> POINT DE VUE

L'UBT a fait entendre sa voix le 1er mai

Que reste-t-il à fêter? Voilà la question qu'on me pose régulièrement quand je raconte que je fête toujours le 1er mai. Depuis plus d'un quart de siècle, je participe fidèlement aux festivités organisées à l'occasion de la «*Fête du Travail*». Cette année aussi, avec de nombreux membres de l'UBT, j'étais présent aux manifestations, défilés, festivités du 1er mai.
L'UBT est d'ailleurs fière des réalisations du mouvement socialiste. Nous n'avons nullement à rougir des acquis que nous avons obtenus grâce aux luttes syndicales.

La sécurité sociale: NOTRE sécu!
La sécurité sociale est un régime que nous avons construit nous-mêmes en tant qu'organisation syndicale au début du siècle dernier. Un régime que nous avons par la suite développé pour en faire une structure qui assure une protection sociale solide. Un régime toujours debout aujourd'hui, malgré les innombrables attaques de la droite. Un régime qui combine solidarité et assurance et qui constitue un rempart contre la pauvreté.
Sans allocations de chômage, sans assurance contre la maladie, sans indemnités de maladie professionnelle, ... notre pays compterait bien plus de pauvres. La sécurité sociale est donc une source de solidarité ! En même temps, elle constitue une assurance pour chaque travailleur individuel qui a la garantie de toucher sa pension à l'issue de sa carrière, qui sait qu'il y a un filet de sécurité lorsqu'il est victime d'une maladie ou d'un accident du travail.
Le 1er mai était donc aussi un jour où nous avons clamé haut et fort: pas touche à NOTRE sécurité sociale!

Chauffeurs de bus: eux aussi doivent aller au petit coin!
Quand nous constatons aujourd'hui, au 21e siècle, que les chauffeurs qui roulent pour les loueurs de la société De Lijn n'ont pas le droit d'utiliser les installations sanitaires de cette société, qu'ils sont mis sous une pression telle qu'ils sont dans l'impossibilité de prendre une pause pour manger leurs tartines ou aller au petit coin, ... nous savons qu'il y a encore beaucoup de pain sur la planche, qu'il reste beaucoup de problèmes à régler.
Les conducteurs d'autocar qui amènent les skieurs à destination ou qui assurent des citytrips n'ont toujours pas la garantie de pouvoir disposer d'une chambre décente pour se reposer et prendre une douche. Souvent, ils doivent se contenter d'un réduit, d'un débarras ou ... de leur autocar. Résultat des courses: ils reprennent le chemin du retour fatigués.
Cependant, les employeurs de la FBAA continuent à refuser obstinément de conclure une CCT pour régler ce problème. Faudra-t-il attendre qu'un nouvel accident d'autocar de produise dont on imputera alors la responsabilité au conducteur surmené? Ou règlerons-nous le problème maintenant? Voilà la question que nous continuons à poser aux employeurs!

Les dockers réclament la clarté au sujet de leur statut!
Sous la pression du mécène d'art Fernand Huts qui a placé sa fortune aux Bahamas, la Commission européenne a lancé une procédure d'infraction contre l'Etat belge, remettant en question la Loi Major, une loi qui assure un statut décent aux travailleurs portuaires.
Les dockers ont déjà repoussé plusieurs attaques contre leur statut, y compris cette dernière. L'UBT a opté pour négocier un compromis visant à répondre aux griefs formulés par la Commission européenne, sans toucher à l'essence de la Loi Major. Un compromis qui a été approuvé par une très large majorité des dockers à l'occasion d'un référendum.
Or, que constatons-nous? Depuis plusieurs mois déjà, la Commissaire européenne, madame Bulc, reporte la décision de retirer la procédure de mise en demeure. Nos dockers réclament que la clarté soit faite. Maintenant!
Cette même Commission européenne, par la bouche de cette même commissaire Bulc, voudrait maintenant «*revoir*» (lisez «*assouplir*») la règlementation des temps de conduite et de repos des chauffeurs de bus et de camion. Si les propositions de la Commission se matérialisent, les chauffeurs devront rouler plus longtemps et pourront se reposer moins longtemps! Et ce alors que les chauffeurs de l'Europe de l'Est peuvent rouler librement en Belgique, sans respecter la législation sur le cabotage, sans se soucier des directives et règlements européens, souvent pour le compte de transporteurs belges! La Commission européenne ferait mieux de s'occuper de cette problématique et de la lutte contre les firmes boîtes aux lettres!

L'UBT relève le défi
Voilà quelques exemples seulement des nombreux défis auxquels nous sommes confrontés en tant qu'organisation syndicale. Défis syndicaux que nous ne manquerons pas de relever. Ainsi, de nombreux ouvriers du transport doivent faire beaucoup d'heures pour avoir un salaire décent. La flexibilité dans les secteurs est énorme, tout comme la charge de travail et le stress. Il y a donc encore beaucoup de pain sur la planche!
Le 1er mai ne concernait donc pas que le passé. Il concernait aussi et surtout l'avenir. Un avenir qui s'annoncera peu rose pour les travailleurs du transport s'ils ne peuvent pas compter sur une organisation syndicale forte. Un avenir que la droite forcera à son avantage si nous ne faisons pas entendre notre voix.
Chauffeurs, dockers, logisticiens, ... ont tous fait entendre leur voix le 1er mai. Ils pourront continuer à compter sur l'UBT demain!

Frank Moreels
Président de l'UBT

Les armateurs à la barre, les bateliers à la traîne

Bonne nouvelle pour la navigation intérieure belge. L'Institut pour le Transport par la Batellerie (ITB) vient de publier ses nouvelles statistiques. Aussi bien les volumes chargés que les marchandises déchargées ont augmenté de plus de 10% en 2016 par rapport à l'année précédente. L'UBT-FGTB Secteur de la navigation intérieure se dit bien entendu satisfaite de cette évolution remarquable. Le secteur de la batellerie ne rend pas seulement un grand service à la mobilité en soulageant les routes et en réduisant donc les files, il renforce aussi d'importants hubs logistiques, contribuant ainsi à l'expansion des ports dans le pays. Il est particulièrement réjouissant de constater qu'en Flandre, le transbordement de marchandises a connu une hausse de 30%. Jacques Kerkhof, secrétaire UBT de la Navigation intérieure: *«Les nombreux investissements faits ces dernières années dans la construction de quais de déchargement le long des voies d'eau commencent à porter leurs fruits. Les prestataires de services logistiques misent de plus en plus sur un large éventail de modes de transport. Cette évolution ne profite pas seulement à l'homme mais aussi à l'environnement, une évolution à laquelle nous ne pouvons qu'applaudir en tant qu'organisation syndicale.»*

Ces bonnes nouvelles devraient en toute logique se traduire par une augmentation de l'emploi. Or, la réalité est tout autre. «*Actuellement, le secteur de la navigation intérieure compte quelque 1.400 «bateliers»* indépendants et environ 750 «*bateliers'*»salariés.» Terme utilisé à dessin par Jacques Kerkhof. «*Nous voyons d'un mauvais œil comment de grands armateurs belges délocalisent leurs activités vers des paradis fiscaux depuis des années, tout en profitant pleinement des importants efforts consentis par les contribuables pour investir dans la construction de quais de déchargement.*» Mais ce n'est pas tout pour l'UBT-FGTB. La flotte belge compte au total plus de 1100 bateaux. Si on respecte l'équipage minimal légal de 3 personnes par bateau, on devrait donc arriver à un total de 3300 emplois. Or, un simple calcul du Groupe professionnel UBT de la navigation intérieure nous apprend qu'au moins 1200 postes de travail (indépendants ou salariés) ne sont donc pas connus! Jacques Kerkhof: «*Le dumping social prend des dimensions gigantesques dans le secteur de la navigation intérieure, alors que les risques d'être pris en flagrant délit sont minimes. Les bateaux empruntent généralement la Meuse et le Rhin, le plus souvent aux Pays-Bas et en Allemagne, pays où les services de l'inspection sociale belge n'ont aucune compétence. Le travail au noir est également un fléau énorme. Par ailleurs, nos membres se plaignent de la charge de travail trop élevée. Trop de travailleurs sont forcés de prester encore plus d'heures supplémentaires, au-delà de ce qui est autorisé par la loi. Ils mettent ainsi en danger la sécurité de leurs collègues, le chargement du bateau et l'infrastructure des voies navigables. Les collisions qui ont eu lieu ces derniers mois en attestent. L'UBT plaide depuis longtemps pour l'enregistrement électronique des temps de navigation et de repos, mesure qui ne peut que bénéficier à la sécurité en général.*» Le Groupe professionnel UBT de la Navigation intérieure planche sur un plan d'action visant à rendre le secteur plus durable au niveau social et écologique. «*Il y a encore beaucoup de pain sur la planche. Avec un taux de syndicalisation de 85% dans le secteur, nous avons le devoir de nous retrousser les manches et de prendre l'initiative,*» souligne un Jacques Kerkhof combatif.

Manifestation européenne contre le dumping social

Le mercredi 26 avril un millier de chauffeurs de bus, de car et de camion se sont rassemblés au rond-point Robert Schuman à Bruxelles à l'appel de l'ETF, la fédération européenne des travailleurs du transport.

Ils ont appelé la Commission européenne à s'attaquer aux lacunes de la législation de l'Union européenne afin de la rendre plus contraignante et plus effective dans la lutte contre le dumping social et la concurrence déloyale dans le transport routier.
A l'issue de la manifestation, une délégation de l'ETF a été reçue par la Commissaire européenne, madame Violeta Bulc. La délégation a exposé les préoccupations et les propositions des travailleurs concernant la «*Road Initiative*» de la Commission européenne. Cette initiative de la Commission est un paquet de propositions qui risquent d'apporter des changements néfastes à la règlementation des temps de conduite et de repos.
Pendant l'action, deux camions étaient stationnés au rond-point Schuman avec des chauffeurs de l'Europe de l'Est et de l'Europe de l'Ouest qui ont expliqué à la presse, largement présente, dans quelle mesure les propositions de cette initiative de la Commission européenne allaient changer leurs conditions de vie et de travail.