DÉCEMBRE 2025

be ▸ motion

magazine pour les membres de l'UBT-FGTB

bpost
PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE

Déposé Antwerpen X – P708470
Magazine trimestriel
Décembre 2025
Éditeur responsable :
Président. Frank Moreels
Paardenmarkt 66 - 2000 Antwerpen 1

4 Stan De Spiegelaere sur les travailleurs silencieux, Amazon et la participation

8 Entretien avec Thomas Dermine (PS) et Patrick Janssens (Vooruit)

29 La voie vers une navigation propre

FGTB UBT

Truckers Hotline de l'UBT aide les chauffeurs partout en Europe

be ▸ motion

Décembre 2025

14 Pourquoi Louis Major est toujours présent dans le port

20 5 choses à savoir sur nos parkings autoroutiers

26 La navigation intérieure mérite plus d'attention qu'elle n'en reçoit actuellement

4 ▸ Stan De Spiegelaere s'exprime sur les travailleurs silencieux, Amazon et l'avenir de la participation

7 ▸ Amazon-délégué Antonio Salerno sur l'exploitation cachée dans le secteur logistique

8 ▸ Entretien avec Thomas Dermine (PS) et Patrick Janssens (Vooruit)

16 ▸ L'UBT lance Truckers Hotline pour aider les chauffeurs partout en Europe

24 ▸ Maxim Moons, une jeune force pour le port de demain

29 ▸ La voie vers une navigation plus propre

Colophon

Contenu : Frank Moreels, Véronique De Roeck, Freya Dhooghe, Mariëlle Degeeter
Composition : D'hondt-Ravijts bv
Photos : Andreas Gijbels et Shannety Lequenne
E.R. : Frank Moreels, Paardenmarkt 66, 2000 Antwerpen

Dès le premier jour du gouvernement Arizona, nous savions ce qui nous attendait. Un bloc de droite - De Wever, Bouchez main dans la main - qui voulait démanteler nos droits sociaux avec beaucoup d'enthousiasme.

Et oui, Vooruit était à la table des négociations… Non pas parce qu'ils le souhaitaient vraiment, mais parce qu'ils voulaient limiter les dégâts et ne pas laisser le champ libre à la droite. Ils ont essayé d'atténuer le pire, c'est vrai. Mais soyons honnêtes : **cette année, nous nous sommes surtout battus contre des mesures qui n'auraient jamais dû exister !**

Car qu'est-ce qu'on nous a proposé ?

- La suspension des chômeurs de longue durée : stigmatisation au lieu de solutions, sanctions au lieu d'aide et d'accompagnement.
- Une réforme des retraites qui revient à **travailler plus longtemps pour une retraite moins élevée**.
- Des attaques contre les malades de longue durée.
- Plus de flexibilité sans compensation, combinée à des tentatives de suppression des primes de nuit et d'équipe.
- Et bien sûr : encore plus de flexi-jobs, encore plus d'emplois précaires.

C'est une attaque frontale contre les travailleurs.

Pendant ce temps, les employeurs reçoivent 25 milliards d'euros par an d'aides, et KBC réalise 1 million d'euros de bénéfices… par jour ! 1 % des Belges les plus riches possèdent autant que les 75 % les plus pauvres, et la fortune de Fernand Huts a doublé en trois ans. Pensez-vous que les efforts sont « équitablement répartis » ? Pas moi !

Nous étions debout et l'UBT était en première ligne de la résistance

Comme toujours, certaines personnes ont prétendu que mener des actions était « inutile ».

Pour moi, 2025 peut se résumer en un mot :

résistance !

Eh bien, regardons les faits :

- **13 janvier, 13 février, 25 juin, 14 octobre** : des dizaines de milliers de personnes dans la rue.
- **31 mars et 26 novembre** : grèves générales.
- Nos collègues des bus et des autocars ont même ajouté des journées d'action supplémentaires par solidarité avec les services publics.

Et qu'est-ce qui s'est passé ?

Les actions fonctionnent.

Grâce à la pression, aux grèves et à une mobilisation soutenue, des concessions ont été obtenues sur des points qui auraient autrement été balayés par un bulldozer cette année :

- Des moyens et des pouvoirs supplémentaires pour contrôler le dumping social.
- Des inspecteurs des transports dotés de pouvoirs policiers.
- Le maintien des pistes d'atterrissage.
- Le maintien de la prise en compte des congés de maternité et de soins dans les droits à la pension.
- Les dockers et les pêcheurs ont été protégés des économies sur le chômage.
- Après la grève générale du 26 novembre les périodes de maladie et la première année de travail sont aussi considérées comme des journées assimilées.
- Et pour couronner le tout : les plans de retraite de Jambon sont reportés d'un an !

Ce ne sont pas des cadeaux, mais le résultat d'une lutte.

Et nous pouvons en être fiers.

Merci à tous les militants de l'UBT qui, cette année, ont enfilé leur veste, risqué leur emploi et sont descendus dans la rue. Sans vous, nous n'aurions pas pu remporter ces victoires.

2026 : pas de pause. Continuons !

Au moment où j'écris cet édito, fin novembre 2025, l'accord de gouvernement a été conclu depuis quelques jours. Le poids des économies continue de reposer sur les travailleurs, avec notamment une modification du mécanisme d'indexation automatique.

Les négociations sectorielles sont en cours, mais avec une **marge salariale de 0 %,** ce gouvernement dit aux travailleurs : « *Soyez heureux d'avoir un emploi. Alors que les employeurs et les actionnaires s'enrichissent, il n'y a pas de place pour des augmentations de salaire.* »

Les employeurs attendent, confortablement installés dans leur fauteuil.

Mais nous ? Nous ne céderons pas.

Là où il y a quelque chose à gagner, nous le gagnerons.

Et là où nous nous heurtons à des murs, **nous en ferons des portes**.

Car 2026 ne sera pas une année de repos. Ce sera une année où nous :

- nous opposerons à une droite de plus en plus brutale,
- défendrons une transition climatique qui ne plonge pas les gens dans la misère,
- armerons les travailleurs contre la numérisation et l'automatisation — avec le droit à la formation, au reclassement et à des emplois dignes, sans statuts jetables.

Dans un monde où même la démocratie ne semble plus aller de soi, **notre rôle ne fait que gagner en importance**.

Ensemble. Ou pas.

L'année prochaine, l'UBT continuera à faire entendre sa voix : sur le lieu de travail, à la table des négociations et, si nécessaire, à nouveau dans la rue.

Mais une chose est sûre :
sans vous, nous ne progresserons pas d'un pouce.

Alors, à tous les membres, militants et collègues : merci. Pour votre présence. Votre voix. Votre courage. Et surtout : pour votre détermination à ne jamais laisser les travailleurs payer la note.

Je vous souhaite de joyeuses fêtes, de bons moments en bonne santé avec votre famille et vos amis, et surtout : une année 2026 forte et solidaire.

Nous avons déjà prouvé que nous pouvons gagner.

L'année prochaine, nous recommencerons.

Frank Moreels
Président de l'UBT

Le sociologue du travail Stan De Spiegelaere s'exprime sur les travailleurs silencieux, Amazon et l'avenir de la participation.

« Sans démocratie au travail, il n'y a pas de démocratie à l'extérieur. »

Lorsque vous vous rendez au travail aujourd'hui, vous ne pensez peut-être pas immédiatement à la démocratie. Vous travaillez, vous faites votre travail, vous suivez les instructions et, tous les quelques années, vous votez pour celui qui vous semble le mieux vous représenter. Mais selon Stan De Spiegelaere, sociologue du travail, professeur invité à l'université de Gent et membre clé du groupe de réflexion Minerva, cette séparation entre le travail et la démocratie est une illusion dangereuse. Dans son dernier ouvrage, il affirme : « Ceux qui apprennent à se taire au travail se taisent également dans la société. »

Son message touche également le secteur des transports, où la hiérarchie, la pression de la performance et le dumping social déterminent le travail quotidien. Be motion s'est entretenu avec lui au sujet de la nécessité de la démocratie sur le lieu de travail et des raisons pour lesquelles des entreprises telles qu'Amazon prônent le contraire.

D'un ami d'enfance à un projet de recherche

L'idée de son livre n'est pas née dans une salle de réunion, mais lors d'une conversation téléphonique avec un ami d'enfance. « Il venait de commencer à travailler dans une banque », raconte De Spiegelaere. « Nous avions fait nos études ensemble, nous avions été élevés dans l'idée qu'il fallait penser de manière critique et pouvoir exprimer son opinion. Mais au bout de quelques mois, il m'a dit : « Je dois oublier tout ce que nous avons appris ici. Chaque fois que j'exprime mon opinion, je me fais réprimander. Ici, il faut se taire. »

Cette expérience l'a marqué. « Nous formons des citoyens autonomes, mais dès qu'ils commencent à travailler, nous attendons d'eux qu'ils se taisent. C'est une contradiction. Si vous passez huit heures par jour dans un système hiérarchique où vous n'avez pas votre mot à dire, vous transposez cette attitude dans la société. Vous commencez alors à croire que cela fonctionne ainsi partout : qu'il vaut mieux se taire et obéir. Et c'est ainsi que notre démocratie s'affaiblit de l'intérieur. »

Les avantages de la démocratie au travail

Cette thèse n'est pas seulement philosophique, elle est également étayée scientifiquement. Selon De Spiegelaere, des études montrent que les employés qui ont leur mot à dire au travail participent aussi plus activement à la société : ils votent plus souvent, sont moins sensibles au populisme et se sentent plus liés aux autres.

Il fait référence à des expériences menées dans une usine textile chinoise et une université américaine. « Dans les deux cas, les équipes ont eu la possibilité de prendre elles-mêmes des décisions et de discuter des problèmes pendant six semaines. Après cette courte période, les chercheurs ont constaté non seulement une augmentation de la productivité, mais aussi une plus grande confiance, moins de docilité et un comportement plus démocratique. Six semaines de démocratie au travail ont changé la façon dont les gens pensaient. »

Pour De Spiegelaere, c'est là l'essentiel : « La démocratie n'est pas une théorie, c'est une habitude. Et cette habitude ne s'apprend pas dans l'isoloir, mais sur le lieu de travail. »

Le prix du silence

Pourtant, c'est le contraire qui semble gagner du terrain : des entreprises où les employés ont peu ou pas leur mot à dire et où le travail est principalement axé sur les objectifs et le contrôle.

De Spiegelaere cite Amazon comme exemple extrême. « Ceux qui y travaillent font l'expérience de ce que j'appelle « la logique militaire du travail » : surveillance constante, évaluation individuelle, absence de concertation. Tout est axé sur la rapidité, pas sur l'humanité. Et ceux qui posent des questions risquent de perdre leur emploi. »

Selon lui, il ne s'agit pas seulement d'un problème social ou économique, mais aussi d'un problème démocratique. « Lorsque les employés n'ont pas leur mot à dire, ils sont réduits à de simples exécutants. Dans le secteur des transports, et certainement dans les entreprises de plateforme telles qu'Uber ou Deliveroo, ce phénomène est encore plus marqué : des travailleurs isolés, sans collectif, sans concertation, sans protection. C'est le terreau idéal pour l'impuissance. »

Selon lui, cette impuissance se traduit directement dans la politique. « Les personnes qui n'ont leur mot à dire nulle part ne croient plus non plus à la participation en dehors du travail. Elles se sentent insignifiantes, et ce sentiment est mortel pour une démocratie. »

De travailleur silencieux à citoyen ayant voix au chapitre

De Spiegelaere qualifie ces travailleurs de travailleurs silencieux, c'est-à-dire des personnes qui font leur travail, mais se rendent invisibles. « Non pas parce qu'elles sont stupides ou indifférentes, mais parce que le système leur apprend à agir ainsi. Ceux qui posent des questions sont qualifiés de « difficiles ». Ce n'est pas un hasard. Les entreprises ont souvent plus intérêt à ce que leurs employés soient dociles qu'à ce qu'ils les contredisent. »

Il voit toutefois une lueur d'espoir. « Nous pouvons briser ce silence. Mais cela commence par la culture, pas par des astuces de gestion. Nous devons rendre la participation évidente, comme nous le faisons en politique. Une personne, une voix – au travail aussi. »

Le rôle des syndicats

De Spiegelaere estime que les syndicats ont un rôle clé à jouer dans cette transition. « Le syndicat est la seule forme organisée de démocratie sur le lieu de travail », affirme-t-il.

« Sans syndicat, la participation dépend de la bonne volonté de l'employeur. La démocratie devient alors une faveur, et non un droit. Et ce que l'on obtient comme une faveur peut être perdu tout aussi rapidement. »

Dans le même temps, il se montre critique à l'égard du mouvement syndical lui-même. « Les syndicats ont encore trop tendance à vouloir résoudre les problèmes de leurs membres à leur place, au lieu de les aborder avec eux. Cela renforce la dépendance au lieu de la force collective. Les syndicats devraient apprendre aux gens comment construire ensemble leur pouvoir, et pas seulement comment transmettre leurs plaintes. »

La formation syndicale est essentielle à cet égard, dit-il. « En Belgique, les délégués syndicaux apprennent principalement les règles, les procédures, la législation. Mais beaucoup moins comment impliquer les gens, comment communiquer, comment travailler ensemble pour le changement. Cela doit changer. Car les délégués ne sont pas seulement des représentants, ils sont aussi des bâtisseurs de démocratie. »

▶▶

> **Nous formons les gens à devenir des citoyens responsables, mais au travail, ils doivent se taire.**
>
> STAN DE SPIEGELAERE, SOCIOLOGUE DU TRAVAIL

Une démocratie menacée

Le gouvernement belge réduit actuellement les dépenses consacrées à la formation syndicale. De Spiegelaere trouve cela « préoccupant, mais prévisible ».

« Si vous pensez que le syndicat ne fait que stagner et s'opposer, il est facile de réduire les dépenses. Mais ceux qui comprennent que le travail syndical est l'épine dorsale de la démocratie se rendent compte que c'est une vision à court terme. Moins de formation signifie moins de voix, moins d'engagement, moins de contre-pouvoir. »

Stan De Spiegelaere

Stan De Spiegelaere (1986) est sociologue du travail, membre clé du groupe de réflexion Minerva, chercheur à l'université de Gent et à UNI Europa, la fédération européenne des syndicats du secteur des services.

Il a travaillé pendant des années sur le travail, la représentation et le dialogue social, et a lui-même été délégué syndical. Son nouveau livre examine comment la démocratie sur le lieu de travail constitue l'épine dorsale de notre démocratie politique.

Ceux qui apprennent à écouter leur patron au travail apprennent à se taire en dehors du travail.

STAN DE SPIEGELAERE, SOCIOLOGUE DU TRAVAIL

Il qualifie cela de démantèlement silencieux.

« Personne n'interdit les grèves, mais il devient plus difficile de les organiser. Personne ne supprime la concertation, mais elle est vidée de sa substance. La démocratie disparaît rarement d'un seul coup, elle disparaît petit à petit. »

Le dumping social comme déficit démocratique

Selon lui, le secteur des transports illustre ce qui se passe lorsque le pouvoir reste entièrement au sommet.
« Le dumping social n'est pas seulement une concurrence déloyale, c'est aussi une déshumanisation. Des chauffeurs qui conduisent pendant des jours sans repos, qui ne savent pas qui est leur véritable employeur, qui n'ont pas leur mot à dire sur leurs conditions de travail – c'est un vide démocratique. »

Il fait le lien avec sa thèse centrale.
« Lorsque le travail est organisé comme si les gens étaient des pièces détachées remplaçables, toute forme de citoyenneté disparaît. Les employés deviennent des sous-traitants, les sous-traitants deviennent des faux indépendants, et plus personne n'a son mot à dire. Ce n'est pas seulement un problème social. C'est un problème démocratique. »

Une autre façon de voir les choses

Pourtant, De Spiegelaere ne veut pas terminer sur une note pessimiste.
« La démocratie au travail n'est pas un idéal inaccessible. Elle commence par de petites choses : l'écoute, la concertation, la participation. Dans les entreprises où les gens se sentent écoutés, on observe moins de burn-out, plus d'engagement et plus de confiance. C'est là le véritable gain de productivité. »

Son livre n'est donc pas une complainte, mais un appel. « Nous devons réapprendre que la démocratie ne s'arrête pas aux portes de l'entreprise. Le travail fait partie de la vie, et donc de la société. Si nous y perdons la voix des travailleurs, nous perdons bien plus que leur fiche de paie. »

Et maintenant ?

De Spiegelaere ne croit pas aux solutions miracles, mais au travail soutenu à la base. « Il n'y a pas un seul bouton sur lequel on appuie pour que la démocratie au travail apparaisse soudainement », dit-il. « Nous devons actionner plusieurs leviers en même temps. »

Selon lui, cela commence par le syndicat lui-même. « Les syndicats doivent retrouver leur essence sur le lieu de travail. C'est là que le pouvoir se construit, c'est là que l'on apprend comment fonctionne l'action collective. Si nous perdons cela, nous perdons notre influence au niveau national. »

En outre, un changement culturel plus large est nécessaire. « Nous devons oser à nouveau parler de la participation comme d'une valeur fondamentale, et non comme d'un outil de gestion. Tout comme une personne a une voix en politique, chaque employé devrait avoir son mot à dire dans l'entreprise. »

Selon lui, les employeurs ont également intérêt à cette évolution. « Une société stable et juste est dans l'intérêt de tous. La démocratie n'est pas un luxe, c'est le tissu qui maintient tout ensemble. »

Son message est donc clair : pour sauver la démocratie, il faut repartir de là où elle est née, c'est-à-dire sur le lieu de travail.

Les principaux prestataires doivent enfin assumer leurs responsabilités”

Antonio Salerno, délégué Amazon, s'exprime sur l'exploitation cachée dans le secteur logistique.

Le 3 octobre, les syndicats du transport de toute l'Europe ont participé aux **ETF Logistics Action Days**. À Bruxelles, au cœur du Parlement européen, ils ont dit haut et fort ce qui est trop souvent passé sous silence : la logistique européenne repose sur un système qui exploite trop souvent les personnes au lieu de les protéger.

L'un des témoignages les plus marquants est celui d'**Antonio Salerno**, délégué syndical chez **Amazon Antwerpen**. Chaque jour, il voit de près comment les chauffeurs sous-traitants font leur travail dans des conditions indignes. Lors de l'événement « *No More Exploitation* », il a fait entendre leur voix. Nous avons discuté avec Antonio de son intervention.

be motion : Antonio, vous êtes témoin chaque jour d'abus chez Amazon. Que voulez-vous dire exactement ?
Antonio Salerno : Au sein même d'Amazon, entre les employés permanents, il y a une concertation sociale. S'il y a des problèmes, nous en discutons et cherchons des solutions. Cela fonctionne généralement bien.

Mais pour les chauffeurs des sous-traitants, c'est tout autre chose. Nous n'avons pratiquement aucun contact avec eux : ils ont leur propre parking, leur propre entrée. Ils vivent littéralement en marge de l'entreprise. Pourtant, certains viennent aux bureaux du syndicat, parfois silencieux, parfois désespérés.

Ce que nous entendons alors est choquant. Des contrats que personne ne comprend, des salaires payés en retard ou pas du tout. Des chauffeurs qui conduisent pendant des jours, qui font beaucoup trop d'heures. Et s'il existe des règles en matière de sécurité ou de temps de repos, elles disparaissent dès qu'il s'agit de faire des économies.

Vous avez également dit que le système continue de fonctionner même si un sous-traitant fait faillite. Comment cela fonctionne-t-il exactement ?
Antonio Salerno : C'est le pire de tout. Lorsqu'un sous-traitant fait faillite, les chauffeurs perdent tout : leur salaire, leur sécurité, leur avenir. Ils se retrouvent littéralement à la rue. Mais le travail ne s'arrête pas pour autant. Le lendemain, un nouveau sous-traitant est déjà prêt à prendre le relais, avec les mêmes camions, parfois même les mêmes chauffeurs, mais avec un autre logo sur la porte. Le système continue de fonctionner comme si de rien n'était.

Le contractant principal s'en lave les mains, tandis que ce sont les gens qui en paient le prix. C'est injuste, non seulement pour les travailleurs, mais aussi pour les entreprises qui respectent les règles et qui sont ruinées par la concurrence déloyale.

Selon vous, que faut-il changer au niveau européen ?
Antonio Salerno : Nous avons besoin de toute urgence de règles européennes strictes. Des règles qui stipulent que le contractant principal est responsable, dans tous les cas. Pour les salaires, pour la sécurité, pour les droits de tous ceux qui travaillent dans la chaîne.

Nous devons également fixer des limites à la sous-traitance sans fin. Les entreprises ne peuvent pas continuer à sous-traiter leurs activités principales au sous-traitant le moins cher. Et il faut contrôler les agences de placement, car c'est souvent là que commence l'exploitation.

Tant que cela ne sera pas fait, nous resterons à la merci d'un système uniquement axé sur le profit. Travailler en Europe devrait signifier travailler dans la dignité, la sécurité et l'équité. C'est pour cela que nous nous battons en tant que syndicat.

Si vous pouviez transmettre un seul message aux responsables politiques européens présents à Bruxelles, quel serait-il ?
Antonio Salerno : Qu'ils écoutent enfin les personnes qui font le travail. Pas les lobbies ou les actionnaires, mais les chauffeurs, les magasiniers, les ouvriers. Nous ne demandons pas de miracles. Nous demandons simplement des règles équitables, qui garantissent que ceux qui travaillent dur puissent vivre dans la dignité. C'est ce que nous méritons.

Le message d'Antonio est aussi simple qu'urgent : tant que l'Europe permettra aux entreprises de se soustraire à leurs responsabilités, l'exploitation dans le secteur de la logistique continuera d'exister. C'est pourquoi Antonio Salerno, délégué UBT chez Amazon, continue de se battre, au nom de tous les travailleurs qui ne sont pas encore suffisamment entendus aujourd'hui.

« Une nouvelle génération de politiciens socialistes est prête à prendre la relève »

L'un est bourgmestre de Charleroi, l'autre échevin à Antwerpen. Mais ils ont la même mission : améliorer le quotidien des citoyens grâce au développement urbain. Et ils partagent le même espoir : que la famille socialiste reprenne suffisamment d'importance pour peser davantage sur la scène politique. Thomas Dermine et Patrick Janssens parlent de leur amour pour leur ville et pour ses habitants.

Thomas Dermine (PS)

Une confirmation des *raisons d'être* des partis socialistes

Dans le gouvernement précédent, Thomas Dermine était responsable du plan de relance et de résilience belge. La « relance » est également le fil conducteur de son travail en tant que bourgmestre de Charleroi. Car selon lui, plus l'industrie et les transports prospèrent dans sa ville, mieux les gens se portent : « Charleroi vit pour ses habitants. Nous sentons battre le cœur de la ville. »

En 2024, le PS a choisi l'opposition. Il était temps de réformer le parti, avait alors annoncé Magnette. Comment se passe cette rénovation ?
Dermine : « La Wallonie a toujours été un bastion de gauche. Lors des dernières élections, les gens ont envoyé un signal clair. Nous n'avons pas perdu, mais nous avons reculé de 2 %, ce qui n'est pas un bon résultat. Il faut alors prendre le temps de réfléchir. Paul Magnette a lancé un mouvement de modernisation afin de se rapprocher à nouveau des citoyens et de mieux répondre aux défis sociaux. Une large consultation auprès des citoyens, de la société civile et des sympathisants – dont de nombreux membres de la FGTB – a clairement montré que nous devons revenir à l'essentiel. »

Les trois fils conducteurs des programmes du PS ont toujours été les suivants : des services publics accessibles, un pouvoir d'achat accru et une sécurité sociale forte. Ces mêmes thèmes ont également été désignés comme les plus importants dans l'enquête. C'est un signal important. Ces trois thèmes restent la raison d'être des partis socialistes.

Les élections ont-elles été un camouflet sur le fond ? Ou les partis socialistes manquent-ils de leaders charismatiques ?
« C'était une combinaison des deux. Nous vivons à une époque où la peur est omniprésente. La peur de la pauvreté, de la différence, de l'avenir. Les politiciens d'extrême droite ne se privent pas d'exploiter cette situation. Il suffit de regarder les réseaux sociaux de Donald Trump aux États-Unis, de Tom Van Grieken en Flandre ou de Jordan Bardella en France. Avec leur rhétorique populiste, ils parviennent à toucher un large public. »

Les partis de gauche ont du mal à le faire. Nous devons être beaucoup plus directs, concrets et personnels dans notre communication. Au lieu de plaider en faveur de la sécurité sociale et des soins de santé, nous devons raconter le rôle d'une infirmière dans la vie des patients atteints de cancer. Mais je vois aussi de bons exemples de communication. Une nouvelle génération de politiciens socialistes est prête à prendre le relais. Elle connaît le monde dans lequel vivent les jeunes et sait comment s'adresser à eux. »

Il y a des années, vous avez participé à l'élaboration du plan CATCH à Charleroi. En tant que bourgmestre, vous poursuivez cette opération de rénovation. Cette relance économique vous tient-elle particulièrement à cœur ?
Oui, tout à fait. Mon enfance à Charleroi a coïncidé avec le déclin de l'industrie. J'ai vu de mes propres yeux son impact sur la ville et sur les gens. Aujourd'hui, en tant que politicien, je veux faire en sorte que demain soit meilleur qu'aujourd'hui. La mobilité et la logistique jouent un rôle important à cet égard. L'aéroport fait partie de notre identité : de notre passé, mais aussi de notre avenir. En raison du manque d'espace dans le port d'Antwerpen, nous constatons également que les grandes entreprises logistiques se tournent de plus en plus vers notre région. La Flandre a l'ambition de devenir la plaque tournante logistique de l'Europe. Mais elle peut sans crainte partager cette position de leader avec Charleroi. »

« Mais avant même mon amour pour l'industrie charleroise, il y a mon amour pour « les Carolos ». Je perpétue ainsi la tradition de notre ville : nous nous occupons toujours d'abord de nos concitoyens, nous continuons à lutter pour la justice sociale et la solidarité.

▶▶

Je veux faire en sorte que demain soit meilleur qu'aujourd'hui.
THOMAS DERMINE, BOURGMESTRE DE CHARLEROI

Cela explique aussi pourquoi les partis de gauche restent si forts à Charleroi. Le PS a obtenu la majorité absolue et aucun représentant d'extrême droite n'a été élu. En tant que bourgmestre, j'opte donc pour une politique municipale très proche des habitants, qui tient compte des intérêts des travailleurs et des plus vulnérables. »

Le gouvernement fédéral est-il un bon allié dans ce domaine ?
« Absolument pas. Les partis au pouvoir ont remporté les élections en faisant des promesses fortes en matière de pouvoir d'achat et d'emploi. Aujourd'hui, nous constatons qu'ils ont menti. En Belgique francophone, il n'y aura certainement pas d'augmentation du pouvoir d'achat. Les 500 euros nets supplémentaires promis ? Ils ne viendront pas. Et en ce qui concerne l'emploi, nous constatons que les chiffres sont inquiétants, et pas seulement en Wallonie. Regardez les industries automobile, sidérurgique et chimique : de plus en plus d'entreprises ferment leurs portes, entraînant des licenciements. »

Ce gouvernement ne parvient pas à protéger l'industrie belge. Pire encore, il boycotte sa propre industrie. La SNCB choisit de faire produire ses nouveaux trains par l'entreprise espagnole CAF plutôt que par Alstom en Belgique. Et alors que la Wallonie dispose d'importantes usines d'armement, le gouvernement commande ses armes aux États-Unis. Je ne peux pas l'accepter. Des licenciements ont lieu et de nombreux travailleurs sont temporairement au chômage. Les gens sont poussés vers la pauvreté. C'est hallucinant. Les réformes du gouvernement fédéral conduisent à une baisse du pouvoir d'achat au lieu d'une augmentation. »

Voyez-vous des signes encourageants ?
Il existe de nombreux exemples qui montrent qu'il est possible de faire autrement. Prenez l'Espagne, par exemple. Le Premier ministre socialiste Pedro Sánchez combine le soutien à l'industrie avec un pouvoir d'achat supplémentaire pour les travailleurs. Le nouveau maire de New York, Zohran Mamdani, mise également pleinement sur l'accessibilité financière en gelant certains loyers et en proposant des services de garde d'enfants gratuits.

« Pour l'instant, notre gouvernement fédéral va dans la mauvaise direction, malgré la présence de Vooruit au sein de ce gouvernement. Le parti se trouve dans une position difficile et ne parvient pas à imposer suffisamment son empreinte socialiste. Mais je crois fermement en la force de la famille socialiste. Je connais très bien Conner Rousseau : c'est l'un des politiciens les plus brillants de cette génération. J'attends donc avec impatience le moment où les valeurs socialistes domineront à nouveau la politique. »

Patrick Janssens (Vooruit)

Le développement urbain à Antwerpen : levier de solidarité

Il a été bourgmestre d'Antwerpen pendant 9 ans, jusqu'à ce qu'il passe le relais à Bart De Wever en 2012. Fin 2024, Patrick Janssens a fait son retour dans la politique anversoise. En tant qu'échevin du Développement urbain et du Logement, il remet l'accent sur les questions sociales qui avaient été reléguées au second plan pendant 12 ans. « Le logement social n'était pas une priorité depuis longtemps. Nous voulons relancer cette ambition. Pour une ville comme Antwerpen, ce n'est pas un luxe, mais une nécessité. »

Quels sont les projets prévus pour les années à venir ?
Janssens : « L'un des chantiers que nous allons bientôt lancer se trouve au cœur d'un quartier vulnérable : le site Stuivenberg. Cette partie d'Antwerpen est densément construite et ne laisse pratiquement pas d'espace pour respirer. Dans les années 2000, nous avons aménagé le parc Spoor Noord à la périphérie de ce quartier, véritable poumon vert pour le Seefhoek. Mais dans le quartier lui-même, il y a encore peu d'espaces publics. Le nouveau projet du site Stuivenberg va changer la donne. Les bâtiments historiques de l'hôpital seront conservés, mais ceux datant des années 80 feront place à un parc. Nous y regroupons également des fonctions publiques, telles que l'école d'infirmières de l'enseignement communal et un certain nombre de services municipaux, comme le service jeunesse. De tels lieux renforcent un quartier, car ils mélangent les activités et les gens. »

« Certains projets sont encore le résultat de plans directeurs datant de 2009 et 2010, comme la reconstruction des quais de l'Escaut. Les grandes lignes que nous avions tracées à l'époque sont toujours d'actualité. Je pense que cela est dû à une équipe solide au sein des services administratifs, qui a bien défendu le fort. Cela montre l'importance d'une bonne administration composée de personnes engagées, compétentes et capables de travailler de manière raisonnablement indépendante. Cela renforce la stabilité d'une administration et maintient l'intérêt général à un niveau élevé. »

En quoi pensez-vous que les priorités ont changé ces dernières années ?
« Il n'est pas difficile de constater les inégalités. Pour revenir aux quais de l'Escaut, c'est un projet magnifique et très important pour la ville. Mais il est situé au cœur d'un quartier où vivent les Anversois les plus riches. Faisons-nous les mêmes efforts pour les habitants

▶▶

► **Entretien avec Thomas Dermine (PS) et Patrick Janssens (Vooruit)**

moins fortunés ? Ou ceux-ci sont-ils simplement laissés pour compte ?
Et ce, alors que la qualité des bâtiments et des espaces publics a une influence considérable sur la qualité de vie dans la ville. On remarque également que les promoteurs immobiliers ont bénéficié d'un espace disproportionné ces dernières années. La ville doit reprendre les rênes et veiller à ce qu'une attention suffisante soit accordée au logement social et abordable, aux équipements accessibles et à des espaces publics de qualité pour tous. »

Un projet tel que la Grande Connexion, la reconstruction du Ring d'Antwerpen, est-il selon vous la bonne solution ?
« Les projets liés à la liaison Oosterweel, et en particulier les parcs et les espaces ouverts qui seront créés autour du tracé du Ring, feront une grande différence pour la qualité de vie dans les quartiers environnants. Et ce sont des quartiers où ne vivent souvent pas les Anversois les plus fortunés. Pendant des générations, le Ring a isolé des quartiers entiers et contraint les habitants à vivre dans un air malsain. Les couvertures et les parcs qui vont être créés constituent une amélioration considérable. Une fois les travaux de mobilité terminés, nous pourrons réaliser un magnifique projet d'urbanisme. »

« Je suis toutefois également préoccupé par les choix qui ont été faits.
Nous investissons des milliards dans les infrastructures routières, mais aucun effort similaire n'est consenti pour les transports publics. C'est une erreur fondamentale. Si Antwerpen doit rester vivable, nous devons miser fortement sur les tramways. Au cours des dernières décennies, d'importants investissements ont été réalisés dans les infrastructures cyclables et les vélos en libre-service. Dans le même temps, les transports publics ont été laissés pour compte, alors qu'ils constituent justement un levier important pour la mobilité et l'égalité dans la ville.

« Si j'avais carte blanche, je n'hésiterais pas : je rendrais le centre-ville piéton et j'en supprimerais la circulation de transit. Les gens doivent pouvoir se rendre facilement en ville, mais il n'y a aucune raison de traverser le centre-ville pour éviter le ring. »

À Antwerpen, Vooruit, en tant que petit partenaire de la coalition, se heurte au pouvoir important de la N-VA. Quel poids le parti peut-il avoir ?
« Si nous voulons vraiment donner une orientation à l'administration, nous devons redevenir plus importants.
Nous avons arrêté en 2012 après avoir perdu les élections avec 28 % des voix. Aujourd'hui, nous en sommes à 13 %. Nous sommes le petit partenaire d'une coalition avec un parti trois fois plus grand que nous et qui a des idées très différentes des nôtres. Cela ne suffit pas pour vraiment peser sur la politique, il faut être honnête à ce sujet. De plus, la gauche à Antwerpen est très divisée. Nous pouvons certes déplacer des montagnes, mais nous devons grandir pour avoir plus de poids. »

Il y a suffisamment de signes qui montrent qu'il existe un soutien pour construire des villes solidaires et socialement justes. Regardez New York, où un maire ouvertement de gauche a été élu et qui mise sur l'accessibilité financière. De tels exemples montrent qu'une ville qui opte radicalement pour l'accessibilité est non seulement possible, mais qu'elle est également soutenue par les électeurs.

Pour qu'Antwerpen reste vivable, nous devons miser fortement sur les transports publics.

PATRICK JANSSENS, ÉCHEVIN DU DÉVELOPPEMENT URBAIN ET DU LOGEMENT

À la suite des élections de l'année dernière, les médias ont critiqué le fait que Vooruit manquait de figures de proue. La situation est-elle différente aujourd'hui ?
« Il est facile de critiquer, car les meilleurs capitaines sont ceux qui restent à quai. Mais le parti compte bel et bien de nombreux jeunes talents. Je pense par exemple à Melissa Depraetere et Oskar Seuntjens. Je trouve également Dries Martens, échevin du Logement à Hasselt, très prometteur. Partout en Flandre, on voit émerger de jeunes politiciens qui ont les pieds sur terre. En même temps, nous devons bien comprendre que les carrières politiques ne durent plus 30 ans. C'est un défi pour le parti de maintenir la continuité. Il faut constamment développer de nouveaux talents, sans épuiser les gens. »

En tant qu'échevin du Développement urbain, quelle empreinte espérez-vous laisser à Antwerpen ?
« Notre ambition est de rénover ou de construire 7 500 logements sociaux dans les années à venir. Mais je veux voir plus loin que le simple logement social. Actuellement, les logements sociaux à Antwerpen sont assez concentrés. Dans les quartiers du Kiel, de Linkeroever et de Luchtbal, le pourcentage de logements sociaux atteint 60 %, voire 70 %, souvent dans des immeubles de grande hauteur et avec trop peu d'espaces publics de qualité. Je souhaite tendre vers une meilleure mixité sociale, avec des logements sociaux côtoyant des logements abordables pour les personnes qui se situent plus haut dans l'échelle sociale. Mais je suis également conscient que la situation actuelle est le résultat de 50 ans de politique. Il faudra donc du temps pour inverser la tendance, mais je souhaite amorcer ce changement de cap au cours des six prochaines années. »

C'est la ville qui doit reprendre les rênes, pas les promoteurs.

PATRICK JANSSENS, ÉCHEVIN DU DÉVELOPPEMENT URBAIN ET DU LOGEMENT

40 ans plus tard : pourquoi Louis Major est toujours présent dans le port

En 2025, cela fera quarante ans que Louis Major est décédé. Mais quand on se promène aujourd'hui dans le port, on voit à quel point il est toujours présent. Son nom est gravé dans la mémoire de chaque docker, et la loi Major qu'il a contribué à élaborer reste la colonne vertébrale du statut portuaire. Le livre *Actie loont : 50 jaar Wet Major & 20 jaar Port Package (L'action porte ses fruits : 50 ans de la loi Major et 20 ans du Port Package)*, publié par l'UBT, rappelle à quel point son travail a été déterminant. Une lecture vivement recommandée !

Mais plus important encore, il montre pourquoi son combat est loin d'être terminé. Car Louis Major n'était pas un théoricien qui décidait du travail portuaire depuis son bureau. Il connaissait le secteur sur le bout des doigts, en tant que militant, dirigeant syndical et homme politique qui n'a jamais pris ses distances avec la réalité du quai. Il comprenait que le port ne pouvait fonctionner que si les personnes qui y mettaient chaque jour leur corps et leur savoir-faire à contribution étaient protégées contre l'arbitraire et l'exploitation. C'est pourquoi il a mené, pendant des années et sans relâche, la lutte pour un statut décent pour les dockers.

Cette lutte a abouti à la loi Major de 1972, un cadre qui a permis à des générations de dockers de se protéger. La loi stipule que le travail portuaire ne peut être effectué que par des dockers agréés. Pas par n'importe qui. Pas dans n'importe quelles conditions. Pas avec des raccourcis risqués qui compromettent la sécurité. Elle empêche le port de devenir un terrain de concurrence libre au détriment des travailleurs. Elle empêche le chaos.

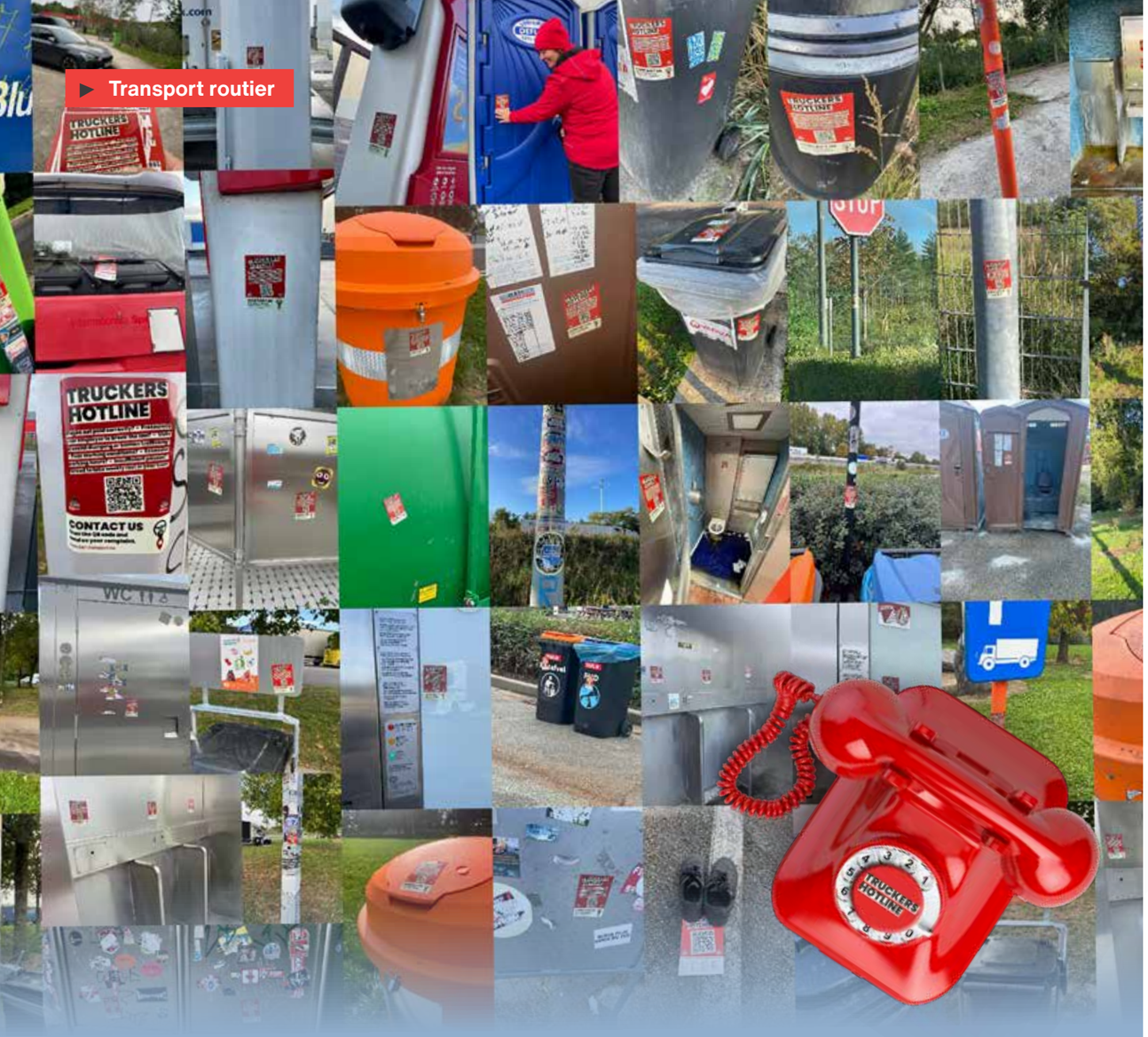
Et cela reste nécessaire aujourd'hui. Lors de la commémoration traditionnelle du 1er novembre dernier, Marc Loridan, secrétaire fédéral UBT Port, l'a clairement exprimé : « La loi Major est plus qu'un texte juridique. Elle est le bouclier des dockers, le résultat de décennies de lutte. » Dans son discours, il a souligné que les défis évoluent, mais que l'essentiel reste le même : le docker doit toujours se battre pour le respect, la sécurité et la dignité. « Les grues sont plus grandes, les navires plus modernes… mais le travailleur doit toujours se battre pour le respect. »

C'est un message qui, quarante ans après la mort de Major, n'a rien perdu de sa force. Aujourd'hui, la pression est différente de celle des années 70, mais elle est toujours là. Plans de libéralisation européens, nouvelles formes de sous-traitance, débats politiques sur les retraites et la protection sociale : la même question revient sans cesse. Voulons-nous un port qui repose sur le savoir-faire et la protection ? Ou un port qui repose sur la réduction des coûts et la flexibilisation au détriment de ceux qui font le travail ?

> **La loi Major est plus qu'un texte juridique. Elle est le bouclier des dockers, le résultat de décennies de lutte.**
>
> MARC LORIDAN,
> SECRÉTAIRE FÉDÉRAL UBT PORT

Lors de la commémoration, Marc a clairement indiqué que certaines choses ne sont pas négociables. Il s'agit des régimes de chômage spécifiques qui sont indispensables dans un secteur caractérisé par des pics et des creux extrêmes. Il s'agit du maintien du système de retraite qui tient compte du travail pénible et variable. Et il s'agit de l'égalité de traitement du chômage dans le calcul de la retraite, car les temps d'arrêt dans le port ne sont pas un choix, mais une conséquence du rythme du secteur. « Ce ne sont pas des privilèges », a-t-il déclaré, « ce sont des droits qui reconnaissent la réalité du travail portuaire ».

Aujourd'hui, quand on se promène sur les quais, on constate que l'héritage de Major ne se trouve pas dans des vitrines, mais dans le travail quotidien. Dans la manière dont les équipes sont organisées. Dans les systèmes de sécurité. Dans la certitude qu'un docker reconnu ne sera pas remplacé sans raison par quelqu'un sans formation. Et dans la confiance que, lorsque les choses se compliquent, il existe un syndicat qui défend la loi telle que Major l'a voulue : ferme, juste et sociale.



L'UBT lance Truckers Hotline pour aider les chauffeurs partout en Europe

Parfois, il faut simplement enfoncer les portes.

SVEN HEMELAERS, PROPAGANDISTE FÉDÉRAL

Sur les parkings d'autoroute, dans les cabines et sur les quais de chargement, des milliers de chauffeurs vivent dans une quasi-invisibilité. Ils sillonnent l'Europe jour et nuit, mais qui les écoute lorsqu'ils rencontrent des problèmes ? Avec la Truckers Hotline, l'UBT-FGTB apporte désormais une réponse à cette question. Il s'agit d'un projet unique qui recueille les plaintes et les questions des chauffeurs, qu'ils soient belges, polonais ou italiens. Derrière cette campagne se cache toute une équipe de l'UBT qui distribue des flyers, colle des autocollants et interpelle les chauffeurs. Mais une seule personne traite toutes ces demandes et constitue les dossiers : Sven Hemelaers, propagandiste fédéral Transport routier & Logistique. Avec lui, nous examinons les ambitions qui sous-tendent ce projet unique.

Une idée née d'un besoin

« La Hotline est née d'une pure nécessité », explique Sven. « L'idée est venue de notre président, qui a déclaré : « Nous devons pouvoir atteindre encore mieux les chauffeurs. Pas seulement les Belges, mais aussi les étrangers. »

Il y a tellement de personnes sur la route qui ne savent pas vers qui se tourner. Certaines ont des questions sur leur salaire ou la maladie, d'autres sont victimes de dumping social, voire de traite des êtres humains. Elles se retrouvent souvent seules face à leur problème. Nous voulons leur apporter une réponse. »

De l'idée à la réalité, tout s'est passé très vite. « En six semaines, nous avons posé les bases », dit-il. « Un site web, traduit en pas moins de 21 langues, un formulaire de signalement, des codes QR sur des flyers et des autocollants. Tout pour rendre l'accès aussi facile que possible. La plupart des chauffeurs n'ont que leur GSM à portée de main. Il suffit donc d'un simple scan pour obtenir de l'aide. »

Une forme de solidarité sans frontières

Ce qui rend la Hotline particulière, c'est que l'UBT offre une assistance aux chauffeurs bien au-delà des frontières nationales. Par exemple, ceux qui travaillent pour des entreprises de transport étrangères.

« Oui, c'est vrai », répond Sven. « Un chauffeur qui travaille pour une entreprise polonaise ne peut pas adhérer à l'UBT, mais cela ne signifie pas que nous l'abandonnons. Beaucoup de ces chauffeurs travaillent dans des conditions déplorables. Leurs syndicats sont souvent peu organisés ou pratiquement inexistants. Alors qui les écoute ? Si nous ne le faisons pas, qui le fera ? »

Il appelle cela la solidarité sans frontières. « Nous considérons qu'il est de notre devoir d'être la voix de ceux qui n'ont nulle part où aller. C'est aussi l'esprit du syndicat : défendre ceux qui n'ont pas de voix. »

De la plainte au dossier

Comment cela fonctionne-t-il dans la pratique ? « Lorsqu'un chauffeur envoie

Certains chauffeurs ne croyaient pas que nous allions vraiment répondre. Jusqu'à ce qu'ils en fassent eux-mêmes l'expérience.

SVEN HEMELAERS, PROPAGANDISTE FÉDÉRAL

une notification via le code QR, je vérifie d'abord s'il s'agit d'un chauffeur belge ou étranger », explique Sven. « S'il s'agit d'une personne ayant un contrat de travail belge, nous transmettons le dossier à la région compétente au sein de l'UBT, qui convoque le chauffeur concerné à son bureau. Après l'adhésion, un dossier est ouvert, la plainte est traitée et, dans la plupart des cas, la carte de conducteur est immédiatement lue.

S'il s'agit d'un chauffeur avec un contrat de travail étranger, nous analysons la situation au sein du Secrétariat fédéral. Nous posons des questions supplémentaires, recueillons des preuves et constituons le dossier. »

Mais cela ne s'arrête pas là. « S'il s'agit d'un employeur étranger, nous contactons nos partenaires dans ce pays, en fonction du dossier. Nous leur fournissons toutes les informations, restons en contact et assurons le suivi. Remarque importante : nous ne déplaçons pas le problème, nous le suivons jusqu'au bout. Cela prend du temps, mais nous le devons à ces personnes. »

La dure réalité

Sven raconte l'un des cas les plus poignants signalés via la hotline. « Un chauffeur polonais travaillait pour trois sous-traitants différents d'une grande entreprise de transport. À trois reprises, les choses ont mal tourné : salaire non payé, carburant volé et finalement littéralement mis à la rue. Il a été sorti de son camion pendant la nuit, avec toutes ses affaires, quelque part près de Poznan. Un autre chauffeur a pris sa place et il a dû se débrouiller pour rentrer chez lui. »

Lorsque l'homme a vu la brochure de l'UBT, il ne croyait pas que la Hotline était réelle. « Il m'a dit : « Mes collègues m'ont dit que c'était faux. Que personne ne répondait jamais. » Et puis il a reçu une réponse de ma part.

Je lui ai promis de faire tout mon possible pour résoudre le problème. Nous constituons actuellement un dossier complet et préparons une plainte, en collaboration avec nos collègues polonais. Cela demande du temps et de la minutie, mais cela doit être notre première véritable percée. Si nécessaire, je me rendrai en Pologne pour rencontrer cet homme. Si nous gagnons, la confiance des chauffeurs augmentera considérablement. »

Guerilla avec des codes QR

La notoriété de la Hotline augmente chaque jour. Vingt mille flyers et autocollants ont été imprimés et traduits en plusieurs langues, que nos propagandistes distribuent », explique Sven. « Nous utilisons des codes QR qui renvoient directement au formulaire de signalement. Sur les parkings, dans les stations-service, dans les aires de repos, partout où les chauffeurs se trouvent lorsqu'ils ne conduisent pas. »

Sven rit. « J'appelle cela notre « approche guérilla ». Pas de campagne publicitaire coûteuse, mais une présence réelle sur le terrain. Et cela fonctionne : chaque fois que nous distribuons des flyers, de nouvelles plaintes nous parviennent dans la semaine qui suit. »

En outre, l'UBT fait également appel aux militants dans les entreprises. « Dans chaque entreprise où des camions chargent ou déchargent, des chauffeurs

Nous ne déplaçons pas le problème, nous le suivons jusqu'au bout.

SVEN HEMELAERS, PROPAGANDISTE FÉDÉRAL

étrangers s'arrêtent également. Nous demandons à nos militants de placer des flyers et des affiches dans les salles des chauffeurs, les douches, les cafétérias. Certains employeurs coopèrent même et affichent nos affiches dans les zones de repos pour chauffeurs. »

Ambition : un réseau européen

L'ambition ne s'arrête pas à la frontière. « Dès le début, nous avons pensé : cela ne doit pas devenir un îlot belge », explique Sven. « Nous avons déjà présenté notre projet à d'autres syndicats et ils sont enthousiastes. Nous leur envoyons des flyers, des affiches, des traductions. Il s'agit de semer des graines, de croître pas à pas pour récolter plus tard à l'échelle européenne. »

À terme, l'UBT souhaite mettre en place un réseau de hotlines dans toute l'Europe. « L'idéal ? Une base de données commune et une coordination centrale où chaque plainte serait acheminée vers le pays concerné. Ce serait une révolution pour le secteur des transports.

Une campagne qui ne reste pas sans suite

La hotline n'est pas une action à court terme. « La mission de notre président est claire », déclare Sven. « Ce projet doit continuer à vivre. Il ne doit pas disparaître après une seule campagne. Pour l'instant, il est encore gérable et je suis moi-même la plupart des dossiers. Nous croyons fermement en ce projet et il va se développer, car chaque plainte signifie que quelqu'un nous a trouvé. »

Il est conscient de l'impact. « Nous y investissons du temps, de l'argent et des ressources humaines. Ce n'est pas un geste symbolique. Il s'agit d'un engagement structurel visant à améliorer la réalité des chauffeurs. Et honnêtement, cela me fait du bien. C'est pour cela que je fais du syndicalisme. On sent immédiatement que cela a du sens. »

La confiance comme moteur

Ce qui touche le plus Sven, c'est la profondeur de la méfiance. « Beaucoup de chauffeurs ne croient plus que quelqu'un soit de leur côté. Ils ont perdu confiance. Lorsque vous répondez à leur question ou à leur plainte et qu'ils se rendent compte que quelqu'un les écoute vraiment, quelque chose change.

Certains renvoient un e-mail quelques semaines plus tard : « Merci, je ne savais pas que cela existait encore. » Cela n'a pas de prix. »

Il est conscient que l'UBT montre également l'exemple avec la Hotline. « Nous démontrons qu'un syndicat ne se limite pas à négocier des conventions collectives. Nous sommes également là pour redonner de la visibilité aux personnes qui se sont retrouvées marginalisées. C'est notre rôle en 2025 : moderniser la solidarité et ne pas abandonner. »

La voie à suivre

« Au cours des prochains mois, nous voulons continuer à accroître notre notoriété », explique Sven. « Nous continuerons à visiter les parkings, à distribuer des flyers, à coller des autocollants et à interpeller les chauffeurs. Nous essayons d'établir des contacts avec les TruckStops. Si nous parvenons à les convaincre de se joindre à notre cause, nous toucherons des milliers de chauffeurs par semaine. »

Il voit déjà plus loin. « Mon rêve ? Que les chauffeurs de toute l'Europe sachent que si quelque chose ne va pas, ils peuvent s'adresser aux **collègues de l'UBT, qui sont vraiment à leur écoute**. »

Les lecteurs qui souhaitent aider à diffuser le matériel promotionnel dans leur entreprise ou sur les parkings de camions peuvent en faire la demande via Sven.Hemelaers@btb-abvv.be et nous leur fournirons le matériel promotionnel. La seule chose que nous attendons en retour est un reportage photo des actions menées.

5 choses à savoir sur nos parkings autoroutiers (et ce que l'UBT souhaite changer)

Le onzième livre noir de l'UBT met à nouveau en évidence les points sensibles.

Chaque année, des milliers de chauffeurs prennent l'autoroute, mais ceux qui pensent qu'il est évident de pouvoir se reposer en cours de route se trompent. Dans son onzième livre noir sur les parkings autoroutiers belges, l'UBT montre qu'en 2025, ceux qui font tourner l'Europe ne disposeront toujours pas d'un lieu de repos sûr et confortable.

Voici les cinq choses que tout le monde doit savoir et ce que fait l'UBT, selon Tom Peeters, secrétaire fédéral adjoint Transport routier et logistique.

> **On ne dort jamais vraiment tranquille.**

1 Les parkings belges sont toujours dangereux

Une enquête menée par l'UBT auprès de 430 chauffeurs révèle qu'**un sur trois se sent régulièrement en danger** sur les aires de repos belges.

Ils sont trop peu éclairés, ne disposent pas de vidéosurveillance et ne font l'objet d'aucun contrôle policier.
« On ne dort jamais vraiment tranquille », témoigne un chauffeur dans le rapport.

Ce que souhaite l'UBT : davantage de surveillance, d'éclairage et de vidéosurveillance, en lien avec le label européen Safe & Secure Parking Area (SSPA). La Belgique est désespérément à la traîne dans ce domaine : alors que la France et l'Espagne comptent des dizaines de parkings certifiés, la Belgique n'en compte que trois.

Tom Peeters : « Nous demandons depuis des années que la Belgique adopte le label SSPA comme norme. Cette certification garantit une sécurité de base : éclairage, fermeture, vidéosurveillance et contrôle social. Il est incompréhensible qu'un pays avec une telle position logistique soit à la traîne. Un chauffeur qui se repose doit se sentir en sécurité, point final. »

2 L'hygiène reste un désastre

La plupart des plaintes concernent des **toilettes et des douches sales ou fermées**. Certains parkings ne disposent d'aucune installation sanitaire.

« Des toilettes propres ne devraient pas être un luxe », déclare un répondant.

Ce que souhaite l'UBT : des équipements de base dans chaque aire de repos – toilettes gratuites, eau potable, poubelles et entretien régulier.

Tom Peeters : « Un chauffeur qui passe des jours sur la route a droit à des conditions d'hygiène décentes. Ce que nous voyons aujourd'hui est indigne. Cela en dit long sur le respect. Nous demandons donc que les installations sanitaires soient incluses dans les normes minimales du plan directeur fédéral. Aucun chauffeur ne devrait plus avoir à dormir dans son camion sans avoir accès à des toilettes ou à une douche propres. »

▸▸

3 Le confort ? N'y pensez même pas

De nombreux chauffeurs mangent ou se reposent encore dans leur cabine. Il n'y a pas de bancs, d'endroits ombragés ou d'espaces de repos.

« Nous sommes parfois assis par terre pour manger », peut-on lire dans le livre noir.

Ce que souhaite l'UBT : reconnaître les aires de repos comme de **véritables lieux de travail sur la route**. Les aires de pique-nique, le wifi et les espaces de repos couverts doivent devenir la norme.

Tom Peeters : « Nous parlons de personnes qui sont souvent loin de chez elles pendant des semaines. Le repos n'est pas seulement physique, mais aussi mental. Un banc, une table, une connexion Wi-Fi : cela peut sembler banal, mais cela détermine si une personne se sent humaine ou non. Le parking est aux chauffeurs ce que le bureau est aux employés : un lieu de travail qui mérite le respect. »

Le parking est aux chauffeurs ce que le bureau est aux employés : un lieu de travail qui mérite le respect.

4 La Belgique est à la traîne sur le plan numérique et européen

Dans de nombreux pays européens, les chauffeurs peuvent trouver ou réserver des places de parking via des applications. En Belgique, un tel système fait défaut. De nombreux parkings ne sont même pas répertoriés dans les bases de données européennes, ce qui est source de stress et d'inefficacité.

Ce que souhaite l'UBT : une **plateforme numérique nationale** avec des données en temps réel sur l'occupation, reliée aux systèmes européens.

Tom Peeters : « Les chauffeurs perdent un temps précieux parce qu'ils ne savent pas où il reste des places. C'est absurde en 2025. Aux Pays-Bas ou en Allemagne, vous obtenez déjà ces informations sur l'autoroute. Nous demandons une base de données ouverte, intégrée dans les applications existantes, afin que tout le monde dispose des mêmes informations. Cela augmente non seulement le confort, mais aussi la sécurité routière. »

5 La fatigue reste une menace sous-estimée

Selon la **Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF)**, plus de 60 % des chauffeurs conduisent régulièrement en état de fatigue.

La cause n'est pas seulement le manque de temps, mais aussi la mauvaise qualité des aires de repos et les faibles salaires.

Ce que veut l'UBT : un lien entre **une rémunération équitable** (« Safe Rates ») et les infrastructures. En rémunérant correctement le transport, on crée un espace pour le repos.

Tom Peeters : « Un chauffeur qui gagne trop peu par kilomètre doit conduire plus longtemps pour joindre les deux bouts. Cela entraîne de la fatigue, des accidents et du stress. « Safe Rates » signifie : un prix correct pour le transport, afin que les employeurs puissent investir dans le repos, la sécurité et la dignité. Des salaires équitables, c'est aussi la sécurité routière. »

Les problèmes sont connus, les solutions sont prêtes. Ce qui manque, c'est la volonté politique.

L'UBT en action

Outre le livre noir, l'UBT a lancé en 2025 la **Truckers Hotline**, une ligne d'assistance multilingue pour les chauffeurs qui ont des questions ou des signalements d'abus. Voir page 17 de ce numéro de be motion. Lors d'un roadshow sur le parking de Ranst, l'UBT a également abordé le **25 000e chauffeur**.

« Nous voulons non seulement écouter les chauffeurs, mais aussi les aider », explique Tom Peeters. « Chaque signalement nous renseigne sur ce qui se passe sur le terrain. Cela rend notre combat concret. Nous avons déjà publié onze éditions de ce livre noir », conclut Tom Peeters.

« Les problèmes sont connus, les solutions sont prêtes. Ce qui manque, c'est la volonté politique. »

L'UBT exige un véritable rattrapage

Le livre noir se termine par sept revendications :

- Un **plan directeur fédéral** pour les parkings pour camions.
- Davantage de parkings sécurisés **certifiés SSPA**.
- **Des équipements de base gratuits** partout.
- **Informations en temps réel sur les places de stationnement** et systèmes de réservation.
- **Plus de contrôle social et de surveillance**.
- **Lien avec des tarifs équitables (Safe Rates)**.
- **Une plateforme de concertation interfédérale** qui assure le suivi de tout cela.

Lisez le livre noir ici

Entretien avec Maxim Moons (26 ans), chauffeur au port d'Antwerpen, membre de l'UBT Youth et moteur discret de la solidarité.

Une jeune force pour le port de demain

Quand on discute avec Maxim Moons, on n'entend pas de grands discours, pas de slogans grandiloquents ni de langage syndical théâtral. Il est calme et réfléchi. Mais derrière ce calme se cache un jeune docker qui exerce son métier avec conviction et qui, sans faire de bruit, s'engage pour les autres. « Je veux simplement que les gens soient traités correctement », dit-il au cours de la conversation. C'est l'essence même de sa personnalité : quelqu'un qui préfère construire plutôt que détruire.

De chauffeur à docker engagé

Maxim travaille depuis cinq à six ans dans le port. Il a commencé pendant une période très chargée, lorsque tout devait redémarrer après la crise du coronavirus. « J'ai commencé comme « stouwer » (manutentionnaire), mais j'ai rapidement compris que je préférais peut-être devenir chauffeur », raconte-t-il. « Cela m'intéressait tout simplement et j'ai eu la chance de pouvoir évoluer dans ce domaine. »

Le lien avec le port est en quelque sorte une affaire de famille. Son frère travaille dans le transport de marchandises par train et les générations précédentes ont également travaillé sur les quais.

Son père a travaillé pendant des années comme directeur d'Antwerp Bulk Terminal et est un pilier important pour Maxim. « J'entends parfois ces histoires, mais je ne suis pas du genre à chercher à en savoir plus. Je fais mon propre chemin », dit-il avec un sourire.

Comme tout nouveau docker, il a passé les tests médicaux, suivi la formation OCHA et effectué la période de reconnaissance temporaire. Pour obtenir la reconnaissance définitive, il faut compter au moins un an, car c'est la durée fixe. Il a obtenu sa reconnaissance définitive dans les délais, mais reste lucide à ce sujet. « Cela dépend de votre engagement. Il faut simplement faire de son mieux. »

Aujourd'hui, il transporte des marchandises en vrac : charbon, minerais, marchandises en vrac. « C'est ce que je préfère faire », dit-il. Et cela ne semble pas prétentieux, mais simplement honnête.

L'endroit où son engagement a pris forme

Son adhésion au syndicat était une étape logique vers la reconnaissance, mais son engagement auprès de **l'UBT Youth** s'est développé plus tard. « Mon père était rouge, donc c'était évident », raconte-t-il. « Mais quand Patrick Cockx, délégué de l'UBT au port, m'a demandé de venir à une réunion de jeunes, je ne savais pas trop de quoi il s'agissait. »

Ce qu'il y a vu l'a surpris. « Une salle remplie de jeunes dockers. Tous exerçaient le même métier, partageaient la même passion pour le port, mais étaient également confrontés aux mêmes défis. Sur le lieu de travail, on ne se voit presque jamais à cause des différentes équipes, mais là, je me suis tout de suite senti le bienvenu. L'ambiance était conviviale, créative... On fait la connaissance de personnes qu'on n'aurait jamais rencontrées autrement. »

Pour Maxim, l'UBT Youth n'est pas une tribune, mais un moyen de donner quelque chose en retour. « Je le fais de manière altruiste. Je vais à chaque réunion, je fais de mon mieux. C'est suffisant. On peut aider les gens simplement en étant présent. »

Pourquoi le travail syndical est-il toujours nécessaire ?

Il a déjà constaté pourquoi l'engagement reste important. « Vous pouvez simplement faire votre travail tous les jours et ne pas vous en préoccuper », dit-il. « Mais vous voyez alors que certaines entreprises tentent de supprimer des droits. » Il raconte comment il a déjà été contraint de renoncer à toutes ses pauses. « Ce n'était pas acceptable. Dans ce cas, vous dites non. Et vous allez travailler ailleurs. C'est l'avantage du port. »

> **On ne peut pas freiner l'automatisation. Mais elle doit rester sociale.**
> MAXIM MOONS

Il est toutefois conscient que tout le monde n'a pas ce réflexe. « Certains veulent simplement travailler et qu'on les laisse tranquilles. Mais quand les choses tournent mal, il faut pouvoir appeler quelqu'un. Je sais quels numéros composer. C'est important. »

L'avenir du port selon Maxim

Maxim envisage l'avenir avec réalisme. L'automatisation ne l'effraie pas, mais il souhaite qu'elle reste à taille humaine. « On ne peut pas empêcher l'automatisation », dit-il. « Mais elle doit rester sociale. »

Il a récemment visité le célèbre port de Gdansk. « Ils y agrandissaient un terminal à conteneurs. Il était en partie automatisé, mais des personnes y circulaient encore. J'ai trouvé que c'était une forme d'automatisation plus propre : la technologie et les personnes ensemble, et non la technologie qui remplace les personnes. »

Selon lui, le facteur humain devra continuer d'exister. « Il y a des choses que les machines ne peuvent pas faire. L'arrimage, par exemple. Cela restera un travail humain. Le changement ne se fera pas du jour au lendemain, mais il faut regarder vers l'horizon. »

Calme, mais convaincu

Quand on lui demande quelles sont ses ambitions, Maxim reste fidèle à lui-même. « Je suis chauffeur et j'aime ce que je fais. Je veux que cela reste ainsi. » Mais en même temps, il n'exclut rien. « Je veux continuer à m'engager auprès des jeunes au sein de l'UBT. J'essaie simplement de faire de mon mieux. Et je veux que tout le monde soit traité correctement. C'est le plus important. »

Il résume simplement son engagement : « Ce n'est pas une seule personne qui fait la différence. Ce sont les gens ensemble. Cela a toujours été le cas dans le port. »

Et c'est précisément cette conviction terre-à-terre qui fait de Maxim Moons une force jeune pour le port de demain.

Le 3 octobre, le tout nouveau centre de formation NK2 a été officiellement inauguré à Antwerpen. Ce centre, qui allie technologie et savoir-faire, est situé au cœur du port, dans le bâtiment du Schipperswelzijn.

« La navigation intérieure mérite plus d'attention qu'elle n'en reçoit actuellement. »

L'inauguration s'est déroulée en présence de Johan Klaps, échevin des ports, qui a coupé le ruban au nom de la ministre Annick De Ridder et a symboliquement appuyé sur le bouton du nouveau simulateur d'amarrage, le fleuron du centre.

Le projet est une initiative du **Fonds pour la navigation rhénane et intérieure (FRI)**, avec le soutien de l'**Europe (FEDER)** et du **gouvernement flamand (VLAIO)**.

Nous avons discuté avec **Jacques Kerkhof**, secrétaire fédéral de l'UBT Maritime et président du FRI, et **Frank Moreels**, président de l'UBT et Schipperswelzijn, des ambitions et de l'avenir de la navigation intérieure.

Un centre à la pointe de la technologie

be motion : Jacques, qu'est-ce qui rend NK2 si spécial ?
Jacques Kerkhof : « Ce n'est pas un simple centre de formation. Avec NK2, nous avons construit un lieu où se rencontrent technologie, sécurité et expertise. Il compte huit simulateurs, dont deux ponts de commandement complets, quatre simulateurs radar et même le premier simulateur d'amarrage en plein air de Flandre, voire d'Europe. Cela signifie que les étudiants peuvent s'exercer dans des conditions réelles : naviguer, amarrer, tester des scénarios d'urgence, tout ce qu'ils devront savoir faire plus tard sur l'eau. »

Il souligne le besoin important de personnel bien formé dans le domaine de la navigation intérieure. « En Europe, des milliers de nouveaux pilotes seront nécessaires d'ici 2030. En Belgique aussi, on parle de centaines de postes vacants. Notre secteur est essentiel pour rendre les transports plus écologiques et apporter une réponse au problème des embouteillages. Pourtant, la navigation intérieure reste trop méconnue. Surtout auprès des jeunes, qui constituent clairement un groupe cible que nous voulons atteindre avec NK2. Beaucoup de gens n'ont aucune idée de la quantité de marchandises qui transitent chaque jour par voie fluviale. Avec NK2, nous voulons changer cela. »

De la laverie à l'ancrage de formation

be motion : Frank, vous êtes également président de Schipperswelzijn, où NK2 a son siège. Que signifie ce projet pour vous ?
Frank Moreels : « C'est un énorme pas en avant. Il y a vingt ans, on trouvait ici une laverie et un petit magasin. C'était ce dont les bateliers avaient besoin à l'époque : ils pouvaient ils pouvaient laver leurs vêtements, s'approvisionner et faire leurs courses. Le secteur a évolué depuis, tout comme le Schipperswelzijn. Aujourd'hui, nous disposons ici de salles de réunion, de salles de formation et désormais d'un centre de formation de haute technologie. J'en suis vraiment fier. Je tiens également à rendre hommage à **Alfons Geeraerts**, mon prédécesseur au Schipperswelzijn. Sans son engagement et

Nous voulons que ce centre devienne le pilier de la formation dans le domaine de la navigation intérieure.

JACQUES KERKHOF

celui de sa femme Machteld, ce bâtiment n'existerait peut-être plus aujourd'hui. Ce que nous inaugurons aujourd'hui est aussi une partie de leur héritage. Leur engagement a contribué à faire grandir le Schipperswelzijn. »

Une collaboration à tous les niveaux

be motion : Tant dans votre discours que dans celui de Frank, vous avez exprimé beaucoup de fierté quant à la collaboration entre les employeurs et les employés du secteur.
Jacques Kerkhof : « Oui, c'est important de le souligner. Le FRB est un fonds soutenu par les partenaires sociaux. Les employeurs et les syndicats ont uni leurs forces pour réaliser quelque chose qui fait avancer l'ensemble du secteur. Cela prouve que la collaboration fonctionne, même à une époque où l'on prétend souvent le contraire. »

Frank Moreels : « En effet. On dit souvent que les syndicats et les employeurs sont diamétralement opposés. Mais regardez : ce projet est la preuve vivante qu'il peut en être autrement. Tout le monde a participé de manière constructive et investi. Nous ne nous sommes pas disputés sur les intérêts, mais avons examiné ensemble les besoins du secteur. Et ceux-ci étaient clairement une formation moderne et des environnements d'entraînement sûrs. »

NK2 est une étape importante pour l'avenir de notre mobilité, de notre économie et de nos ambitions climatiques.

FRANK MOREELS

Une formation tournée vers l'avenir

be motion : Jacques, comment voyez-vous le rôle de NK2 à l'avenir ?
Jacques Kerkhof : « Nous voulons que ce centre devienne le pilier de la formation dans le domaine de la navigation intérieure. Les écoles, les entreprises et les fédérations peuvent s'y rendre. Même les pouvoirs publics pourront à l'avenir utiliser NK2 comme centre d'examen. Nous en discutons déjà avec le ministre De Ridder. Ce centre a été construit selon les dernières normes internationales, afin que toutes les simulations et tous les examens puissent y avoir lieu. Il ne s'agit donc pas d'un monde fermé, mais d'un centre de connaissances ouvert. »

Il poursuit : « Nous devons également devenir plus flexibles dans la manière dont les gens intègrent le secteur. Une personne qui travaille actuellement dans la marine marchande devrait pouvoir passer beaucoup plus facilement à la navigation intérieure. Avec des cours sur mesure, c'est tout à fait possible. NK2 est prêt. »

Un investissement dans les personnes et dans l'économie

be motion : Le port d'Antwerpen n'est pas seulement un centre économique, mais aussi un lieu où se rejoignent politique et durabilité. Comment le projet a-t-il été accueilli par les autorités municipales ?
Frank Moreels : « L'échevin Johan Klaps représentait la ministre Annick De Ridder lors de l'inauguration. Il l'a très bien exprimé : « NK2 n'est pas seulement un bâtiment ou un investissement. C'est une étape importante pour l'avenir de notre mobilité, de notre économie et de nos ambitions climatiques. » Cela résume bien la situation. Car ce qui se passe ici est une bonne nouvelle non seulement pour la navigation intérieure, mais aussi pour toute la Flandre. Chaque bateau avec une équipe qui a bénéficié d'une meilleure formation signifie moins de camions sur les routes, moins d'émissions et plus de sécurité. »

Un regard vers l'avenir

be motion : Pour conclure, qu'espérez-vous que NK2 apporte ?
Jacques Kerkhof : « J'espère que ce centre donnera envie aux jeunes de se lancer dans une carrière sur l'eau. La navigation intérieure est plus qu'un métier, c'est un mode de vie. Nous avons besoin de nouveaux talents, mais aussi de respect pour le métier. Ceux qui entreront ici verront que la navigation intérieure est high-tech, innovante et importante pour l'économie et le climat. »

Frank Moreels : « Pour moi, NK2 est un symbole de renouveau. Il montre ce que nous pouvons accomplir lorsque nous investissons dans la connaissance et la coopération. Je suis convaincu que ce centre renforce la navigation intérieure et ouvre des portes à ceux qui recherchent un emploi d'avenir et source de fierté. Car la navigation reste un métier de professionnels. »

Vous souhaitez en savoir plus ?

NK2 est situé dans le bâtiment du Schipperswelzijn à Antwerpen.

Le centre dispose de huit simulateurs, treize salles de formation et des locaux flexibles qui peuvent être loués à des écoles, des entreprises et des fédérations.

Plus d'informations : www.nk2.be

La voie vers une navigation plus propre

Du port d'Antwerpen aux océans : comment les navires doivent devenir plus écologiques et ce que cela signifie pour les personnes à bord.

Le réchauffement climatique s'accélère plus que jamais. Selon l'Organisation météorologique mondiale (OMM), la quantité de CO_2 dans l'atmosphère a connu l'année dernière sa plus forte augmentation depuis le début des mesures. Le message est clair : les émissions doivent être réduites de manière drastique. Non seulement celles des voitures ou des usines, mais aussi celles des navires, un secteur qui, aujourd'hui encore, échappe largement à l'attention du grand public.

En octobre, l'Organisation maritime internationale (OMI) a discuté à Londres d'une proposition de taxe mondiale sur le carbone. Cette taxe ferait payer davantage les navires polluants et récompenserait les compagnies maritimes durables. Mais la décision a de nouveau été reportée, sous la pression des États-Unis. Ceux-ci considèrent la proposition comme une « taxe mondiale sur le carbone imposée aux Américains » par une organisation des Nations unies.

Beaucoup estiment qu'il s'agit là d'une occasion manquée, car chaque retard rend plus difficile la réalisation des objectifs de l'accord de Paris sur le climat.

Un secteur sous pression

Le transport maritime semble être quelque chose qui se passe loin de nous : d'énormes porte-conteneurs reliant l'Asie à l'Europe, des pétroliers glissant sur les océans. Pourtant, la Belgique est également concernée.

Les **ports d'Antwerpen et de Zeebrugge** qui forment ensemble le Port of Antwerp-Bruges, constituent le plus grand complexe portuaire d'Europe. Des dizaines de milliers de personnes y gagnent leur vie : marins, dockers, équipages de remorqueurs, techniciens, planificateurs. Pour eux, la transition vers un transport maritime durable n'est pas un débat abstrait, mais une réalité quotidienne.

Depuis **2024**, les navires qui accostent dans nos ports européens sont soumis au **système européen d'échange de quotas d'émission (ETS)** : les compagnies maritimes doivent payer pour le CO_2 qu'elles émettent. Et à partir de 2025, le règlement FuelEU Maritime entrera en vigueur, imposant aux navires de naviguer de manière plus propre chaque année. En termes simples, ceux qui continuent à naviguer avec du fioul lourd paieront de plus en plus cher.

Selon une étude de la Commission européenne, cela est nécessaire pour rendre le transport maritime neutre sur le plan climatique d'ici 2050. À l'échelle mondiale, le secteur représente aujourd'hui près de 3 % de tous les gaz à effet de serre. Sans intervention, cette part augmentera encore davantage.

La Belgique, un laboratoire

Notre pays joue, de manière peut-être surprenante, un rôle de pionnier. L'année dernière, le premier **remorqueur à hydrogène** au monde a été mis à l'eau dans le **port d'Antwerpen-Brugge** : l'*Hydrotug 1*. Il s'agit d'un projet du port et de la société anversoise **CMB.TECH**, qui travaille également sur des navires fonctionnant à l'ammoniac. Ces deux carburants ne rejettent pas de CO_2 lors de leur combustion, mais la technologie nécessite encore beaucoup de développement.

« *L'hydrogène nous permet de réduire les émissions à presque zéro* », a déclaré le PDG **Alexander Saverys** dans De Tijd. « *Le défi consiste à rendre la technologie rentable sans compromettre la sécurité ou la sécurité d'approvisionnement.* »

CMB.TECH travaille actuellement sur toute une flotte de remorqueurs, de ferries et même de camions pouvant fonctionner à l'hydrogène ou à l'ammoniac. La Belgique est ainsi devenue un laboratoire d'essai pour les technologies maritimes propres.

Les ports eux-mêmes investissent également dans des **installations d'alimentation à quai**. Il s'agit de systèmes permettant aux navires d'utiliser l'électricité à quai au lieu de laisser tourner leur moteur.

Ceux-ci sont en pleine construction. À **Zeebrugge**, la construction d'une grande installation pour les navires de croisière a commencé cet été, ce qui permettra de réduire considérablement les émissions locales. Antwerpen suit avec des terminaux pour les navires de fret et les porte-conteneurs. Les organisations environnementales européennes restent toutefois critiques : selon *Transport & Environment*, l'UE n'atteindra pas l'objectif de déploiement obligatoire d'ici 2030.

Une transition équitable : la technologie et les personnes

Pour **l'UBT-FGTB**, l'écologisation n'est pas seulement une question de technologie, mais aussi d'équité. « *La réduction des émissions ne doit pas signifier que les gens perdent leur emploi ou leur sécurité* », selon Jacques Kerkhof, secrétaire fédéral UBT secteurs maritimes. « *Nous plaidons pour une* ***transition équitable*** *dans laquelle les travailleurs sont formés à de nouvelles fonctions et où la sécurité est au centre des préoccupations.* »

En effet, les nouveaux carburants comportent de nouveaux risques. L'hydrogène et l'ammoniac sont inflammables ou toxiques et nécessitent des procédures de sécurité spécifiques à bord et dans les ports. C'est pourquoi l'UBT demande que la réglementation européenne ne se concentre pas uniquement sur les émissions et les carburants, mais aussi sur le facteur humain : formation, protection, charge de travail et participation.

L'Europe recherche l'équilibre

Le Parlement européen tente de préserver cet équilibre. Des députés tels que **Kathleen Van Brempt** (Vooruit/S&D) suivent de près le dossier. Elle souligne que l'écologisation du transport maritime doit être durable tant sur le plan écologique que social.

Selon son groupe, l'Europe doit rester à **l'avant-garde**, même si les négociations mondiales au sein de l'OMI prennent du retard. Selon elle, l'ETS et FuelEU Maritime sont des leviers importants, à condition que les recettes soient en partie réinvesties dans l'innovation, la formation et la sécurité (voir encadré plus loin dans cet article).

L'UBT partage ce point de vue, mais souligne que la mise en œuvre pratique est souvent à la traîne. « En théorie, l'argent est réinjecté dans le secteur », explique Jacques Kerkhof, « mais les travailleurs n'en voient pas encore suffisamment les effets. L'Europe doit garantir que les personnes qui effectuent le travail en tirent également profit. »

Le monde du travail évolue

L'écologisation du transport maritime va de pair avec la numérisation. De plus en plus de navires sont équipés de logiciels qui analysent en permanence la consommation de carburant, la vitesse et la sécurité.

Certaines compagnies maritimes expérimentent l'**intelligence artificielle** pour optimiser les itinéraires ou automatiser les tâches de l'équipage. Cela peut accroître l'efficacité, mais cela entraîne également une incertitude quant à l'avenir des emplois à bord.

Pour l'UBT, la solution est claire : investir dans la **formation et la reconversion** afin que les travailleurs ne soient pas laissés pour compte dans la transition vers une nouvelle économie maritime verte. Les partenaires sociaux doivent être impliqués de manière structurelle dans la politique climatique européenne en matière de transport.

Pourquoi une taxe carbone reste indispensable

Sans prix mondial du carbone, une grande partie du transport maritime reste hors de portée. Selon une étude récente de l'**OMI**, une taxe carbone mondiale de 150 euros par tonne de CO_2 pourrait réduire les émissions du secteur d'un quart d'ici 2035.

Mais tant que des acteurs majeurs tels que les États-Unis s'y opposent, l'Europe reste largement livrée à elle-même. Cela rend les initiatives européennes d'autant plus importantes, même si elles coûtent temporairement plus cher.

« *Ceux qui investissent aujourd'hui auront une longueur d'avance demain* », a déclaré Alexander Saverys à ce sujet dans *De Tijd*. Son entreprise prouve que c'est possible : des remorqueurs à hydrogène aux ferries à double carburant. La Belgique montre ainsi que l'écologisation n'est pas seulement une obligation, mais aussi une opportunité.

Une question de choix

L'avenir du transport maritime ne dépend pas uniquement des ingénieurs ou des politiciens. Il dépend des choix que nous faisons en tant que société : continuons-nous à naviguer sur la vague des profits fossiles ou mettons-nous le cap vers une économie qui protège la planète et les personnes à bord ?

Pour l'UBT-FGTB, la réponse est claire. Un transport maritime vert sans justice sociale n'est pas un transport maritime durable.

Le transport maritime doit enfin faire sa part.

KATHLEEN VAN BREMPT, DÉPUTÉE EUROPÉENNE VOORUIT/S&D

Comment l'Europe rend-elle plus propres les navires qui accostent dans les ports belges ?
« Pendant des années, le transport maritime a été exclu des accords sur le climat. Cette situation n'était pas tenable », explique Mme Van Brempt. Selon elle, deux mesures européennes sont désormais en train de faire bouger le secteur.

« Avec FuelEU Maritime, nous imposons depuis 2025 des limites à la pollution des carburants lorsque les navires font escale dans un port européen. Ces normes sont renforcées chaque année et s'appliquent au CO_2, mais aussi au méthane et aux oxydes d'azote. D'ici 2030, les navires à passagers et les porte-conteneurs devront en outre passer à l'alimentation à quai ou à d'autres technologies sans émissions. C'est une avancée pour les travailleurs, les riverains et le climat. »

En outre, depuis 2024, les grands navires sont soumis au système européen ETS. « Polluer coûtera plus cher, naviguer proprement coûtera moins cher, quel que soit le pavillon sous lequel navigue un navire. Nous éviterons ainsi toute concurrence déloyale. »

Selon Mme Van Brempt, les progrès internationaux restent essentiels. « L'OMI avait enfin défini des objectifs climatiques mondiaux, mais le vote a été reporté sous la pression des États-Unis. Cela ralentit la transition écologique et l'égalité des chances. »

L'écologisation conduit-elle également à de meilleures conditions de travail ?
« C'est absolument l'objectif », déclare Mme Van Brempt. « La politique climatique et la politique sociale doivent aller de pair. Nous ne pouvons pas faire porter le poids de la transition aux personnes qui font le travail. »

C'est pourquoi l'Europe soutient les États membres par le biais du Fonds social pour le climat et pourquoi le Parlement mise sur une concertation sociale forte. « Sans syndicats forts, il n'y aura pas de transition équitable. Nous avons besoin d'eux, tant au niveau national qu'européen. »

En outre, la Commission travaille à l'élaboration d'une feuille de route pour des emplois de qualité, qui met l'accent sur des conditions de travail équitables, la formation et la sécurité de l'emploi.

Comment l'Europe garantit-elle la formation aux nouvelles technologies ?
« La formation n'est pas un luxe, mais une obligation », déclare Mme Van Brempt. « Les services portuaires doivent préparer les travailleurs aux nouveaux carburants et technologies, en accordant une attention particulière à la sécurité et à la santé. »

Avec la nouvelle Union des compétences, l'Europe investit davantage dans l'apprentissage tout au long de la vie, la reconversion et la formation continue pour les secteurs en mutation. Des initiatives telles que le Forum européen des compétences maritimes rassemblent les entreprises, les établissements d'enseignement, les syndicats et les pouvoirs publics afin de répondre rapidement aux nouveaux besoins en matière de compétences.

L'Europe tient-elle compte des ports belges tels que le port Antwerp-Bruges ?
« Certainement », souligne Mme Van Brempt. « Nos ports sont des moteurs économiques et des carrefours stratégiques. Ils méritent une place claire dans la politique européenne. »

Selon elle, la fragmentation des initiatives risque de brouiller les pistes. « C'est pourquoi j'ai plaidé en faveur d'une stratégie portuaire européenne unique. La Commission a désormais promis de présenter une proposition. Celle-ci doit apporter clarté, orientation et soutien, y compris pour les emplois qui y sont liés. »

Que se passe-t-il si les compagnies maritimes ne respectent pas les règles ?
« Elles s'exposent alors à des sanctions », répond-elle. « Financières dans un premier temps. En cas d'infractions répétées, l'accès aux ports européens peut leur être refusé, mais il s'agit là d'une mesure de dernier recours. L'objectif n'est pas de punir, mais d'orienter : la technologie ne peut fonctionner que si la politique est claire, équitable et applicable. »

Lire aussi
www.bemotion-online.be
pour plus d'informations.

Vous trouvez toutes les adresses, heures d'ouverture et coordonnées sur le site web www.ubt-fgtb.be ou sur Facebook.

UBT-FGTB

UNION BELGE DU TRANSPORT – PAARDENMARKT 66 – 2000 ANTWERPEN