> POINT DE VUE

L'UBT appelle Bart De Wever à respecter les chauffeurs de camion!

La profession de chauffeur de camion est un métier à pénurie. Pas étonnant quand on sait ce que vivent les camionneurs jour après jour. Mais ces derniers mois, leur vécu dépasse toutes les bornes. En effet, les bouchons monstres qui frappent la ville d'Anvers et ses environs empêchent les chauffeurs de faire leur boulot. Par conséquent, l'UBT appelle tous les responsables politiques à se bouger et en premier lieu la N-VA qui tient pour ainsi dire toutes les ficelles, pas seulement à Anvers, mais aussi en Flandre et au niveau fédéral.

Congestion des routes à Anvers

Les travaux sur les «*Leien*», le grand boulevard qui traverse toute la ville, fermés à cause de ces travaux, provoquent des files interminables sur les routes, non seulement pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, mais aussi pour les transports routiers. Aujourd'hui, les chauffeurs de camion passent des heures dans les embouteillages autour de la ville d'Anvers. Mais ce n'est pas tout. De grands travaux sont également en cours sur des trajets importants. Ainsi, le bitumage de la R2 entre le Tijsmanstunnel et le Liefkenshoektunnel, prévu cet été, provoquera également pendant plusieurs mois de gros problèmes de circulation. La municipalité d'Anvers, avec à sa tête Bart De Wever, et le ministre N-VA de la Mobilité, Ben Weyts, ont clairement besoin d'être secoués – et pas un petit peu - pour qu'ils misent sur les transports en commun afin de réduire les embouteillages, élaborent un plan de mobilité digne du nom et réservent aussi une place aux transports de marchandises, chaînon crucial de notre économie!

Réduction des péages et primes de nuit pour les transporteurs: pas une solution

A partir de fin juin, les poids lourds bénéficieront d'une réduction du péage s'ils empruntent le Liefkenshoektunnel la nuit. Une réduction qui ne sera accordée que pour la durée des travaux. Si l'on veut vraiment «*soulager*» le Kennedytunnel, il faudra prendre des mesures plus radicales telles que la suppression pure et simple du péage au Liefkenshoektunnel.
Par ailleurs, des «*primes de nuit*» seront bientôt accordées car DP World, un important terminal de conteneurs dans le port d'Anvers, veut traiter plus de conteneurs la nuit. A juste titre! C'est la raison pour laquelle on prévoit l'octroi d'une prime de 10 euros par nuit aux transporteurs. Vous lisez bien: aux transporteurs, pas aux chauffeurs! L'étalement du trafic des poids lourds est une nécessité, mais les prestations de nuit doivent être compensées. En premier lieu pour le chauffeur car c'est lui qui est au volant la nuit. Et non pas pour l'employeur qui, dans son bureau climatisé, bouleverse la vie sociale de ses chauffeurs d'une simple pression sur un bouton ...

Chauffeurs victimes de la problématique des réfugiés

Un chauffeur a trouvé la mort il y a quelques jours dans le Nord de la France. Des réfugiés avaient dressé un barrage routier dans l'espoir de pouvoir se cacher dans les camions bloqués et rejoindre ainsi la Grande-Bretagne. Un chauffeur a trouvé la mort, n'ayant pas pu éviter le barrage.
La question n'était pas de savoir si un accident mortel aurait lieu, mais quand. Les mesures prises par les autorités sont insuffisantes. La fermeture des parkings autoroutiers belges n'est pas une mesure effective: le parking autoroutier de Drongen sur l'E40 est fermé la nuit depuis plusieurs mois déjà, mais cette mesure a pour seul effet de déplacer le problème. Il ne faut donc pas fermer les parkings aux chauffeurs qui doivent prendre leur repos obligatoire, il faut les surveiller mieux! Et le gouvernement belge devrait peut-être secouer ses collègues français pour qu'ils garantissent la sécurité de nos camionneurs en France.

Frank Moreels
Président UBT
22 juin 2017

Vive le «*Waterbus*», mais avec un statut du personnel correct!

A partir du 1er juillet, le Waterbus, un service de navette par bateau, reliera la Rive gauche et la Rive droite à Anvers. Ce service nouveau devrait donner une réponse partielle aux embouteillages interminables qui touchent la ville et ses voies d'accès. Même s'il y a beaucoup à redire sur l'échec de la politique anversoise en matière de mobilité, l'UBT salue la venue du Waterbus. Toutefois, nous nous posons des questions au sujet du statut social du personnel de ce service de navette. «*Le service commence bientôt et nous ne sommes encore au courant de rien,*» râle Jacques Kerkhof de l'UBT. D'après le cabinet de l'échevin responsable, toutes les conditions légales sont remplies.

Demandes répétées

L'an dernier, après la première conférence de presse de l'échevin compétent, nous avions immédiatement pris contact avec son cabinet pour discuter des conditions de travail du personnel qui assurerait le service de navette. Nous avions même remis les salaires en vigueur dans le secteur du transport de passagers. Depuis lors, c'était le silence total, malgré nos demandes répétées. Nous avons finalement dû nous adresser à la presse pour que l'autorité portuaire daigne nous répondre. Aujourd'hui, nous savons que le service de navette sera exploité par l'entreprise hollandaise Aqualiner, avec d'abord des équipages hollandais!

Suivi et contrôle

Ils peuvent bien entendu s'attendre à une visite de l'UBT car nous comptons vérifier si toutes les règles sont respectées. L'UBT veut que les conventions collectives soient appliquées et que toutes les cotisations dues au Fonds social de la navigation intérieure soient payées. Les équipages bénéficient en effet d'une réduction du temps de travail, ont droit à une intervention dans les formations suivies ainsi qu'à une pension complémentaire, etc. Les personnes qui travaillent en Belgique ont droit aux conditions de salaire et de travail en vigueur dans notre pays! Sinon, il est question de dumping social. Nous considérons que ni l'autorité portuaire ni la ville d'Anvers ne voudront se rendre complices de telles pratiques.

Campagne de recrutement pour le Waterbus

On nous a répondu aussi qu'on procéderait à l'embauche de personnel belge après une phase test pour l'équipage du Waterbus anversois. Voilà un autre point que nous ne manquerons pas de contrôler. Espérons que la ville d'Anvers et l'autorité portuaire tiendront parole.

Pour plus d'informations sur les secteurs maritimes, visitez notre site www.ubt-fgtb.be, rubrique Secteurs maritimes.

Accords sectoriels déménagement, commerce de combustibles et services réguliers spécialisés (transports scolaires)

Après la conclusion de l'accord interprofessionnel, les négociations ont commencé dans les secteurs. Pour les entreprises des secteurs déménagement (commission paritaire 140.05), commerce de combustible (commission paritaire 127) et services réguliers spécialisés (commission paritaire 140.01), une série d'accords viennent d'être signés.

Pouvoir d'achat

Dans tous ces secteurs, nous sommes parvenus à épuiser la totalité de la marge salariale. Cela signifie donc une augmentation des salaires bruts de 1,1%. Pour le commerce de combustible à partir du 1er mai 2017, pour le secteur du déménagement à partir de juin 2017 et pour le secteur des services réguliers spécialisés (les transports scolaires) à partir du 1er juillet 2017.

RCC, emplois de fin de carrière et crédit-temps

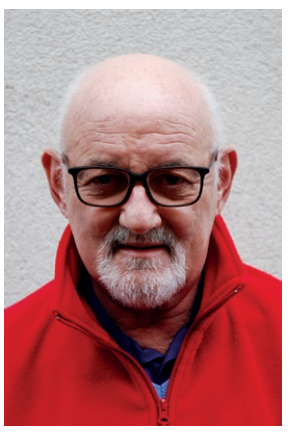
Dans le commerce de combustibles et le secteur du déménagement, les conventions existantes conclues au sein du Conseil National du Travail seront intégrées aux conventions sectorielles.

Négociations dans le secteur bus & car

Les négociations se poursuivent dans le secteur bus & car, plus particulièrement pour les transports irréguliers (autocars) et les chauffeurs des exploitants du TEC et De Lijn. Nous ne manquerons pas de vous informer de l'issue de ces négociations. Les négociations dans tous les sous-secteurs bus & car portent bien entendu sur le RCC, les emplois de fin de carrière et le crédit-temps.

> DÉPART PRÉMATURÉ D'UN CAMARADE

Johan van Och



12/02/1955 – 16/06/2017

Le 16 juin, notre camarade Johan Van Och, militant et délégué syndical de l'UBT, nous a quittés prématurément. Johan était un délégué combatif dans l'entreprise d'autocar VBM à Lommel où il a introduit l'UBT et assuré sa présence. Membre du bureau de la section locale du parti socialiste flamand de Lommel, il était un militant fidèle sur qui le député-maire Peter Vanvelthoven pouvait toujours compter. Johan était aussi un militant apprécié de l'UBT et plus particulièrement de ses collègues chauffeurs de bus. Il nous manquera énormément.

Johan laisse son épouse Marie-Thérèse Cochet, ses deux fils, Bart et Wim, et sa petite fille Sophia dont il était si fier. L'UBT présente ses sincères condoléances à la famille et aux amis de Johan et leur souhaite beaucoup de courage en ses moments particulièrement difficiles causés par ce décès injuste et prématuré.