FGTB UNION BELGE DU TRANSPORT

> POINT DE VUE

Les coursiers à vélo des artistes? Oui, des artistes du guidon...

Les coursiers à vélo sont aujourd'hui à la une de l'actualité. Deliveroo vient en effet de décider de dévaluer leur statut. Du jour au lendemain, ils ont été bombardés indépendants, un fameux recul! Les coursiers eux-mêmes sont déçus. Le ministre de l'Emploi, Kris Peeters, déclare quant à lui ne pas vouloir créer de statut particulier, mais n'est pas opposé à une adaptation de la législation du travail. Et Meryame Kitir, chef de groupe du parti socialiste flamand à la Chambre, propose d'en faire des *«artistes»*.

J'invite tout le monde à ne pas faire d'amalgame. Pour considérer les coursiers à vélo comme des «*artistes*», pour leur donner le «*statut d'artiste*», je ne peux trouver qu'un seul argument: parmi ces jeunes, il y a en effet des artistes, mais des artistes du guidon! Là s'arrête toute comparaison.

D'autres critères pour déterminer leur statut

Quelle est la différence entre un coursier à vélo et un routier de l'entreprise de transport Essers? Le véhicule. Point à la ligne. Ils transportent tous les deux des marchandises pour un client. Ils ne sont pas propriétaires de ces marchandises, roulent donc pour le compte d'un donneur d'ordre extérieur. Le routier livre quelques tonnes de marchandises, par exemple à une grande surface. Le coursier à vélo, lui, livre des petits colis (et des repas dans le cas de Deliveroo). La seule et unique différence entre les routiers et les coursiers à vélo est donc le moyen de transport.
Que les coursiers à vélo soient des ouvriers comme leurs collègues routiers est l'évidence même, ils font principalement un travail manuel (et un travail de jambes pour les coursiers).
Les livreurs à vélo possèdent donc déjà un statut dans le cadre de la commission paritaire 140, laquelle a défini la notion de «*coursier à vélo*».
S'il faut déterminer des règles spécifiques pour cette catégorie de travailleurs, il faut le faire au sein de la commission paritaire dont ils relèvent. C'est ce qu'on appelle la concertation sociale. La règle de base est simple: les employeurs désireux d'obtenir quelque chose sont censés en négocier. Cette concertation est appelée à aboutir à des accords équilibrés dont personne n'est dupe.
Sauf si nous trouvons que les coursiers à vélo sont des travailleurs de seconde zone qui ne peuvent pas prétendre aux mêmes droits que les chauffeurs d'Essers.

Le sp.a commet la même erreur que dans le cas d'Uber

Nous pourrions bien sûr dire qu'il faut absolument créer très rapidement un statut «*spécifique*» ou une «*troisième voie*» pour ces travailleurs. Ce serait une grave erreur! Erreur que commet aussi le parti socialiste flamand quand il s'agit d'Uber à Bruxelles. Le ministre Pascal Smet continue à jurer par une modification de la législation sur les taxis à Bruxelles en vue de «*réguler*» les «*services spéciaux*» offerts par Uber et consorts.
Celui qui croit que cette entreprise qui brasse des milliards fait encore partie de l'économie dite 'de partage' fait preuve d'une grande naïveté. L'objectif de cette multinationale était précisément de casser le marché du taxi et de précariser encore davantage des travailleurs déjà peu protégés.
Pascal Smet tombe lui aussi dans ce piège, améliorant ainsi de manière spectaculaire sa «*popularité*» auprès des chauffeurs de taxi. Il est vraiment convaincu que les taximen seront mieux lotis comme indépendants. Il s'agit d'une décision déplorable qui aura pour effet de créer encore plus de faux indépendants.

Il n'est pas interdit d'être créatif

Ne peut-on dès lors pas faire preuve de créativité face à cette évolution ? Bien sûr que si. Ce ne sont d'ailleurs pas les idées qui manquent à l'UBT quand il s'agit des coursiers à vélo. Ainsi, nous proposons de fixer la durée minimale d'une course entamée. Il n'est en effet pas normal d'être payé uniquement pour la course, mais pas pour les périodes d'attente entre deux courses.
Et quid des équipements de protection individuelle? La mise à disposition d'un casque et de gants par l'employeur est à nos yeux un minimum.
De plus, chaque livreur à vélo doit être informé clairement de ses conditions de travail et de salaire. Saviez-vous que l'application de Deliveroo ne permet même pas d'imprimer le contrat de travail. Le livreur doit se contenter d'un screenshot.
Et quid d'une concertation sociale transparente? Sur ce point, la politique de Deliveroo est aussi simple que blâmable: décider au-dessus de la tête du personnel, s'adresser à la presse et ensuite informer les intéressés de la décision. Il s'agit d'une politique que nous n'accepterions dans aucune autre entreprise.

Les organisations syndicales prennent leurs responsabilités!

Au cours des derniers mois, l'UBT a effectivement discuté avec les coursiers à vélo de Deliveroo. A l'occasion des pop-ups que nous avons organisés à Anvers, à Bruxelles, à Gand, ... nous avons discuté avec des centaines de coursiers. Nous recueillons leurs expériences, dressons l'inventaire de leurs problèmes et réagissons. Nous continuerons à le faire dans les mois qui viennent car les coursiers à vélo méritent mieux que les discussions menées au-dessus de leurs têtes.

Frank Moreels
Président de l'UBT

Dumping social: 112 camions mis à la chaîne chez la firme NSE à Zeebrugge

Le 19 novembre dernier, les services d'inspection ont fait une descente chez la firme de transport North Sea Express à Zeebrugge, également propriétaire de l'entreprise de transport slovaque ETL (191 licences de transport). Ils ont mis 112 camions slovaques à la chaîne. Plus de 130 chauffeurs roumains – qui coûtent encore moins que les chauffeurs slovaques - se sont retrouvés coincés sur les terrains de l'entreprise. Les chauffeurs qui étaient encore sur la route ont reçu via leur ordinateur de bord le message d'attendre sur un parking jusqu'à ce que les services d'inspection soient partis. Voilà la manière dont NSE tente d'échapper aux contrôles.

Les services d'inspection ont interrogé tous les chauffeurs roumains. Agata Osicka et John Reynaert de l'UBT étaient allés sur place ensemble avec le syndicat hollandais FNV pour venir en aide aux chauffeurs. Un peu plus tard, le gérant de l'entreprise annonçait qu'il suspendait toute activité de transport de la firme slovaque ETL jusque début 2018.
L'UBT a collaboré ici avec le syndicat roumain des routiers, SLT. Plusieurs dizaines de chauffeurs roumains se sont affiliés au syndicat SLT qui les aidera à élaborer un dossier et à se constituer partie civile contre les entreprises NSE et ETL.

Le Groupe professionnel du Port d'Anvers a tenu son 8e congrès statutaire le 16 novembre dernier. Les plus de 250 travailleurs portuaires/délégués présents y ont réélu Monique VERBEECK au poste de secrétaire et Marc LORIDAN au poste de président du Groupe professionnel du Port.

Semaine d'action de l'ETF

L'Europe veut un changement drastique des règles dans le secteur du transport. C'est pourquoi les syndicats dans toute l'Europe ont mené des actions contre le paquet Mobilité durant la semaine du 20 novembre. L'UBT a organisé des actions dans toutes les régions.

L'action à Barchon

Action à la frontière franco-belge à Rekkem avec les syndicats français.

Le Conseil fédéral des militants du Groupe professionnel Transport et Logistique s'est réuni samedi 18 novembre dernier à Bruxelles. Cristina Tilling de la Fédération européenne des travailleurs du transport (ETF) commente les projets de la Commission européenne.