

L'e-commerce explose

Besoin d'un meilleur statut pour les livreurs

Les chauffeurs livreurs vivent une période extrêmement chargée. En effet, ils doivent livrer des tonnes de colis à domicile. Le dernier baromètre de l'e-commerce montre que pas moins de 20.000 nouvelles boutiques en ligne ont été créées en 2020. Au total, notre pays compte aujourd'hui 48.000 boutiques auxquelles on peut commander en ligne. L'an dernier, le total des ventes en ligne en Belgique se chiffrait à 8,8 milliards d'euros.

En ce qui concerne les chauffeurs qui livrent les colis par camionnette, Tom Peeters raconte : « Tous ces chauffeurs travaillent avec des contrats de sous-traitance pour les grands du secteur comme PostNL, DPD et GLS. S'ils conduisent une camionnette portant le logo de l'entreprise, ils n'ont pas de contrat de travail avec elle. Ils sont contraints de travailler comme indépendants et souvent comme faux indépendants. Pour l'UBT, il est donc extrêmement difficile de joindre ces travailleurs. En effet, d'un point de vue strict, ce ne sont pas des salariés. Leurs conditions de travail laissent donc fort à désirer. Prenons par exemple les temps de conduite et de repos. Contrairement aux poids lourds, les camionnettes peuvent rouler 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Inutile de vous dire que cela crée une charge de travail énorme pour livrer tous les colis à temps. ».

L'UBT se bat depuis de nombreuses années contre cette forme de dumping social, ajoute Tom : « Nous essayons d'améliorer le statut de ces chauffeurs en nous tournant notamment vers les tribunaux afin qu'ils soient considérés officiellement comme des salariés. De cette manière, ils auraient leur mot à dire dans l'entreprise et pourraient négocier avec le soutien de l'UBT leurs conditions de travail et de salaire. Dans le cadre de notre campagne 'Chauffeurs autonomes', nous tentons d'unir et de soutenir les coursiers. Notre campagne s'adresse

à tous les chauffeurs autonomes, qu'ils soient coursiers à vélo au service d'Uber et de Deliveroo, chauffeurs de plateforme roulant pour Uber, Heetch ou Lyft ou encore livreurs de colis travaillant pour des entreprises de transport. La situation de ces travailleurs est souvent très précaire et les contacts que nous avons avec eux montrent qu'ils préfèrent ne pas travailler comme indépendant. »

À toutes fins utiles, Tom précise : « Nous ne sommes pas du tout contre l'e-commerce, mais bien contre le dumping social et la précarité dans le secteur. Il faut payer un prix équitable pour le transport. Par ailleurs, le respect des règles profite aussi aux entreprises de transport. En réalité, il s'agit donc d'un combat commun. Les consommateurs de leur côté doivent comprendre toutes les implications des achats en ligne, notamment quand ils s'attendent à ce que leur commande soit livrée le lendemain déjà. Tout le monde devrait comprendre que les transports ne sont pas gratuits. Le système actuel ne fonctionne que grâce au dumping imposé aux chauffeurs. Heureusement, nous constatons que les choses commencent à bouger. Ainsi, une enquête de l'UBT montre que de nombreux consommateurs sont prêts à payer un peu plus si cela va de pair avec des conditions de travail décentes. ».



L'UBT : le bon choix du coursier à et du livreur de colis

L'UBT a lancé début février un nouveau service destiné aux chauffeurs autonomes actifs dans nos secteurs. Par ce nouveau service, nous souhaitons donner une voix aux indépendants sans personnel, aux coursiers à vélo travaillant pour Uber eats, Deliveroo et Takeaway et aux chauffeurs roulant pour Uber, Heetch, Bep... et leur fournir un service sur mesure adapté à leurs besoins.

Pour informer les chauffeurs autonomes de notre nouveau service, nous sommes descendus sur le terrain ces derniers mois. Ainsi, nous avons été :

le 15 février chez PostNL à Tessenderlo, le 17 février chez les taxis à Bruxelles, le 18 février chez PostNL à Malines et Wommelgem, le 2 mars



Transport routier européen

Étude sur la fatigue au volant

L'ETF a présenté en collaboration avec un certain nombre d'organisations syndicales européennes, dont l'UBT-FGTB, une nouvelle enquête européenne. Cette enquête montre qu'une très grande partie des chauffeurs européens sont fatigués au volant. Une conférence intitulée « La fatigue des conducteurs dans le transport routier européen », qui a duré deux jours, a été l'occasion d'analyser plus en profondeur et de commenter les résultats de cette enquête qui ont été présentés à l'occasion d'une conférence de presse le 4 juin dernier.

Nécessité d'études scientifiques

L'étude, qui s'est focalisée sur les chauffeurs professionnels de camion, d'autobus et d'autocar, a été commandée par l'ETF afin d'examiner si une étude scientifique pouvait confirmer la supposition que beaucoup de chauffeurs européens sont fatigués au volant. Les études scientifiques sur cette problématique sont plutôt rares, la dernière datant déjà d'il y a plus de quinze ans.



Tom Peeters, vice-président de la section transport routier de l'ETF : « Pour nous, il était absolument nécessaire qu'une étude scientifique démontre effectivement que de nombreux chauffeurs professionnels en Europe sont fatigués au volant. ».

➔ Plus d'info ?

Tom Peeters - Adjoint au secrétaire fédéral
UBT-FGTB Transport routier et Logistique

☎ +32 494 44 50 56

✉ tom.peeters@btb-abvv.be

Causes de la fatigue

Manque d'un repos de qualité suffisant

Les chauffeurs sont dans l'impossibilité de prendre un repos suffisant pour reprendre la route frais et dispos le lendemain en raison du manque de parkings confortables, combiné à leur présence permanente dans la cabine de leur camion. Le stress au travail, le bruit et les longues journées de travail sont d'autres facteurs qui sont à l'origine du manque d'un repos qualitatif et suffisant.

Longues journées et semaines de travail

88 % des chauffeurs de camion et 60 % des conducteurs d'autobus et d'autocar travaillent plus de 40 heures par semaine. De plus, une grande partie de ce temps de travail n'est pas enregistré en raison de l'utilisation fautive du tachygraphe, de sorte que la journée de travail monte bien vite à 12-14 heures en raison des nombreuses heures non enregistrées.

Bas salaires pour les chauffeurs professionnels

Les salaires sont trop bas de sorte que les chauffeurs sont contraints de faire de longues journées de travail afin d'avoir un salaire décent à la fin du mois. Des semaines de 50 heures et plus ne sont donc pas une exception mais plutôt la règle. Une semaine de travail de 40 heures permettant de gagner un salaire décent est une exception.

Tom Peeters : « Nous demandons depuis des années que les chauffeurs soient rémunérés conformément aux capacités et aux compétences requises pour ce métier. En Belgique, un chauffeur qualifié, qui doit d'ailleurs suivre des formations complémentaires, gagne toujours moins qu'un travailleur dans le secteur du nettoyage. Il est grand temps que l'Europe reconnaisse, y compris dans le salaire poche, que le métier de chauffeur professionnel est un maillon essentiel de l'économie. ».

Outre la demande de meilleurs salaires, l'ETF pose d'autres revendications aux décideurs politiques européens, notamment le renforcement des contrôles et une Autorité du travail européenne performante. ■

vélo, du chauffeur de taxi

chez GLS à Tongres, le 9 mars chez GLS à Alost, le 11 mars chez PostNL à Ardoioie, le 21 mars chez les coursiers à vélo à Bruxelles, le 16 avril chez DPD à Malines, le 20 avril chez DPD à Lummen, le 22 avril chez DPD à Courcelles, le 18 mai chez DPD à Courtrai, le 20 mai chez les coursiers à vélo à Anvers, le 21 mai chez les taxis à Bruxelles, le 25 mai chez les coursiers à vélo à Bruxelles et le 27 mai chez les coursiers à vélo à Gand.

Mais notre action ne s'arrête pas là. L'UBT est convaincue que le syndicat doit être proche des travailleurs. Tout comme nous le faisons déjà pour les travailleurs de la logistique, les chauffeurs de camion et les conducteurs de bus, nous restons actifs sur le terrain pour les chauffeurs autonomes.