> POINT DE VUE

Un avenir pour Brussels Airport!

Quand nous parlons de l'aéroport national de Zaventem, les travailleurs du secteur du transport pensent spontanément à leurs collègues bagagistes : les ouvriers manutentionnaires de Swissport et d'Aviapartner, mais aussi leurs collègues de DHL. Mais en réalité, il y a beaucoup d'autres travailleurs du transport occupés sur et autour de l'aéroport national: les chauffeurs de taxi, les routiers qui vont charger et décharger à Brucargo, les entreprises logistiques établies près de l'aéroport, les chauffeurs des loueurs de la société De Lijn...

Brussels Airport et son importance économique stratégique

Aujourd'hui, Brussels Airport représente 60.000 emplois, directs et indirects. L'aéroport réalise une valeur ajoutée de 3,2 milliards d'euros. L'importance économique de l'aéroport ne saurait donc être mise en doute. Le plan stratégique présenté vers la mi-novembre par la direction de Brussels Airport prévoit même une multiplication par deux des emplois d'ici 2040. Raison de plus pour une organisation syndicale comme l'UBT de contribuer à la croissance et au développement de l'aéroport.

Développement durable ET social

Il va de soi que l'importance économique de l'aéroport doit être conciliée avec son développement durable. Les riverains de l'aéroport doivent être respectés, mais le personnel de l'aéroport mérite autant de respect. Le défi consistera donc à concilier durabilité et croissance économique. Le développement indispensable de l'aéroport doit dès lors être réalisé avec la participation du personnel et des riverains.

Dans le plan stratégique présenté par Brussels Airport, nous retrouvons cette volonté: «*Brussels Airport vise à développer l'aéroport de manière aussi durable qu'équilibrée. Dans son développement et ses projets, l'aéroport tient à prendre en compte leur impact éventuel sur son environnement et ses riverains. C'est la raison pour laquelle, il entame un dialogue ouvert et constructif avec toutes les parties prenantes*». L'UBT est prête à participer à la réalisation de cet objectif.

Créer des emplois à part entière

En effet, la création d'emplois est aujourd'hui plus que nécessaire. De vrais emplois, des emplois à part entière. Car l'aéroport ne connaîtra qu'un véritable développement s'il offre de bons emplois. Il est vrai qu'il faut investir dans des pistes de décollage, dans des bâtiments, dans des routes,... ces investissements sont indispensables. Mais il faut tout aussi bien investir dans la formation du personnel, dans des conditions de travail sûres et décentes, dans des emplois stables ... Objectifs qui ne peuvent être réalisés par des mini-emplois ou des conditions de travail hyper flexibles.

Quand on travaille à l'aéroport, il faut être flexible, le personnel le sait parfaitement. Mais cela ne signifie pas qu'il faille traiter les travailleurs comme des marionnettes suspendues à un fil. Ce dont l'aéroport a besoin, ce sont des emplois à part entière, des contrats à long terme, des horaires consistants, et non pas des contrats d'appel, des mini-emplois, des split shifts...

Du respect pour les bagagistes

Les bagagistes et par extension leurs collègues travailleurs du transport sont déjà très flexibles et veulent continuer à l'être. Mais il ne faut pas jouer avec eux. Il convient donc de mettre fin aux menaces permanentes qui planent sur leur emploi.

Les deux entreprises de manutention actives sur l'aéroport, Swissport et Aviapartner, ont de grandes difficultés à survivre.

L'ouverture de l'aéroport à d'autres manutentionnaires ou les rumeurs concernant les projets d'auto-assistance caressés par certains clients importants ne sont pas de nature à promouvoir un climat social stable. Pourtant, la paix sociale est une condition importante pour le bon fonctionnement de l'aéroport.
Le ministre Bellot ferait donc bien de ne pas ouvrir ce marché et ces grandes compagnies aériennes feraient mieux d'oublier leurs rêves d'organiser l'auto-assistance.

Et les aéroports régionaux?

Certains politiques font croire que les investissements dans l'aéroport national se feront au détriment des aéroports régionaux. D'autres prétendent l'inverse. C'est donner une fausse image de la réalité. Au cours des 20 prochaines années, le nombre de passagers dans le monde augmentera de 3,8% par an, le volume de fret de 4,7% par an. Cette croissance est suffisamment importante pour offrir des opportunités aux aéroports nationaux et régionaux. Les travailleurs du transport ne doivent pas se laisser diviser et savoir que dans cette évolution mondiale, il y a une place pour tous les aéroports en Belgique.

Frank Moreels
Président

L'extension de «*bringr*»: bpost méconnaît l'expertise du personnel de la poste et des services de livraison

Au mois de juin, bpost a lancé à Anvers son service de livraison «*bringr*». Tout comme Uber, «*bringr*» fonctionne au moyen d'une appli. Bpost présente «*bringr*» comme une initiative dans le cadre de l'économie collaborative. Sous la devise «*tout le monde livreur*», cette appli permet à des particuliers de livrer également des colis. Ce service vient d'être étendu aux villes de Gand et de Bruxelles. Une évolution peu heureuse pour le personnel de la poste et pour le personnel des services de livraison, déclarent la CGSP et l'UBT.

Economie collaborative: pas de problème

Non, ce n'est pas l'économie collaborative qui pose problème, pas plus que l'appli. Mais un problème surgit quand il s'agit d'entreprises qui développent toutes sortes d'initiatives qui ne profitent principalement qu'à elles seules et non au citoyen désireux de se faire quelques à-côtés. C'est souvent de cette manière que des services existants, rendus par des professionnels, sont éjectés du marché. Frank Moreels, président de l'UBT: «*Sous le nom d'économie de partage, des entreprises veulent gonfler encore plus leurs profits et, si la possibilité se présente, remplacer du personnel «difficile», créant ainsi de nombreux emplois précaires. Car soyons clairs: souvent, les particuliers qui travaillent dans l'économie collaborative, n'ont pas d'autre choix. En agissant ainsi, bpost commet une grossière erreur.*»

Les professionnels mis sur la touche

«*L'économie de partage*» est la baguette magique pour gommer des emplois. Et voilà qu'une entreprise publique a décidé, elle aussi, d'utiliser ce moyen. Le personnel de la poste et des services de livraison est mis sur la touche et remplacé par des particuliers qui ne bénéficient d'aucune formation, dont bpost ne vérifie pas si leur véhicule est assuré et qui ne se constituent pas de droits sociaux.

Ce genre de systèmes devient possible par les «*statuts ubérisés*» approuvés par le gouvernement fédéral. Pour les grandes entreprises, ces statuts ouvrent des portes restées fermées jusqu'ici: réaliser des économies sur le personnel, tandis que le client ignore tout du (manque de) professionnalisme du particulier.

Concurrence déloyale

Bpost applique maintenant ce qu'UBER a déjà fait: confier l'exécution de tâches à des tiers, qui sont plus flexibles et meilleur marché. En quelques mois, à Bruxelles, le secteur des taxis avait été complètement déstabilisé, jusqu'à ce que le tribunal arrête UberPOP. Espérons qu'il ne faudra pas en arriver là avec bringr. Les particuliers qui assureront la livraison de colis ne se constitueront aucun droit, alors que bringr garde tous les pouvoirs sur eux. Frank Moreels: «*L'extension du service «bringr» constitue une attaque frontale contre l'emploi dans les services de livraison*».

L'Etat organise lui-même des contrats «*zéro heure*» ...

Bpost a beau être une société cotée en bourse, jusqu'à nouvel ordre, l'Etat belge est et reste l'actionnaire principal avec 50,01 % des actions. Chris Reniers de l'ACOD-CGSP: «*Avec «bringr», l'Etat déstabilise le marché du travail en organisant des contrats «zéro heure». La CGSP et l'UBT appellent par conséquent les autorités à bien réfléchir aux conséquences!*».