LETTRE OUVERTE DE FRANK MOREELS – PRÉSIDENT DE L'UBT-FGTB

14 juillet 2026

NE LES CROYEZ PAS !

83 pourcent !

C'est le chiffre avancé par le ministre David Clarinval (MR) et le député Axel Ronse (N-VA) pour défendre le succès des « flexi-jobs ». Selon eux, ces emplois sont principalement occupés par des personnes qui ont déjà un emploi fixe. Cela vise à démontrer que les « flexi-jobs » ne remplacent pas les emplois classiques, mais offrent simplement une possibilité supplémentaire de gagner un peu plus d'argent.

Ce discours semble convaincant. Seulement, il ne tient pas la route lorsqu'on observe la réalité sur le terrain, surtout dans le secteur du transport de personnes.

Dans le transport de personnes, environ la moitié des personnes exerçant un « flexi-job » ont un emploi fixe. Le groupe le plus important est constitué de retraités. Pas moins de 55 % des personnes exerçant un « flexi-job » dans ce secteur – soit 3 720 personnes – ont déjà mis un terme à leur carrière. Ce chiffre est révélateur. Après une carrière complète, ces personnes devraient pouvoir bénéficier d'une retraite digne. Le fait qu'elles soient si nombreuses à reprendre le travail soulève une question dérangeante : le font-elles par choix, ou parce que leur retraite est insuffisante pour joindre les deux bouts ?

Dans le secteur des transports réguliers, notamment le transport scolaire, le tableau est encore plus frappant. Dans ce secteur, 62,5 % des personnes exerçant un « flexi-job » ont plus de 65 ans. Nous confions donc nos enfants à des retraités qui exercent une activité complémentaire.

Il ne s'agit pas seulement d'un enjeu social, mais aussi d'un enjeu de sécurité. Personne n'échappe en effet aux conséquences du vieillissement. Les réflexes ralentissent, la concentration diminue et la capacité de réaction s'affaiblit. Ce n'est pas un jugement de valeur, mais une réalité biologique. Est-il donc raisonnable que de plus en plus de chauffeurs, responsables quotidiennement de dizaines de jeunes passagers, soient (contraints de) combiner leur pension avec un flexi-job ? Cette question mérite au moins un débat de société sérieux.

Il existe par ailleurs une autre réalité dont on parle rarement : **le coût du système.**

Selon certaines estimations, la conversion des quelque 262 000 « flexi-jobs » en contrats de travail classiques rapporterait à l'État, en 2025, environ 363,6 millions d'euros supplémentaires en impôts et 124,7 millions d'euros en cotisations sociales.

Au total, près d'un demi-milliard d'euros : 488 millions. Pour 2024, le manque à gagner est estimé à 391,5 millions d'euros.

Ce sont là des ressources qui, aujourd'hui, ne sont pas affectées à notre sécurité sociale, à nos retraites ou à nos services publics. Ceux qui présentent les « flexi-jobs » exclusivement comme une réussite doivent également faire preuve d'honnêteté quant à ce coût et se demander si des statuts fiscalement avantageux ne risquent pas, à terme, d'évincer l'emploi régulier.

« Oui, mais », rétorquent les employeurs, « il y a une pénurie de chauffeurs, nous ne trouvons tout simplement pas suffisamment de chauffeurs. » C'est sans doute vrai. Et cela tient au statut précaire des chauffeurs de bus et d'autocars. Ceux qui ne veulent pas rendre les conditions salariales et de travail du secteur attractives ne trouveront bien sûr pas de chauffeurs. Le statut des chauffeurs de bus scolaires est tellement médiocre que tous ceux qui y travaillent n'ont qu'une seule ambition : trouver un autre emploi le plus vite possible. Pas de contrats à durée indéterminée, des services fractionnés, des salaires bas… Il est bien sûr impossible de trouver des chauffeurs dans ces conditions.

Pire encore, on nous signale de plus en plus souvent que des chômeurs à la recherche active d'un emploi n'ont aucune chance d'en trouver parce que les travailleurs en « flexi-job » les évincent du marché du travail.

Le débat sur les « flexi-jobs » mérite donc mieux qu'une simple statistique soigneusement choisie. Il mérite une vision d'ensemble. Car derrière ce chiffre de 83 %, se cache une réalité bien plus complexe. Dans le secteur du transport de

personnes, les faits montrent que les « flexi-jobs » sont occupés en grande partie par des retraités, et non par des personnes ayant un emploi fixe.

Quiconque souhaite mener un débat de société fondé sur des faits ne peut continuer à ignorer cette réalité. Ne croyez donc pas aveuglément les slogans. Regardez les chiffres.
Et surtout : regardez les personnes qui se cachent derrière ces chiffres.

Ne les croyez donc pas, Clarinval et Ronse !

Frank Moreels
Président Union Belge du Transport - UBT-FGTB