'hommes font leurs besoins dans la nature. Pour les femmes, cela est beaucoup moins évident.

La sécurité pose également un gros problème. De nombreux parkings ne sont pas gardés et n'ont pas d'éclairage. Les cas de vols, d'agressions et d'attaques sont fréquents. Tout cela n'est pas de nature à améliorer l'attrait de ces emplois pour les femmes.

Les secteurs font-ils des efforts pour attirer davantage de femmes et pour rendre le secteur plus favorable aux femmes ?

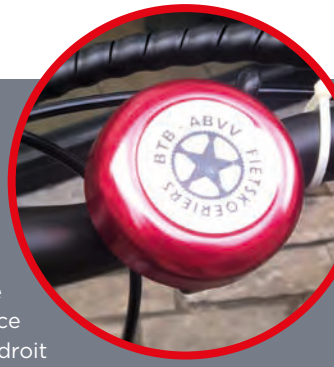
La semaine prochaine, le fonds social lancera une nouvelle campagne pour attirer des chauffeurs. Nous veillons bien sûr à ce que cette campagne s'adresse également aux femmes. L'accent sera mis davantage sur les avantages et les femmes seront plus présentes dans le matériel visuel utilisé. Nous essayerons ainsi de démontrer que le secteur n'est plus un bastion exclusivement masculin et que les femmes y ont certainement leur place. Nous soulignons également que conduire un poids lourd n'est pas un problème pour les femmes. Et nous devons combattre les préjugés concernant l'aptitude à la conduite des femmes en essayant d'en convaincre aussi bien les femmes elles-mêmes que les employeurs. Il ne suffit pas de convaincre les femmes à venir travailler dans notre secteur, nous devons aussi les accueillir à bras ouverts et essayer de tenir compte de leurs besoins en vue de leur intégration.

Il existe bien sûr encore dans notre secteur des emplois spécifiques, des métiers pénibles. Je pense aux déménageurs, aux chauffeurs qui doivent charger et décharger leurs

marchandises, aux chauffeurs ADR et aux chauffeurs dans le secteur des combustibles amenés à traîner de lourds boyaux et à les hisser parfois sur le véhicule. Là aussi, les partenaires sociaux doivent rechercher les outils ergonomiques pour ouvrir ces métiers aux femmes afin qu'elles puissent y accéder dans les mêmes conditions de salaire et de travail que leurs collègues masculins.

La situation est-elle comparable à celle dans d'autres pays, en Europe et dans le monde ?

Les problèmes et obstacles que nous connaissons en Belgique se rencontrent également à l'étranger et je crains que la situation ne soit encore pire dans certains pays. En Belgique, le salaire horaire de base est le même, les différences sont dues surtout aux situations de travail des femmes. À l'étranger, même le salaire de base n'est pas identique ! Parmi les nombreux chauffeurs de l'Europe de l'Est que nous rencontrons sur nos routes, il n'y a presque pas de femmes. La répartition traditionnelle des rôles — l'homme y est le soutien de famille — y est encore largement répandue. De plus, vivre des mois durant dans la cabine d'un camion ou sur un parking n'est pas de nature à attirer les femmes. ■



La fraude chez **Deliveroo** enfin jugulée ?

L'UBT s'occupe depuis des années déjà du sort des coursiers à vélo

L'UBT continue de dénoncer à chaque occasion l'incertitude qui règne au sujet du statut des coursiers à vélo. Tant au niveau fiscal que celui du droit social, Deliveroo recherche les limites de la légalité et réussit chaque fois à se tirer d'affaire. Face au grand public, Deliveroo fait croire d'agir dans les limites de la loi. L'entreprise diffuse des informations incorrectes, même auprès de ses propres livreurs. Ainsi, elle prétend que les livreurs relèvent de la législation fiscale de l'économie collaborative et qu'ils sont des indépendants, et non pas des salariés. Il est grand temps d'infirmer ces déclarations trompeuses de Deliveroo.

Les pouvoirs publics ne le savent pas non plus

L'UBT a rencontré le SPF Finances. Cet entretien a montré qu'une partie importante des coursiers pense à tort relever du régime fiscal de l'économie de partage. C'est Deliveroo même qui avait diffusé cette fausse information. Les doutes apparus au sujet de l'application du régime fiscal de l'économie de partage ont amené Deliveroo à adapter ses contrats dans l'espoir de pouvoir (continuer) à profiter de ce régime. Malgré ces adaptations, il semble juridiquement moins évident de relever de ce régime, y compris pour les coursiers de Deliveroo.

L'entretien avec le SPF Finances a même démontré que le SPF ne le sait plus très bien non plus. Entretemps, Deliveroo en profite pour faire croire à ses coursiers que leur situation fiscale est en ordre... L'UBT se bat pour une application correcte de la législation et pour une communication correcte à ce sujet.

Mise en cause du statut d'indépendant

Le combat de l'UBT ne passe pas inaperçu... Sur le plan du droit social, la situation semble enfin bouger. L'auditorat du travail (c'est-à-dire le ministère public dans les affaires de droit social) a décidé après une enquête de deux ans de citer Deliveroo en justice pour une série d'infractions possibles au droit du travail. Ainsi, l'auditorat du travail affirme que selon la loi, les coursiers à vélo ne sont pas des indépendants mais des salariés. Deliveroo maintient qu'il s'agit d'indépendants et prétend que c'est dans l'intérêt des coursiers mêmes. Hélas, la réalité est tout autre. Pour Deliveroo, le profit passe avant tout. L'entreprise réduit ses coûts au strict minimum sur le dos de ses coursiers. Ainsi, ces travailleurs ne sont pas décemment assurés, ils doivent acheter eux-mêmes leurs outils de travail et le salaire qu'ils gagnent est trop bas.

La procédure engagée devant le tribunal est une « procédure principielle » : en cas de condamnation, la requalification d'indépendant en salarié n'aura pas de conséquences concrètes pour les prestations antérieures des livreurs à vélo. Afin que cette procédure aboutisse, l'UBT lance un appel aux coursiers pour adhérer volontairement à la procédure. De cette manière, ils pourront obtenir une rectification pour le passé. Ils ont la possibilité d'intervenir volontairement dans la procédure jusque fin mars. Quelques militants l'ont déjà fait. Si besoin, les coursiers peuvent toujours contacter l'UBT s'ils veulent une intervention volontaire.

Sécurité et protection : les coursiers y ont droit !

La situation a trop duré. L'UBT espère que la procédure engagée devant le tribunal du travail donnera enfin la sécurité et la protection nécessaires aux coursiers à vélo.

L'UBT ne cessera pas de se battre jusqu'à ce que la situation des coursiers soit réglée !