NOVEMBRE 2023

Magazine en ligne de l'UBT-FGTB

be motion

FGTB UBT
Ensemble, on est plus forts

Poursuivre le développement de l'aéroport de Zaventem !

Une manifestation a eu lieu à Zaventem le 12 novembre 2023. Six cent riverains et des organisations environnementales y ont répondu présents pour exiger que le nouveau permis d'environnement de l'aéroport tienne compte de la santé publique des riverains et de l'environnement.

Dans le même temps, ils demandent également la suppression des vols de nuit ! Supprimer ainsi les vols de nuit serait cependant une catastrophe économique, pour l'aéroport proprement dit mais aussi pour de nombreuses autres entreprises situées en Flandre, à Bruxelles et en Wallonie et qui dépendent de ces vols de nuit.

L'aéroport national est un pôle économique !

Brussels Airport est le deuxième pôle économique de Belgique après le port d'Antwerpen. À cet égard, les vols de nuit jouent un rôle crucial dans le maintien du secteur logistique. Et c'est bien ce que nous voulons, non ?

Plus encore, l'e-commerce et la logistique sont l'un des pôles de croissance économique sur lesquels la Belgique et les gouvernements régionaux misent. Mais lorsqu'il s'agit de l'Aéroport national, il semblent l'oublier.

Priorité au bien-être des résidents et des travailleurs.

Je n'invente rien : l'autre jour, je reçois un mail d'une dame qui a acheté un appartement à Zaventem il y a environ deux ans. Je vous épargnerai les noms d'oiseaux dont était truffé ce courriel. Cette dame se plaignait donc du bruit nocturne de l'aéroport et exigeait instamment l'arrêt des vols de nuit.

Elle déclarait également qu'il était totalement incompréhensible qu'en tant que syndicat, nous ne voulions pas aller dans ce sens. Lorsque je lui ai demandé pourquoi elle avait acheté un appartement à côté de l'aéroport il y a deux ans, sachant que des avions y atterrissaient et y décollaient chaque jour, elle n'a pas été en mesure de me répondre.

Elle m'a alors reproché de défendre des «jobs de merde » (sic). Sans doute voulait-elle parler de métiers pénibles et - souvent - sous-payés. Et pour le coup, elle a raison ! Mais le fait que 14 000 familles aient besoin de cet emploi pour survivre semblait quelque peu lui échapper.

L'aéroport crée de l'emploi

Il va sans dire que les préoccupations relatives à la pollution sonore sont légitimes, tout comme l'impact environnemental des vols de nuit. Cependant, une interdiction irréfléchie des vols de nuit n'affectera pas seulement les compagnies aériennes et les opérateurs aéroportuaires, mais aura également un impact négatif sur les milliers de travailleurs actifs dans le secteur ou qui en dépendent.

La suppression des vols de nuit et le traitement désinvolte du rôle de l'aéroport national mettront en péril ces 14 000 emplois. Des emplois de pilotes, de manutentionnaires, de logisticiens...

Un dialogue constructif au lieu de mesures unilatérales

En tant que syndicat, nous sommes ouverts à des discussions constructives sur la réduction des nuisances sonores et des impacts environnementaux, mais l'interdiction unilatérale des vols de nuit est tout sauf une bonne approche.

Un dialogue entre toutes les parties prenantes est essentiel pour trouver des solutions équitables et durables.

Cependant, la voix des travailleurs est systématiquement ignorée dans ce débat. Le dialogue devrait également reposer sur la rationalité.

Notre priorité : rendre l'aviation plus durable

Il est urgent d'élaborer un programme - en collaboration avec les compagnies aériennes et les transporteurs - pour que les vols de nuit soient assurés par de nouveaux avions moins bruyants. DHL - l'un des principaux acteurs de l'aéroport - investit d'ailleurs aujourd'hui déjà dans le transport de fret durable.

On dit parfois que les vols de nuit ne servent qu'à enrichir les actionnaires. Il pourrait en être autrement si nous exigions de toutes les entreprises concernées qu'elles investissent dans le développement durable, ce qui implique aussi d'utiliser les avions les moins bruyants la nuit.

En paralysant l'aéroport et en entravant, voire en interdisant, l'activité économique dans et autour de celui-ci, on ne fait que créer un cimetière économique, supprimer des emplois et déplacer l'activité économique.

Refédéralisation des compétences en matière de transport

Les travailleurs de l'aéroport de Zaventem en ont d'ailleurs plus qu'assez d'être « utilisés » dans les petits jeux communautaires des politiciens.

Contenu

2 ▶ Secteur des autobus et autocars : actions coup de poing aboutissent à un accord sectoriel

3 ▶ ETF Dockers réunit des syndicats à Mersin

4 ▶ Célébrer ce Noël avec un but

4 ▶ La conférence internationale des jeunes de l'ITF appuie le combat en faveur d'un avenir équitable dans le secteur du transport.

5 ▶ Accords sectoriels transport routier & logistique

5 ▶ Lancement de la chaire SIRS

6 ▶ L'ELA doit avoir d'avantage de pouvoir

Suite édito

C'est tantôt un ministre flamand, tantôt un ministre bruxellois, tantôt un ministre fédéral qui se lance dans des déclarations sur les normes sonores, les routes aériennes ... Ou dans des procédures juridiques contre un autre niveau de compétence. Ils se valent tous dans le jeu dans la surenchère. La fragmentation des pouvoirs ne fait que l'encourager.

À nos yeux, le moment est venu de refédéraliser. L'aéroport national est d'importance fédérale, la politique en la matière doit donc relever de la compétence fédérale. Je plaide pour la refédéralisation des compétences en matière de normes sonores et d'aviation.

L'autre jour, le ministre fédéral Gilkinet a remis en question les vols de nuit à Zaventem, ce qui est étrange, car l'aéroport régional de Liège en compte davantage qu'à Zaventem, sans que le parti de ce ministre ne semble y trouver à redire.

À l'UBT-FGTB, nous estimons que les différents aéroports de Belgique, nationaux et régionaux, méritent qu'on se batte pour eux. Avec coordination, rationalité et en dialogue avec toutes les parties prenantes. Et surtout avec les travailleurs !

Frank Moreels
Président de l'UBT

SECTEUR DES AUTOBUS ET AUTOCARS : ACTIONS COUP DE POING ABOUTISSENT À UN ACCORD SECTORIEL

Après l'échec de la concertation sectorielle dans le secteur des autobus et des autocars le 19 octobre, les chauffeurs de bus ont arrêté le travail le vendredi 27 octobre. Cet important pas a été franchi pour lancer un signal clair à la direction : les travailleurs parlent sérieusement et réclament un accord sectoriel avec une prime de pouvoir d'achat assortie de conditions acceptables.

L'appel à la grève a été suivi largement, avec la participation de travailleurs de différentes entreprises.

Malgré cette action coup de poing, les tours de concertation qui ont suivi se sont avérés décevants, les employeurs se montrant à nouveau peu enclins à aboutir à un accord.

Mais finalement, ce 29 novembre un accord sectoriel a pu être conclu avec comme élément principal la prime de pouvoir d'achat. Vous retrouverez plus d'informations sur notre site web www.ubt-fgtb.be.

ENSEMBLE DANS LE TRAVAIL PORTUAIRE INTERNATIONAL, ON EST FORTS : ETF DOCKERS RÉUNIT DES SYNDICATS À MERSIN POUR L'UNITÉ ET LE PARTAGE DES CONNAISSANCES

Dans le cadre des réunions ETF dockers - PSA network meeting et young dockers, divers syndicats liés à la Fédération européenne des ouvriers du transport (ETF) se sont rassemblés à Mersin, une importante ville portuaire turque pour une réunion et un partage de connaissances en rapport avec le secteur. Lors de cette rencontre, l'accent était mis aussi bien sur les jeunes travailleurs portuaires que sur des collègues plus expérimentés occupés par la multinationale de Singapour. La réunion de Mersin marque la création d'un nouveau réseau d'organisations syndicales représentant des ouvriers portuaires dans des entreprises portuaires internationales en Europe.

Le meeting a commencé par une réunion de syndicats qui organisent des ouvriers sur PSA-terminals, où Liman-İş Sendikası (Turquie), l'UBT/Groupe Port d'Anvers (Belgique), la Filt Cgil Nazionale NSZZ (Italie) et Solidarność (Pologne) se sont retrouvés pour échanger des expériences et unir les forces de leur action syndicale afin d'échanger davantage de connaissances et d'informations à l'avenir.

Un des moments forts de l'événement fut la visite guidée au Mersin International Port, un terminal portuaire important où les participants ont pu mieux se rendre compte de l'organisation du travail portuaire en Turquie. Pour l'expertise de l'UBT, on avait invité des membres de la délégation syndicale d'ATS, le groupe dans lequel PSA et MSC collaborent à Antwerpen. Grâce au travail dévoué de ces syndicalistes, les faits, investissements et développements les plus récents au sein de PSA ont pu être partagés avec les autres représentants syndicaux présents à Mersin.

La réunion annuelle de l'ETF a rassemblé plus de 40 jeunes ouvriers portuaires, qui se sont vu offrir la chance d'en apprendre davantage sur la chaîne de sous-traitance maritime et le secteur portuaire. Nick Loridan, délégué permanent au port d'Antwerpen et actif dans diverses structures de l'ETF et de l'ITF, a souligné, lors de sa présentation, l'importance de l'organisation de la supply chain dans son ensemble, une nouvelle initiative sur laquelle l'ITF devra se concentrer davantage dans les années à venir. L'organisation de l'ensemble de la chaîne de sous-traitance dans le secteur du transport vise à s'attaquer aux irrégularités et violations de droits humains dans le transport mondial, pour lesquelles les multinationales continuent jusqu'ici à nier des responsabilités considérables.

Tant les membres de la délégation syndicale d'ATS que les jeunes dockers présents ont exprimé leur appréciation au sujet des efforts déployés par l'ETF pour défendre les intérêts des ouvriers portuaires. Leur regard est déjà tourné vers les événements futurs qui peuvent être organisés de manière analogue par les fédérations. Le message de l'événement a été exprimé haut et clair : au moment où les sociétés multinationales s'organisent au niveau international, la collaboration globale entre syndicats devient chaque année plus cruciale pour garantir les intérêts de nos membres à long terme.

Participez avec le BTB Youth Movement à notre marché de Noël, découvrez nos savoureuses friandises, nos boissons chaudes et plus encore, quand nous apporterons notre soutien à l'aide aux jeunes durant la semaine la plus chaude. **Donnons une signification particulières aux fêtes.**

Où ? : Paardenmarkt 66 – 2000 Antwerpen
Quand ? : samedi 16 décembre 2023 entre 11h00 et 16h00

LA CONFÉRENCE INTERNATIONALE DES JEUNES DE L'ITF APPUIE LE COMBAT EN FAVEUR D'UN AVENIR ÉQUITABLE DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT

Près de 150 jeunes ouvriers du transport venus de 48 pays ont participé à la conférence des jeunes de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) à Bombay. Le thème « Fighting for a Just Future » a amené les jeunes délégués à discuter des questions et développements mondiaux influençant la carrière des jeunes ouvriers dans le transport.

Pendant la conférence, les jeunes délégués ont évalué les activités en cours et ont tracé la voie menant au congrès ITF de 2024 à Marrakech, en se concentrant sur des thèmes tels que le travail convenable, la sécurité d'emploi, le soutien des affiliés syndicaux et des structures dédiées aux jeunes, les jeunes dans l'économie de plate-forme, les nouvelles technologies, la digitalisation, la santé mentale au travail et le transport durable avec une transition socialement responsable et équitable vers un nouveau monde.

Lisez l'article complet

ACCORDS SECTORIELS TRANSPORT ROUTIER & LOGISTIQUE
A L'INTERVIEW : LE SECRÉTAIRE FÉDÉRAL ADJOINT TOM PEETERS

Tom, comment se sont déroulées les négociations sectorielles ?

Tom : « Ces négociations n'ont certainement pas été simples. Le carcan de la loi sur la norme salariale, ne laissant aucune marge pour parler du pouvoir d'achat, a installé les employeurs dans un fauteuil à la table des négociations. Nous n'avons pu essayer d'obtenir quelque chose pour nos ouvriers que par le biais de la prime de pouvoir d'achat et l'une ou l'autre assimilation entre les ouvriers et les employés. »

Quid au juste de cette prime « pouvoir d'achat » ?

Tom : « Les accords sectoriels portent sur le pouvoir d'achat des années 2023 en 2024. Du fait des conditions régissant l'octroi d'une prime relative au pouvoir d'achat, nous avons toutefois été forcés de regarder plus ou moins vers le passé. »

Quels ont été vos angles d'attaque pour ces négociations ?

Tom: « Nous visions le montant de base le plus élevé possible pour un maximum de travailleurs et avec un minimum de conditions. »

Vous l'avez obtenu facilement ?

Tom : « Non, le nombre de formules complexes évoquées au cours des négociations dans les divers comités s'est avéré vertigineux. Dans certains cas, je suis sûr que le coût du calcul de la prime par ouvrier aurait été plus élevé que la prime elle-même. Chaque fois, nous avons dû batailler ferme pour que les conditions d'octroi soient aussi simples que possible et que le montant de base reste au maximum. Dans certains secteurs, nous y sommes mieux parvenus que dans d'autres.»

Es-tu satisfait des résultats ?

Tom : « On peut naturellement toujours mieux faire mais je suis content que des marges aient pu se dégager pour des montants raisonnables. Nous savons que des montants supérieurs peuvent encore être négociés à de nombreux endroits mais la réalité veut que beaucoup de nos ouvriers travaillent dans de très petites entreprises et sont donc dépendants de ces accords. C'est donc aussi pour eux que nous sommes contents de cet aboutissement. Nous attendons encore un accord acceptable pour le secteur des autobus et des autocars et les négociations seront bouclées pour l'ensemble du secteur.»

Qu'espères-tu pour la prochaine fois ?

Tom : « Qu'on puisse revenir à des négociations libres en se débarrassant du carcan de la loi sur la norme salariale et que les employeurs traduisent l'appréciation verbale adressée à leurs ouvriers en accords solides permettant de combler les écarts salariaux avec d'autres secteurs. Ce n'est qu'alors que les secteurs pourront redevenir attrayants et que les ouvriers pourront progresser fondamentalement. »

Si vous voulez en savoir plus sur les différents accords sectoriels, n'hésitez pas à jeter un coup d'œil à nos newsletters ou à surfer sur notre site Internet www.ubt-fgtb.be

Lancement de la chaire SIRS « Lutte contre la fraude sociale et le dumping social »

L'impact du dumping social et de la fraude sociale sur (entre autres) le secteur du transport est déjà connu pour l'UBT et les travailleurs du secteur. Les SIRS, Services belges d'information et de recherche sociale, rassemblent les informations des services individuels d'inspection, coordonnent les actions et accumulent de nouvelles connaissances en vue de lutter contre la fraude sociale.

Depuis des années, l'UBT se bat avec ses membres et les services d'inspection contre ces phénomènes. L'attention et les recherches supplémentaires consacrées à ces phénomènes, qui sont non seulement néfastes pour les ouvriers belges mais aussi pour les ouvriers exploités qui en sont victimes, ne peuvent dès lors que nous réjouir.

La chaire, qui a été créée à l'UGent en partenariat avec l'ULB, est le fruit d'une collaboration entre l'université ainsi que ses étudiants et un partenaire externe, en l'occurrence le SIRS. Le SIRS fait office de partenaire externe pour le financement mais peut en contrepartie bénéficier de l'apport de vastes recherches sur les thèmes mis en avant.

Dans le numéro de décembre de be motion, vous pourrez lire une longue interview du Professeur Yves Jorens, qui dirigera cette chaire, et de Bart Stalpaert, directeur de SIOD et animateur de la chaire. Nous sommes déjà impatients !

L'ELA (EUROPEAN LABOUR AUTHORITY) DOIT AVOIR DAVANTAGE DE POUVOIR

Nous visons un champ d'action égal pour tous mais la réalité s'avère tout autre.

De quoi parlons-nous ? Du personnel du secteur de la navigation intérieure au niveau européen. L'Europe est pour la liberté des marchés. Ce qui ne pose pas de problème en soi lorsqu'il existe assez de mécanismes de contrôle fonctionnant de manière efficiente. Pour notre part, nous voulons une Europe sociale et c'est précisément là que les choses se compliquent.

Venant d'un marché relativement régulé il y a 25 ans, nous sommes arrivés à la situation actuelle. Durant toutes ces années, nous avons vu le secteur changer de façon drastique. La flotte s'est en grande partie rajeunie et renouvelée. Les navires sont ultramodernes et un navire intérieur moyen a une capacité de chargement de 2500 tonnes.

Pendant cette période, le secteur a cependant aussi connu quelques crises.

En raison à la fois de la croissance du secteur et des différentes crises traversées, nous avons vu le personnel changer au fil des ans. Nous voulons essentiellement parler de la fonction de matelot. D'une main-d'œuvre venue d'Europe de l'Est au début, on est passé à des centaines de matelots philippins aujourd'hui. Chaque fois pour que le coût salarial reste à un niveau maîtrisable !

Cela suscite naturellement plusieurs problèmes. Le principal d'entre eux est l'accès aux fonctions supérieures. Il faut en effet totaliser un certain temps de navigation avant de pouvoir postuler à des examens pour une promotion. Or, la plupart du temps, le matelot philippin dont on vient de parler n'est pas intéressé par les promotions.

Il en résulte que nos étudiants trouvent difficilement des postes de stage (comme matelots) qui leur permettraient d'accumuler les heures de navigation obligatoires pour passer des examens. Cela complique l'accès aux fonctions supérieures de pilote et capitaine, ce qui engendre une pénurie et une hausse des salaires à ce niveau.
Cette distorsion au niveau de l'afflux de main-d'œuvre a conduit au paiement de très bons salaires pour les fonctions supérieures et les salaires de base pour les nouveaux arrivants. Mais elle hypothèque et freine à son tour l'arrivée de candidats-pilotes et capitaines.

Et il reste le problème de l'égalité du champ d'action. Qui paye la sécurité sociale pour les Philippins ? Si tant est qu'une quelconque sécurité sociale existe pour ces travailleurs! Ainsi naît encore une nouvelle distorsion entre travailleurs européens et « arrivants du tiers monde ».

On est loin d'un cadre égal et la seule solution pour nous est l'adoption d'un mécanisme de contrôle efficace. Une ELA au niveau européen donc, mais dotée du pouvoir et de la portée à l'avenant. Alors seulement, les mêmes règles du jeu pourront être appliquées partout dans le secteur.

SUIVEZ-NOUS SUR LES MÉDIAS SOCIAUX POUR LES MISES À JOUR ET TOUTES LES ACTIONS