



> POINT DE VUE

L'accord sur le détachement: une avancée apparente qui laisse orphelin le secteur du transport!

La semaine dernière, les ministres européens de l'Emploi ont conclu un accord sur le détachement sous les pressions incessantes des organisations syndicales. A en croire le secrétaire d'Etat Philippe De Backer et le ministre de l'Emploi Kris Peeters, cet accord apporterait la solution dans la lutte contre le dumping social. Si cet accord constitue un pas dans la bonne direction, il est largement insuffisant. Il n'y a donc pas de raison de se montrer triomphaliste. Pour réaliser effectivement le principe d'un salaire égal pour un travail égal sur le même lieu de travail, il faudra aller beaucoup plus loin, certainement dans le secteur du transport.

Une durée du détachement trop longue!

La durée du détachement de 18 mois maximum est et reste trop longue. De plus, les Etats membres disposeront d'un délai de trois ans pour transposer les nouvelles règles dans le droit national. Il faudra donc attendre 2021 pour voir les premiers effets. Ce report est incompréhensible! Il créera un nouveau retard dans la lutte contre le dumping social. Pour l'UBT, il faut agir beaucoup plus vite!

Une véritable Europe sociale n'est pas encore pour demain

Les différences dans le domaine de la sécurité sociale resteront: les travailleurs détachés en Belgique recevront certes un salaire belge, mais continueront à payer leurs cotisations de sécurité sociale dans leur propre pays. Opérer via l'Europe de l'Est restera donc avantageux pour les employeurs. Quand le secrétaire d'Etat De Backer affirme qu'il n'y pas d'autre solution possible techniquement parlant, nous devons le contredire avec force. Percevoir les cotisations sociales dans le pays de travail pour les reverser ensuite au pays d'origine est parfaitement possible. C'est pourquoi nous réclamons le paiement obligatoire des cotisations de sécurité sociale dans le pays de travail. Ce n'est qu'à cette condition que le principe d'un salaire égal pour un travail égal deviendra réalité.

Le secteur du transport traité en parent pauvre!

Ce qui nous dérange le plus, c'est que les nouvelles règles régissant le détachement ne seront pas encore d'application au secteur du transport, et ce sous la pression de quelques Etats membres du sud et de l'est de l'Europe. Ces pays exigent en effet l'examen préalable du «*Paquet routier*» de la Commissaire européenne en charge du transport, V. Bulc. Un report inacceptable qui risque de devenir définitif et qui ressemble beaucoup à une manœuvre pour vider de sa substance l'application de la réglementation du détachement au secteur du transport. On ferme une fois de plus les yeux devant le dumping social. Certaines mesures proposées par V. Bulc seront d'ailleurs néfastes pour les chauffeurs car elle souhaite par exemple modifier la réglementation des temps de conduite et de repos ... mais pas à l'avantage des chauffeurs.

Appel aux députés européens

Bon nombre de pays européens ont voté contre cet accord. Cela en dit long sur l'attitude ambiguë de certains Etats membres. La Tchèque a même menacé de sortir de l'Europe. On dirait que ces Etats membres veulent cueillir les fruits économiques de leur appartenance à l'Union, mais sans se montrer disposés à fournir une contribution au progrès social.

Mais le débat n'est pas terminé. Il faudra trouver un compromis entre le Parlement européen et le Conseil. Et il appartiendra en définitive au Parlement européen d'approuver ou de rejeter les mesures proposées aussi bien par la commissaire Thyssen que par la commissaire Bulc. Les députés européens ont donc une responsabilité écrasante. S'ils veulent vraiment mettre fin au dumping social, ils devront amender les textes...

Outre des règles bétonnées pour le détachement, aussi pour le secteur du transport, l'UBT exige la mise en place d'une réglementation incontournable visant les entreprises boîtes aux lettres ainsi que des mesures et des contrôles plus sévères pour réprimer les mécanismes illégaux utilisés par certains transporteurs pour faire rouler des chauffeurs de l'Europe de l'Est dans nos pays pendant plusieurs mois en les obligeant à vivre dans leurs camions.



Frank Moreels
Président de l'UBT
26 octobre 2017

Les coursiers à vélo de Deliveroo renvoyés dans la jungle!

On les voit pédaler dans toutes les grandes villes, les livreurs à vélo de Deliveroo, de Parcify, d'Uber Eats, etc. Mais les entreprises de livraison traditionnelles comme DHL ont également recours à leurs services. Non seulement pour livrer des repas, mais aussi pour amener à destination toutes sortes de marchandises pour compte de tiers.

Mais Deliveroo, suivie par Uber Eats et consorts, pousse le bouchon un peu loin! Cette entreprise ne paie pas ce qu'elle doit à ses travailleurs (qui sont effectivement des salariés!). De plus, les conditions dans lesquelles les coursiers à vélo sont amenés à travailler sont pour le moins dangereuses. Combien de livreurs roulent sans casque? Combien disposent d'un bon vélo?

Steven Steyaert, propagandiste de l'UBT, suit le secteur dès le début: «*Juste au moment où l'UBT*

engage des négociations en vue de conclure un accord visant à améliorer les conditions de travail des coursiers à vélo de Deliveroo, celle-ci nous fait savoir qu'elle ne souhaite plus poursuivre l'actuel régime de travail! La firme a décidé de remplacer les salariés mal payés et non protégés par des faux indépendants encore plus mal payés.»

Il y a peu encore, les livreurs de Deliveroo avaient – par l'intermédiaire de SMart – des contrats de chaque fois trois heures avec un salaire minimal et des conditions de travail précaires, un système jugé apparemment encore trop avantageux par Deliveroo. Le gouvernement des droites crée les conditions pour démanteler les droits des travailleurs et Deliveroo participe allégrement à cette œuvre de démolition en renvoyant les coursiers à vélo dans la jungle! Vive la dérégulation!

Steven Steyaert: «*L'UBT continuera à œuvrer en faveur d'un statut décent pour les coursiers à vélo, pas seulement chez Deliveroo, mais aussi chez Uber Eats, Parcify, etc. Les nouveaux systèmes de transport «in» doivent eux aussi respecter un certain nombre de règles élémentaires*»

Les coursiers à vélo ont, eux aussi, droit à une rémunération correcte et à la sécurité au travail.

L'UBT défend:

- des contrats de travail rémunérés au salaire horaire sectoriel (secteur du transport)
- une assurance contre les accidents du travail
- des équipements adéquats de protection individuelle
- une indemnité-vélo et une indemnité-GSM
- une vraie concertation sociale.

Plus d'infos:

contactez Steven Steyaert:

- Gsm 0468 27 10 73

- steven.steyaert@btb-abvv.be

- UBT – Paardenmarkt 66 à 2000 Anvers



L'UBT – Secteurs maritimes prend congé de son militant hors classe Ludo Nieto!



Il y a quelques semaines, les représentants des secteurs maritimes de l'UBT ont fêté Ludo Nieto, militant modèle, à l'occasion de son départ.

Ludo a milité pendant 32 ans comme délégué syndical chez l'entreprise de remorquage Kotug-Smit (l'ancienne URS), les quatre premières années comme suppléant, les 28 années suivantes comme délégué effectif. Ludo était un homme énormément apprécié, non seulement par ses collègues

pour son souci de leur bien-être, mais aussi par son employeur pour son attitude toujours correcte pendant les négociations. Patrick Van Drom (responsable RH de Kotug-Smit) témoigne: «*Ludo était marié depuis juste un an quand il est entré en service chez nous en 1977. Il n'était pas un négociateur facile, mais nous l'avons toujours connu comme un digne représentant du personnel, doté d'une excellente connaissance des dossiers. Sa présence au conseil d'entreprise, aux réunions de concertation, etc. témoignait toujours de son dévouement et de son engagement basés sur un grand sens de justice. Il a survécu à de nombreux PDG: Georges Letzer, Marc Franken, Dirk Mertens, De Schepper Walter, Peter Vierstraete, et d'autres encore. Nous souhaitons à Ludo et à sa femme Linda une pension bien méritée.*»

Ludo n'a pas seulement milité au sein de l'UBT. Il a également été actif comme animateur pour la FGTB interprofessionnelle. Il avait suivi presque toutes les formations de la FGTB ainsi que les cours de formation sociale et économique à l'Université d'Anvers. Au printemps de 2004, on lui a demandé de participer aux formations interpro-

fessionnelles comme animateur. Rôle qu'il a assuré avec conviction pendant dix ans jusque début 2014 en donnant souvent plus que les 10 jours de formation traditionnels par an.

Koen De Clercq (formateur de la FGTB) témoigne: «*Ludo s'est toujours soucie de développer des militants très forts. Pour lui, la formation était donc indispensable. Il formait lui-même ses camarades et les obligeait presque à suivre les formations syndicales interprofessionnelles. Sa devise était «Apprendre, c'est se défendre.»*»

Dirk Schoeters, secrétaire régional de la FGTB anversoise se rallie à ses propos: «*Ludo a formé de nombreux délégués. Ludo est un panneau publicitaire vivant pour la FGTB. Il incarne l'essence de l'action de la FGTB, à savoir développer une action syndicale forte dans l'entreprise. Sans cette action des délégués et des militants, le syndicat serait beaucoup plus faible. Ludo en est l'exemple vivant. Au nom de la FGTB, je tiens à le remercier sincèrement et je lui souhaite ainsi qu'à sa femme Linda une retraite largement méritée.*»