> POINT DE VUE

La sécurité routière: un objectif des pouvoirs publics et des employeurs?

Ces dernières années, la sécurité routière a bénéficié d'une attention croissante. Excès de vitesse, files trop longues et trop nombreuses, agressions au volant, émissions CO_2 et de poussières fines, ...

Les citoyens exigent – à juste titre – des pouvoirs publics qu'ils prennent des mesures... qui se traduisent souvent par des interventions d'ordre technique : recouvrement du ring anversois, abaissement de la limite de vitesse, introduction d'une taxe kilométrique pour les poids lourds, ...

On a cependant tendance à oublier qu'une bonne politique sociale est également de nature à contribuer à l'amélioration de la sécurité routière. A cet égard, nos collègues du syndicat australien du transport, la TWU, parlent de "safe rates", traduction littérale : "salaires sûrs ", c'est-à-dire des salaires décents.

En réalité, ils veulent dire qu'une amélioration des conditions de travail des chauffeurs professionnels donnera lieu à une amélioration spectaculaire de la sécurité routière. Les chauffeurs mal payés (comme les routiers de l'Europe de l'Est qu'on rencontre sur nos routes) font souvent trop d'heures, bafouant les règles en matière de temps de conduite et de repos. Ce qui n'est pas difficile vu l'absence de contrôles réguliers. Résultat des courses: des chauffeurs fatigués qui constituent un danger pour eux-mêmes et pour les autres usagers de la route ; des chauffeurs qui provoquent plus d'accidents, et donc plus de files, ...

Une étude récente du groupe de réflexion français CNR (Comité National Routier) le confirme. Selon cette étude, le dumping social donne lieu à des infractions massives aux temps de conduite et de repos et aux règles régissant le cabotage (1). Le fait que ces mêmes chauffeurs de l'Europe de l'Est s'absentent pendant plusieurs mois de leur maison, passent souvent les weekends dans des conditions indignes, sont mal formés, ... augmente encore l'insécurité sur nos routes.

Il est donc urgent que les excellences de nos nombreux gouvernements s'occupent effectivement du problème et organisent des contrôles plus fréquents et plus sévères dans le secteur du transport professionnel de marchandises. S'ils ne sont pas motivés par les pertes d'emplois dont sont victimes les routiers belges, qu'ils le soient alors par la volonté d'améliorer la sécurité routière. Aussi bizarre que cela puisse paraître : la lutte contre le dumping social est susceptible de réduire les accidents, les files, les émissions de CO_2, ...

(1) Cf. "Nieuwsblad Transport" du 23 novembre dernier.

Frank Moreels
Président

> CHAUFFEURS D'AUTOCAR:

L'UBT TIRE LA SONNETTE D'ALARME !

L'UBT tente depuis plusieurs mois de négocier un accord avec la fédération patronale FBAA concernant l'hébergement des conducteurs d'autocar en cas de voyages de plusieurs jours à l'étranger. Négociations difficiles car les employeurs ont posé des contre-revendications au sujet des jours de récupération. L'UBT, soucieuse avant tout de la sécurité, exige que les chauffeurs puissent prendre leur repos dans de bonnes conditions. Car un chauffeur fatigué peut constituer un risque sur la route. A l'aube de la saison de ski, ce problème devient de plus en plus urgent.

L'utilisation d'autocars à couchettes –interdits en Belgique- inquiète également les conducteurs. Les passagers ne peuvent en effet pas porter de ceinture de sécurité quand ils voyagent en position couchée. Nos chauffeurs soulignent qu'ils veulent que la clarté soit faite et que pour eux, la sécurité passe avant tout.

Maintenant que l'hiver approche, les navettes se multiplient. Ces chauffeurs professionnels se préparent donc à une période très chargée. Par conséquent, l'UBT exige que les employeurs avancent des solutions concrètes. L'UBT a déjà présenté ses propres propositions:

« *L'employeur doit veiller à ce que les chauffeurs (h/f) qui exécutent des services de navette puissent disposer sur le lieu de destination d'un hébergement décent pour se reposer, à savoir un hébergement où ils peuvent, dans le respect de leur vie privée, prendre leur repos journalier sans être dérangés, dans le but de garantir l'exercice de leur fonction dans les meilleures conditions de sécurité. Par hébergement décent pour se reposer au lieu de destination s'entend une chambre d'hôtel à une personne ou un studio avec toilettes et douche.* »

Cet accord pourra faire l'objet d'une évaluation après la saison d'hiver.

Plus d'info sur le secteur autocars : paolo.diberardino@ubt-fgtb.be

Bal des bateliers chez l'UBT

Dimanche 27 novembre, les bateliers se sont réunis à l'initiative de l'ASBL l'Amicale "De Mick" qui a organisé le "bal des bateliers" dans les locaux de l'UBT au Paardenmarkt à Anvers. L'UBT est en effet consciente du fait qu'il y a trop peu de contacts entre les bateliers alors que la demande de tels contact est grande. Par conséquent, avec ce « *bal des bateliers* », tout le monde y gagnait : non seulement la communauté des bateliers mais aussi l'Amicale "De Mick" qui sponsorisait l'événement (http://www.demick.be). On a dansé au son du magnifique orchestre le "Lou Roman Showband" et on a beaucoup ri avec les blagues de l'humoriste anversois Luc Caals.

Toujours pas de délégués dans le secteur des taxis après des années de négociations !

Le secteur des taxis est un petit secteur qui compte de nombreuses très petites entreprises. Cependant, il compte aussi quelques grandes entreprises qui ont organisé des élections sociales cette année. Depuis quelques années, les organisations syndicales essaient d'obtenir l'installation d'une délégation syndicale, mais les employeurs continuent à renvoyer cette demande aux calendes grecques.

Un secteur petit mais important !

Le secteur compte deux branches : d'une part les taxis et d'autre part les services de location de voitures avec chauffeur (comme par exemple les services de limousine). Le secteur compte actuellement 1983 entreprises de taxi représentant au total 4088 voitures et 1796 entreprises de location de voitures avec chauffeur avec au total 4177 voitures.

Dans le secteur, il y a beaucoup d'indépendants et de nombreuses petites entreprises. Le nombre de très grandes entreprises se compte sur les doigts de la main. Le secteur occupe 6564 salariés, services de taxi et services de location confondus. On retrouve les grandes entreprises dans les villes qui pourtant connaissent elles aussi beaucoup de taximen indépendants. Dans les régions rurales, on retrouve le plus souvent des chauffeurs indépendants et les petites entreprises.

Les syndicats tendent la main aux employeurs qui la refusent gentiment.

Ces dernières années, le secteur des taxis à Bruxelles a été lourdement touché par la venue d'UberPOP. Associant leurs forces, les organisations syndicales et la fédération patronale GTL ont engagé la lutte contre Uber. Elles mènent ensemble une campagne de promotion du secteur des taxis.

Mais la collaboration entre syndicats et patrons s'arrête là. Quand il s'agit des droits syndicaux, les employeurs se rebiffent... Pourtant, GTL, la fédération patronale du secteur, trouve un allié dans l'UBT. En mai 2015, l'UBT a déposé plainte auprès de l'Auditorat du travail de Bruxelles contre Uber pour occupation de faux indépendants. L'UBT a aussi publié un dossier consacré à UBER.

Une CCT "délégation syndicale" : un pont trop loin pour les employeurs !

Les négociations sur la CCT relative à l'installation d'une délégation syndicale avancent de plus en plus au pas d'Echternach : un pas en avant, deux pas en arrière ... Les employeurs ne cessent de trouver des arguments pour ne pas signer de convention. Ils viennent de nous refaire le coup : ils exigent maintenant que les syndicats communiquent par écrit leurs objections au sujet de la dernière proposition, alors que les syndicats l'ont déjà fait oralement lors de la dernière réunion. Une nouvelle perte de temps donc et une attitude patronale inacceptable !

Le secteur des taxis a besoin de se moderniser !

Incroyable mais vrai : il n'existe pas de barème salarial dans le secteur. En effet, les chauffeurs sont rémunérés sur base de la recette. Les chauffeurs qui n'atteignent pas un salaire brut de 1590 euros bénéficient cependant d'une espèce de revenu garanti. Mais ce dernier est soumis à tellement de conditions qu'il est facile pour les employeurs d'y échapper. Il ne faut donc pas s'étonner de la rotation importante dans le secteur et de la difficulté croissante de trouver encore des chauffeurs disposés à travailler à ces conditions.