Grève et victoire historiques de chauffeurs routiers d'Europe de l'Est

Des dizaines de chauffeurs d'Europe de l'Est ont, dans un mouvement solidaire sans faille, fait grève pendant plusieurs semaines pour récupérer leurs salaires impayés. Et ont obtenu gain de cause, malgré l'envoi d'une milice privée par l'employeur.

Les chauffeurs des sociétés de transport polonaises Lukmaz, Agmaz et Imperia — appartenant toutes au même chef d'entreprise — ont entamé une grève fin mars en Allemagne, sur un parking à Gräfenhausen (Bade-Wurtemberg). Une grève qui fait suite au non-paiement de leurs salaires. « Le mouvement a été entamé de manière très spontanée, suite à des informations échangées par les chauffeurs sur leur groupe Whatsapp », indique Frank Moreels, président de la Fédération européenne du Transport. Deux motivations : des conditions et horaires de travail intenables et surtout des salaires impayés. « Le tout accompagné de promesses vagues. » Dépit, ras le bol : les chauffeurs s'arrêtent donc sur un parking à Gräfenhausen, un lieu qui leur sert habituellement d'aire de repos.

Au total, environ 70 chauffeurs se sont unis pour réclamer leur argent et du respect. Malgré les différences linguistiques ou culturelles. La plupart étaient Géorgiens, Ouzbeks, originaires du Caucase et d'Asie centrale. La Fédération internationale du transport (ITF) a soutenu le mouvement en aidant aux démarches administratives et aux traductions.

GROS BRAS ET VOITURES BLINDÉES

Les premiers jours passent. L'employeur ne réagit pas. « Il a pensé que le mouvement allait s'essouffler et que le travail allait reprendre rapidement. Mais ça n'a pas été le cas », poursuit Frank Moreels.

La situation dégénère le vendredi 7 avril. La patron de l'entreprise lui-même arrive sur les lieux, accompagné d'agents de sécurité. Son but : récupérer les camions par la force… et mettre d'autres personne au volant. Selon le site de la ZDF, l'on peut voir sur Twitter des photos de l'intervention, où apparaissent une voiture blindée et des « hommes portant des vêtements de type militaire et des gilets pare-balles ». Le média allemand cite également Stefan Körzell, de la Confédération des syndicats allemands, qui évoque une « menace martiale » et une « troupe de voyous paramilitaires » souhaitant mettre fin à la protestation.

Mais les chauffeurs ont montré une belle résistance, et la police est intervenue. « La police était présente et est parvenue à désamorcer la situation. Dix-neuf personnes ont été arrêtées, dont le propriétaire de l'entreprise de transport polonaise. Ils ont reçu l'ordre de rentrer en Pologne. »

SOLIDARITÉ… ET VICTOIRE

Spontanément, la solidarité a grandi autour du mouvement de grève. « Des riverains, les syndicats locaux, des associations ont apporté de la nourriture et ont répondu aux besoins des grévistes. » Une solidarité qui permet de tenir le coup et de résister. Fin avril, tous les salaires étaient payés, pour un total de plus de 300.000 €. « L'employeur a d'abord payé certains chauffeurs, en imaginant qu'ils quitteraient la grève et reprendraient le travail. Mais il s'est trompé. Les gars ont continué, en attendant que tous soient payés. C'est une très grande victoire syndicale. Ces gens vulnérables, pas organisés au départ, prouvent que la solidarité paie. C'est la première fois que des chauffeurs de l'Est se mettent ensemble pour contester les abus dont ils sont victimes. Cette grève a quelque chose d'unique. C'est un exemple pour les autres chauffeurs et pour les syndicats. Nous devons continuer à encourager ces actions. »

LES DONNEURS D'ORDRES DOIVENT PRENDRE LEURS RESPONSABILITÉS

Ces chauffeurs, employés par différentes entreprises polonaises, conduisaient pour le compte de grandes sociétés telles qu'Ikea, Volkswagen, DHL, LKW Walter, Sennder et CH Robinson. La Fédération européenne du Transport le rappelle : les grands acteurs économiques qui utilisent des sociétés de transport malhonnêtes doivent prendre leurs responsabilités. « Ces acteurs économiques détiennent la clé du problème. Dans la course effrénée aux transports toujours moins chers, l'exploitation, le dumping social et les activités criminelles sont le seul moyen d'atteindre les prix beaucoup trop bas qui sont attendus. Il est urgent de mettre un terme à cette situation. » En bref : le dumping social dans le transport routier ne peut cesser que si les clients paient un prix décent pour ce transport.

Régime permanent de chômage économique instauré pour la navigation intérieure

Depuis la pandémie de coronavirus, nos bateliers et matelots de la navigation intérieure ont subi de sérieux coups durs. Fermetures obligatoires, restrictions de toutes sortes et entreprises ayant vu leur modèle économique mis sous pression ont poussé le secteur – et plus précisément nos collègues du transport de passagers par voie maritime – pratiquement au bord du gouffre. Heureusement, les aides corona du gouvernement et les efforts de l'ensemble des interlocuteurs sociaux au sein du fonds social pour la navigation rhénane et intérieure ont apporté un certain soulagement.

Ces efforts ont permis d'éviter les faillites inutiles et de maintenir le niveau du pouvoir d'achat de nos affiliés. Même si les volumes de fret repartent à la hausse et si les passagers retrouvent progressivement leur intérêt pour le secteur, les niveaux actuels sont encore loin des chiffres pré-corona. Une fois de plus, les interlocuteurs sociaux ont uni leurs forces et, sur notre proposition, le régime temporaire de chômage corona a été converti en un système permanent de chômage économique. L'accord de principe ayant été signé, nous attendons la mise en œuvre technique du côté de l'ONEM.

Afin de protéger les entreprises et leurs travailleurs contre les caprices de la météo, le chômage économique pourra être demandé dès lors que la météo ne permet plus de naviguer. À cet égard, nous ne pensons pas seulement aux tempêtes, aux températures glaciales ou aux fortes pluies. Il sera également possible de demander un chômage économique lorsque le niveau des eaux ne permettra plus de naviguer. Ainsi, les niveaux des voies navigables urbaines sont plus susceptibles de fluctuer, en fonction des périodes de sécheresse prolongée ou selon que l'eau en amont est utilisée pour maintenir le niveau des principales voies navigables. Par ailleurs, les interlocuteurs sociaux de la navigation intérieure ont convenu de prolonger le système existant de chômage complémentaire. Une indemnité journalière complémentaire sera prévue, par le biais du fonds social pour la navigation rhénane et intérieure, pour tous les travailleurs touchés par le chômage temporaire. Il s'agit d'un montant de 13 euros pour les matelots, de 18 euros pour les timoniers et de 21 euros pour les bateliers. Ces montants seront indexés. Naturellement, ce nouveau régime s'applique uniquement aux entreprises ressortissant à la commission paritaire de la batellerie.

Pour en savoir plus, n'hésitez pas à prendre contact avec Raf Burm, Section Navigation intérieure de l'UBT-FGTB, **raf.burm@btb-abvv.be**.

Des ouvriers portuaires jeunes et pensionnés se retroussent les manches

Conformément à la tradition et pour la première fois depuis la crise sanitaire, une aide physique sécurisée a de nouveau pu être apportée au centre de repos et de soins De Mick à Brasschaat. Ce centre avait été fondé par l'UBT afin de soigner les ouvriers portuaires atteints de tuberculose pulmonaire pendant leur rééducation. Une collaboration entre nos permanents, nos (pré)pensionnés et nos jeunes a conduit près de 20 personnes à effectuer divers travaux et rénovations dans le centre. Ces mains secourables ont nettoyé les terrasses, ramassé les feuilles recouvrant les chemins, arraché les mauvaises herbes, délimité les places de parking et placé soixante piquets de clôture autour d'un pré afin que le domaine soit prêt pour l'été. Après l'effort, le réconfort : l'équipe a profité d'un drink convivial et a promis de revenir rapidement pour prêter main forte. En tant que groupement professionnel, nous sommes fiers de voir nos membres, toutes générations confondues, démontrer une nouvelle fois que la solidarité n'est pas un vain mot au sein de l'UBT. ◀