

Fair Transport à visage humain

Mémoire **UBT** 2019



FGTB UBT

Ensemble, on est plus forts

Mobility Package

**END
SOCIAL
DUMPING**



Mobility P

UBT



FAIR TRANSPORT

L'Union Belge du Transport représente plus de 55.000 travailleurs qui s'activent jour après jour sur la route, les quais ou les eaux. Les embouteillages et les risques professionnels s'amplifient avec l'augmentation des voyageurs, des frets et des kilomètres parcourus chaque année. Pour nos membres, la mobilité et la sécurité routière occupent une place importante dans l'agenda politique.

La sécurité sur les routes commence par une circulation équitable. Céder sa place dans le bus ou le tram, respecter le principe de la fermeture éclair dans la circulation, garder ses distances en cas de pluie ou de brouillard, nous le faisons tous chaque jour. Les comportements asociaux nous agacent au plus haut point. La courtoisie facilite la vie, mais elle ne résout pas tous les problèmes.

Circulation équitable n'est donc pas synonyme de transport équitable. Chauffeurs, préparateurs de commandes, travailleurs portuaires, machinistes, bateliers et matelots, bagagistes et coursiers, tous méritent notre respect. Leur travail, le service qu'ils rendent, leur approche client, leur flexibilité méritent en effet notre plus grand respect. Toutefois celui-ci commence par une rémunération correcte, mais aussi par une formation suffisante et une protection sociale solide.

Pour nous, cette protection sociale va au-delà de la sécurité sociale. Elle signifie aussi que nos chauffeurs doivent pouvoir faire leur travail dans de bonnes conditions de sécurité ; qu'il doit y avoir des parkings sûrs, propres et en nombre suffisant le long des autoroutes, aux gares, dans les ports et dans les plateformes logistiques ; que les bateliers doivent pouvoir accoster en toute sécurité ; que les chauffeurs d'autocar qui acheminent vos enfants vers les stations de sports d'hiver doivent pouvoir dormir dans un lit ; que les chauffeurs de taxi ne subissent pas de menaces ou d'agressions ; que les coursiers à vélo doivent être bien visibles en ville, ...

Protection sociale signifie aussi investir dans les emplois de demain, dans la formation et dans l'apprentissage, dans du matériel pédagogique (par exemple simulateurs de conduite et de navigation). Investir dans les emplois de demain, c'est aussi investir dans le domaine public : l'approvisionnement des magasins dans les centres-villes est parfaitement possible par les voies navigables, mais à condition que les pouvoirs publics adaptent les infrastructures (quais, pontons d'amarrage, ...). Les livreurs à vélo peuvent contribuer au désengorgement de la circulation urbaine, mais il faut alors prévoir des points de recharge pour leurs e-bikes.

Protection sociale signifie aussi investir dans un contrôle efficace : il faut stopper les pratiques de dumping social et de "tech-ploitation". Elles détruisent des emplois, compromettent les investissements des entrepreneurs sérieux et déshumanisent nos travailleurs. Car derrière le paradis du commerce électronique se cache trop souvent l'enfer de la logistique. Ce sont nos travailleurs qui veillent à ce que le colis que vous avez commandé la veille vous soit livré le lendemain, qui se chargent aussi des retours 'gratuits', qui sont le « hardware » du commerce électronique. Embrassez l'e-commerce, mais embrassez aussi ses travailleurs et protégez-les!

À VISAGE HUMAIN!

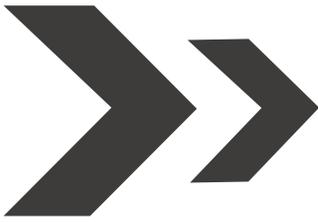
Protection sociale signifie enfin investir dans une carrière durable. Les bagagistes qui traînent jour après jour entre 20 et 30 tonnes de bagages, ne tiennent pas tous jusqu'à l'âge de 67 ans. Après 43 ans de services, les routiers ne sont pas tous capables de rouler encore 12 heures par jour en assurant souvent encore le chargement et le déchargement de leur camion.

L'économie est en pleine transformation, nos travailleurs nous le disent chaque jour, ils vivent cette réalité jour après jour ! Ils subissent l'impact grandissant de la numérisation et de l'automatisation. Nous nous préparons à cette transition, avec nos délégués, nos militants, nos instances, et aussi avec les employeurs dans les conseils d'entreprises, les CPPT ou encore dans les commissions paritaires. Mais les pouvoirs publics devront eux aussi se montrer ambitieux pour rendre les transports plus sûrs, plus durables et plus équitables. Que nos propositions soient une source d'inspiration pour les candidats aux élections et espérons que nous en retrouverons quelques-unes dans les travaux parlementaires des cinq années à venir.



Frank Moreels
Président de l'Union Belge du Transport





FAIR

Quand on travaille, on constitue une partie de son capital social sous forme de sécurité sociale. Ce capital sert alors à intervenir en cas de maladie, de chômage ou de départ à la retraite. Pour nous, il s'agit plus que d'une revendication syndicale, il s'agit d'un modèle de civilisation : ce sont les travailleurs de ce pays qui ont construit cette sécurité sociale de leurs propres mains, nous entendons par conséquent la défendre et l'élargir.

En Europe, nous avons convenu que les différents régimes sociaux reprennent la protection au moment où un travailleur va travailler dans un autre pays. Or, nous constatons que les pays ne respectent pas tous cet accord. Pire, certains Etats membres européens semblent montrer peu d'intérêt pour améliorer leur régime de sécurité sociale. Les pratiques de dumping social continuent à sévir dans le secteur du transport, tandis que la Commission européenne s'obstine à appliquer les recettes de la libéralisation. Les dirigeants européens ne semblent pas comprendre qu'ils lancent ainsi une bombe contre la construction européenne.

L'UBT dénonce depuis de nombreuses années les pratiques de dumping social dans le transport routier. Nous constatons aussi que dans la navigation intérieure, un nombre croissant d'entreprises organisent le dumping social en recrutant des matelots venant de l'Europe de l'Est. Le secteur en plein essor des croisières fluviales recourt lui aussi à ces pratiques douteuses. Par l'intermédiaire d'agences intérimaires peu scrupuleuses, on occupe des chauffeurs philippins ou du personnel de croisière largement sous-payés sans que ces travailleurs puissent prendre un jour de congé ou aller chez le médecin.

Fair transport prend ses responsabilités et ne répercute pas les coûts sur les autres.

Or, les plateformes numériques occupent déjà des centaines de travailleurs sans se soucier outre mesure des lois et des règles.



UBER vend des courses en taxi sans se demander si le véhicule qui sert de taxi est bien entretenu, correctement inscrit et suffisamment assuré et si le chauffeur peut vivre de sa recette.

Les coursiers à vélo sont payés à la commande et sont incités à se concurrencer pour obtenir le plus de commandes. Ces travailleurs ne se constituent aucun droit social mais le coût de ces modèles d'entreprise est répercuté sur la société.

L'UBT veut mettre fin à la 'Tech-ploitation'. L'Europe, le gouvernement fédéral et les autorités régionales doivent, chacun dans le cadre de ses compétences respectives, créer un cadre qui permet de concrétiser cette transformation. L'opportunité sociétale de favoriser certains développements doit primer sur le lobbying de quelques grandes entreprises technologiques.

Fair transport nécessite aussi des pouvoirs publics équitables, c'est-à-dire des pouvoirs publics qui ne criminalisent pas les bagagistes et les travailleurs portuaires en les traitant de terroristes IS ou de trafiquants de drogue dans l'opinion publique. On trouve des 'pommes pourries' dans toutes les catégories professionnelles, y compris chez les politiques qui se livrent à la vente de visa humanitaires. On ne résout pas le problème en criminalisant l'ensemble du groupe professionnel, mais en investissant dans des scanners, dans du personnel chargé de lutter contre la fraude, ... pour dépister ces pommes pourries.

La participation est devenue un élément indissociable de la démocratie. Pour nous, les conseils d'entreprise, les CPPT et les commissions paritaires sont des moteurs importants susceptibles de donner un visage social à la transformation de notre économie.

TRANSPORT



POINTS D'ACTION

- Nous voulons que les contrôles sur les routes et sur les voies navigables soient étendus aux conditions de travail et de salaire en vue de combattre la fraude sociale.
- Il faut doubler à court terme le nombre de contrôleurs chargés de la lutte contre le dumping social.
- Les contrôles doivent être coordonnés entre tous les services concernés (police de la circulation, police maritime, services d'inspection sociale, ONEM, SPF Mobilité, ...).
- Nous voulons que le nouveau ministre de l'Emploi prenne aussi l'initiative auprès de ses collègues européens de défendre le principe de l' "Egalité de traitement et de rémunération pour tous".
- Nous continuons à nous opposer à un Paquet Mobilité qui prévoit l'assouplissement des temps de conduite et de repos, mettant en danger la sécurité routière.
Un paquet mobilité qui:
 - Assouplirait les règles du cabotage et tuerait donc les firmes de transport locales.
 - Obligerait les conducteurs de bus à rouler 12 jours d'affilée.
 - Autoriserait à nouveau les chauffeurs à prendre leur repos hebdomadaire à bord de leur camion, faisant ainsi d'eux des citoyens de seconde zone.



- L'UBT veut que les organisateurs des pratiques de dumping social soient effectivement poursuivis, chose trop rare actuellement. Les organisateurs de ces pratiques – si déjà ils sont pris - s'en tirent trop souvent avec un règlement à l'amiable et le paiement d'une amende.
- Nous voulons une intensification de la lutte contre le dumping social et qu'elle soit assortie d'un volet pénal : certaines situations sont tellement criantes qu'elles doivent être qualifiées de traite des êtres humains.
 - Nous voulons une interdiction européenne des "intermédiaires" dans le secteur du transport qui aident les entreprises à délocaliser ou à créer des entreprises boîtes aux lettres.
 - Nous plaçons en faveur d'une Autorité du travail européenne qui doit devenir une vraie inspection sociale européenne.
 - Nous demandons que toutes les autorités intègrent une clause anti-dumping dans leurs marchés publics.
 - Il faut interdire aux dirigeants d'entreprise qui se sont fait prendre plusieurs fois d'encore créer et/ou diriger une entreprise de transport.
 - Nous plaçons en faveur de la « corporate responsibility », c'est-à-dire la responsabilité du donneur d'ordre principal. Les multinationales qui sous-traitent leurs missions de transport doivent assumer la responsabilité de contrôler si leur sous-traitant est en ordre du point de vue législation sociale.



POINTS D'ACTION

- Le monde politique doit comprendre que le dumping social n'est pas qu'une question de contournement de la réglementation sociale. Le dumping social est un véritable cancer social qui plonge les travailleurs dans une insécurité permanente, favorise la précarité et marginalise les travailleurs avec pour résultat un racisme croissant, une poussée du populisme et la naissance de mouvements et de partis politiques ouvertement anti-européens.
- Dans le passé, l'UBT est parvenue à plusieurs reprises à enrayer les attaques lancées contre le statut des travailleurs portuaires. D'autres pays européens ont également connu de lourdes attaques contre les travailleurs portuaires. Nous sommes pour la Loi Major parce qu'elle combine un régime de travail flexible avec une formation décente et une protection sociale solide. Cette combinaison contribue au succès des ports belges, nous continuerons donc à défendre la Loi Major.
- Qui plus est, nous réclamons une nouvelle Loi Major pour les chauffeurs et les livreurs (à vélo) des plateformes internet en réponse à la précarisation grandissante de ces travailleurs. Une telle loi pourrait également apporter une réponse à la demande d'une flexibilité croissante des ouvriers manutentionnaires dans les aéroports. Un pool de travailleurs dûment formés et bénéficiant d'une protection sociale solide.
- De nombreux pays européens sont confrontés à une pénurie de chauffeurs, de bateliers et de matelots. La manutention aéroportuaire et les plateformes logistiques souffrent également d'une pénurie de main-d'œuvre. Par conséquent, pour améliorer l'attrait de ces métiers, nous plaçons en faveur d'un certain nombre de mesures :
 - Un emploi attractif commence par le paiement d'un salaire attractif. Avec les autres centrales professionnelles de la FGTB, l'UBT plaide en faveur d'un salaire minimum de 14 euros de l'heure (2.300 euros bruts par mois).
 - Il faut réduire la charge de travail dans le secteur du transport et de la logistique. Il faut réconcilier vie professionnelle et vie personnelle. Ce meilleur équilibre permettra d'ailleurs au secteur d'embaucher davantage de femmes.
 - L'Europe doit engager une concertation avec les secteurs et avec les services régionaux de l'emploi pour orienter les groupes à risques vers le secteur au moyen de programmes intensifs de formation par simulation. Les moyens du FSE pourraient ainsi être utilisés de manière plus ciblée au lieu d'être dispersés sur d'innombrables appels à projets.
 - Certains politiques doivent cesser de criminaliser nos travailleurs portuaires et nos bagagistes. Il existe déjà aujourd'hui une pénurie de ce type de main-d'œuvre et ces accusations non fondées ne sont pas de nature à contribuer à améliorer l'attrait de ces métiers.
 - Nous plaçons pour la refédéralisation de la réglementation de la circulation, des centres de formation et des centres de contrôle. Les discussions politiques au sujet de l'introduction éventuelle d'une taxe kilométrique ou d'une vignette autoroutière démontrent la pertinence de notre revendication et elles ne sont pas de nature à inciter les jeunes à choisir un métier dans le secteur du transport.



POINTS D'ACTION



- Les officiers belges de la marine marchande naviguant sous pavillon cypriole, maltais ou italien sont empêchés par ces pays de s'affilier à leur régime de sécurité sociale et sont par conséquent obligés de travailler "au noir". Nous plaillons en faveur d'un système européen qui assure provisoirement la protection sociale de ces travailleurs jusqu'au moment où le régime national concerné sera obligé de les affilier.
- Nous attendons des pouvoirs publics flamands et des autorités portuaires qu'ils continuent de privilégier une croissance durable. La construction du 'Saefinghedok' est essentielle pour assurer l'avenir du port d'Anvers.
- Ils doivent aussi investir dans le développement de la navigation intérieure et du réseau ferroviaire pour le transport de marchandises. La surélévation des derniers ponts sur le canal Albert devra être réalisée rapidement afin de faire face à l'accroissement du trafic de conteneurs généré par la construction du Saefinghedok et de permettre le transport des marchandises par l'eau (vers Liège notamment).
- Le transport est par définition un secteur international. Pour preuve, la fusion des autorités portuaires de Gand et de Zeeland. Toutefois, ce type de coopération ne doit en aucun cas mettre en cause la protection sociale des travailleurs (portuaires).
- Dans le secteur de la navigation intérieure, environ un quart des travailleurs sont des travailleurs frontaliers. Une simplification administrative sur le plan social et fiscal au profit des travailleurs frontaliers doit figurer parmi les priorités de la concertation au niveau du Benelux et pourrait servir de modèle au reste de l'Europe.
- Le marché des taxis peut et devrait être réformé, mais alors dans l'intérêt du client et de la mobilité urbaine. Nous ne voulons pas de la libéralisation aveugle prônée par le décret flamand sur les taxis ou par les propositions de la Région bruxelloise qui ne profiteront nullement à la mobilité, ni au client, ni aux chauffeurs forcés par des plateformes comme UBER d'exercer des mini-emplois sans protection sociale.
- L'UBT est favorable à une mobilité effectivement partagée. Elle estime que les initiatives susceptibles de soulager les transports routiers et de profiter à l'environnement doivent être soutenues pleinement, à commencer par les transports en commun; mais des initiatives du type 'Taxistop' et d'autres initiatives collaboratives méritent également tout notre soutien.



FAIR TRANSPORT

Le lieu de travail de la majorité de nos travailleurs est le domaine public : routes et autoroutes, voies navigables, quais. Nos travailleurs côtoient chaque jour d'autres usagers de la route. La gestion de la circulation non seulement accroît les risques sur la route mais exerce également un impact croissant sur l'infrastructure routière.

Au cours de la prochaine législature, les Régions devront faire un effort pour moderniser et sécuriser les infrastructures routières. L'UBT demande d'utiliser les technologies pour améliorer la sécurité routière et la protection des travailleurs du transport.

L'UBT organise 55 000 hommes et femmes de terrain. Utilisez leur expertise pour indiquer par exemple au moyen d'une appli les points noirs sur les routes. Les technologies des données évoluent en effet à une vitesse vertigineuse, citons par exemple le suivi du trafic maritime, le traceur GPS de conteneurs et de véhicules, la technologie de monitoring de la circulation, etc. Hélas, ces technologies sont utilisées dans le seul but de mettre sous pression les travailleurs, les forçant à prendre des risques inutiles sur la route.

Les Régions devront investir dans la rénovation des infrastructures existantes : ponts qui s'effritent, parkings mal entretenus, formation d'ornières, manque de pontons d'amarrage sûrs pour remorqueurs et bateaux, arrêts de bus non sûrs (souvent dépourvus d'abribus). Les Régions devront également investir dans les infrastructures de demain. Le méli-mélo actuel de routes et d'usagers de la route ne permettra pas de sitôt l'apparition de taxis ou de camions sans chauffeur sur nos routes. De plus, des questions juridiques portant notamment sur la responsabilité devront d'abord trouver une solution.

= TRANSPORT SÛR





Les vélos cargos et les petits bateaux de la navigation intérieure pourront constituer une partie de la solution dans les villes en assurant une part importante de la chaîne logistique infra-urbaine. Cela nécessitera l'adaptation des quais existants. L'exemple anversois fort réussi du bus fluvial pourrait en toute logique servir d'inspiration à des projets similaires à Gand et sur la Meuse ...

Les technologies numériques doivent être utilisées pleinement pour améliorer la sécurité routière et selon nous offrir aussi une solution aux discussions inutiles sur le temps de travail. Ainsi, l'Europe vient de décider de digitaliser les livrets de service des mate-lots. Mais sous la pression des employeurs européens, on n'a pas dépassé le stade du scanning de ces livrets. Nous de notre côté, nous sommes d'avis qu'une carte à puce serait l'outil idéal d'enregistrement du temps de travail.

Un travailleur du transport bien formé est un travailleur sûr. Une économie en transition devra investir dans la formation bien plus qu'aujourd'hui. Nous demandons donc aux Régions d'investir davantage dans des simulateurs de conduite et de navigation. L'enseignement est en retard d'une guerre et l'importance de la formation permanente ne saurait être rappelée assez.

Jamais il n'y a eu tant d'emplois vacants dans le secteur du transport : chauffeurs de poids lourd, préparateurs de commandes, bate-liers, ... Une politique de placement proactive n'aurait pas recours à des travailleurs venus du Maroc ou de l'Europe centrale, mais devrait trouver le bon travailleur pour le bon poste sur la base des compétences et des ambitions des travailleurs présents.



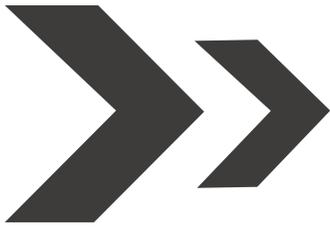


POINTS D'ACTION

- Les temps de conduite, de navigation et de repos n'ont pas été instaurés pour le camion ou le bateau, mais pour les travailleurs. Un travailleur du transport bien reposé améliore la sécurité sur la route de tous les usagers :
 - Nous plaidons pour l'installation immédiate du tachygraphe digital (de la dernière génération) dans tous les camions.
 - Pour contrer le phénomène de la 'camionnettisation', toutes les camionnettes utilisées à des fins de transport professionnel (et notamment les services de courrier express) doivent être équipées d'un tachygraphe digital.
 - Nous réclamons l'enregistrement numérique des livres de bord et un livret de service numérisé pour les matelots.
- La violence commise à l'égard des chauffeurs de bus, de tram et de taxi doit cesser, la sécurité aux gares doit être améliorée, tout comme le confort des usagers aux arrêts de bus et de tram, aux pontons des ferrys et aux arrêts des bus fluviaux. L'installation d'abris, de poubelles, d'un éclairage suffisant et de dispositifs d'accès pour les personnes à mobilité réduite devrait être l'évidence même.
- La sécurité des passagers et des travailleurs du transport doit être garantie par des policiers et non pas par des services de garde privés ne disposant pas de vraies compétences.
- Il faudrait développer une orientation transport à part entière dans l'enseignement technique et professionnel, qui pourrait alors déboucher sur un accès accéléré aux permis de conduire et de navigation nécessaires car il existe une pénurie de chauffeurs dans presque tous les segments : conducteurs de locomotive, timoniers et bateliers, chauffeurs de poids lourd, conducteurs de chariots élévateurs, ...
- Le Forem/Actiris rencontre trop souvent les souhaits des employeurs et n'utilise pas assez le potentiel des travailleurs actuels. Les offices de l'emploi doivent aussi assurer plus que jamais l'accompagnement des travailleurs actifs, non seulement pour éviter qu'ils ne deviennent les chômeurs de demain mais pour recenser au mieux leurs talents et les orienter vers le bon ou vers un meilleur emploi.
- Le "pot des amendes" doit être affecté à des projets qui profitent au secteur. Nous demandons que le produit des amendes soit réinjecté dans des projets qui profitent aux chauffeurs, à la sécurité et au confort des parkings, à l'amélioration de la signalisation, ...

- La réforme du pool des marins est nécessaire : nous plaçons pour réactiver la politique de placement au niveau du pool de la marine marchande. Les secteurs internationaux du dragage et de l'ingénierie hydraulique, du remorquage de mer, de la navigation à courte distance et de la navigation estuarienne recrutent en effet au niveau mondial.
- Il faut achever les fameux chaînons manquants (comme la fermeture du ring autour d'Anvers par exemple).
- Les autoroutes cyclables peuvent résorber une partie du trafic des navetteurs.
- Des initiatives innovantes dans le domaine de la mobilité (les vélos cargos de "Cargo Velo", les bus fluviaux ou encore les bateaux palettes de Blue Line Logistics) sont de nature à désengorger le trafic urbain, mais les infrastructures ne sont souvent pas adaptées pour donner toutes les chances de développement à ces acteurs.
- La responsabilité des plateformes internet mérite d'urgence toute notre attention. Ces entreprises qui deviennent souvent très grandes grâce aux investisseurs en capital-risque répercutent leurs risques sur leurs "travailleurs" et sur la société. Qui est responsable en cas d'accident du travail ? La responsabilité de qui est engagée en cas d'ordre fautif ?

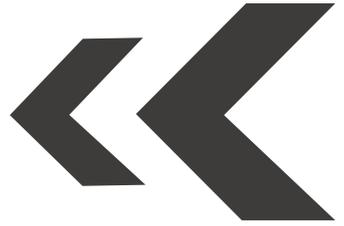




FAIR TRANSPORT



= TRANSPORT DUR



Le secteur du transport n'est pas connu pour être le secteur le plus respectueux de l'environnement. Il représente environ un tiers de la consommation totale d'énergie, situation qui ne s'améliorera pas avec le développement de l'e-commerce.

La "tech-ploitation" n'est donc pas seulement un modèle d'exploitation de l'homme, mais aussi des ressources humaines. L'Union européenne s'engage dans la foulée du sommet climatique de Paris à réaliser une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 40% d'ici 2030. Un projet ambitieux certes, mais pas assez ambitieux pour certains. Si on veut éviter le réchauffement global de 2 degrés, il faudrait réaliser un effort de 55%.

C'est pour cette raison que les Régions devront investir dans l'innovation et dans le développement de technologies durables telles que les moteurs à hydrogène, accorder des incitants fiscaux aux entreprises de transport qui verdissent leur flotte. D'autre part, les travailleurs devront avoir suffisamment de possibilités de se recycler car les nouvelles technologies exigent des connaissances nouvelles de celles et de ceux qui sont amenés à les utiliser.

Pour nous, la durabilité signifie aussi que les travailleurs doivent pouvoir tenir au travail. La charge de travail est élevée et les équipes (notamment dans la navigation intérieure ou chez les bagagistes) sont très souvent en sous-effectif.

Travail durable signifie aussi pouvoir travailler dans un statut à part entière. Nous voulons ramener le travail intérimaire à son objectif initial, c'est-à-dire au remplacement temporaire de travailleurs absents ou pour faire face à des circonstances imprévues.

Il faut aussi combattre le phénomène des faux indépendants chez les plateformes du type UBER et Deliveroo.



POINTS D'ACTION



- Nous plaçons pour une politique fiscale visant à rendre les transports plus écologiques et plus mobiles. Les plateformes internet bénéficient de tarifs fiscaux de faveur alors qu'elles contribuent à la congestion de la circulation. Les entreprises qui investissent dans des technologies innovantes et des systèmes de travail bénéfiques au climat et réduisant la charge de travail imposée aux travailleurs, méritent notre soutien.
- Le verdissement et la réduction du bruit des moteurs de la flotte des bateaux, les investissements dans le transport de marchandises par voie ferrée, les transports en commun par voie navigable, le verdissement du parc des voitures et des camions, méritent un soutien fiscal.
- Un emploi durable est un emploi ayant bénéficié d'une bonne gestion préalable du stress et des contraintes de temps. Chaque routier, chaque préparateur de commandes, chaque batelier connaît la dure réalité. Les images scandaleuses de travailleurs et d'intérimaires crevés chez Zalando, Amazon, Aviapartner ou DHL resteront gravées dans la mémoire de beaucoup d'entre nous. On aigüise la concurrence entre les livreurs à vélo occupés comme faux indépendants. La loi Peeters sur le travail faisable et maniable reste provisoirement limitée au volet travail maniable. Nous appelons par conséquent le futur gouvernement à concrétiser le volet du travail faisable.
 - Nous voulons un mesurage objectif de la charge de travail.
 - La qualification des fonctions ne doit pas seulement être considérée en fonction des défis numériques, mais aussi en fonction de la charge de travail et du stress.
 - Les travailleurs (y compris les intérimaires) doivent bénéficier d'une formation suffisante avant de commencer leur travail.
 - La numérisation croissante dans le secteur logistique (par ex. enregistrement boîte noire, surveillance par caméra, ...) est source de charge psychosociale supplémentaire. Nous plaçons pour la mise en place d'un cadre clair et pour le droit à la déconnexion.
- Le relèvement de l'âge de la retraite et le démantèlement du RCC/prépension nous amènent tous à travailler plus longtemps, ce qui est loin d'être évident dans un secteur où la prestation d'heures supplémentaires est la règle plutôt que l'exception. Pour cette raison, nous voulons un modèle de carrière plus durable dans le cadre duquel une cotisation sur les heures supplémentaires doit servir à organiser par l'intermédiaire d'un fonds de fin de carrière le recyclage actif de travailleurs âgés vers un emploi taillé davantage à leur mesure.

POINTS D'ACTION

- La Flandre a supprimé la promotion de la navigation intérieure alors que les attentes de la société envers ce secteur sont énormes. Le personnel âgé quittera bientôt le secteur, mais l'entrée de nouveaux travailleurs est bien trop faible. La réglementation archaïque relative à l'octroi des brevets et des permis de navigation est d'une complexité inutile et l'éparpillement des administrations issu de la réforme de l'Etat est tout bonnement kafkaïen. L'entrée classique dans le secteur par le canal de la succession familiale s'est éteinte. Il faut donc stimuler l'entrée dans le secteur et améliorer l'attrait de la profession pour les jeunes. C'est la raison pour laquelle nous plaçons pour :
- Un trajet raccourci débouchant sur l'octroi d'un permis de navigation régional (flamand/wallon).
 - L'octroi de subsides pour le passage à des moteurs écologiques.
 - Des formations à la navigation écologique.
 - Des aides à l'innovation dans le secteur de la navigation intérieure et notamment à des activités innovantes, à la durabilisation et à la modernisation de l'organisation du travail.
 - Le développement des transports en commun par voie navigable. Il faut aussi étendre le principe STAP à la navigation.
- Il faut limiter le poids des bagages à 23 kilos pour les bagagistes dans les aéroports. Il n'existe actuellement pas de norme européenne concernant le poids des bagages des voyageurs qui prennent l'avion. Certains aéroports et certaines compagnies limitent déjà le poids autorisé mais acceptent des dérogations contre paiement. Cette situation n'est guère profitable pour le dos des bagagistes. L'UBT réclame une norme européenne pour le poids autorisé des bagages et souhaite qu'elle soit fixée à court terme, dans une première phase à 23 kilos.
- L'UBT plaide pour limiter le travail intérimaire à son objectif initial, à savoir faire face à des surcroûts de travail non prévus ou à des circonstances exceptionnelles. Pour l'UBT, la norme reste le contrat de travail à durée indéterminée parce qu'un travailleur rodé est un travailleur sûr.
- Il faut prévoir du courant électrique aux quais dans les ports et aux pontons d'amarrage afin que les navires de mer et les bateaux ne doivent plus faire tourner leurs moteurs. Idem pour les parkings autoroutiers pour poids lourds et les parkings situés sur les plateformes logistiques.
- En ce qui concerne le secteur de la pêche maritime, nous plaçons pour autoriser la construction de nouveaux bateaux de pêche pour remplacer les vieux bateaux et ce non pas pour augmenter les captures mais parce que les nouveaux bateaux consomment moins d'énergie et peuvent être équipés de filets moins nuisibles et aussi parce qu'ils offrent une sécurité plus grande au personnel.







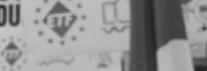
Mobility Package

**END
SOCIAL
DUMPING**



Mobility Package

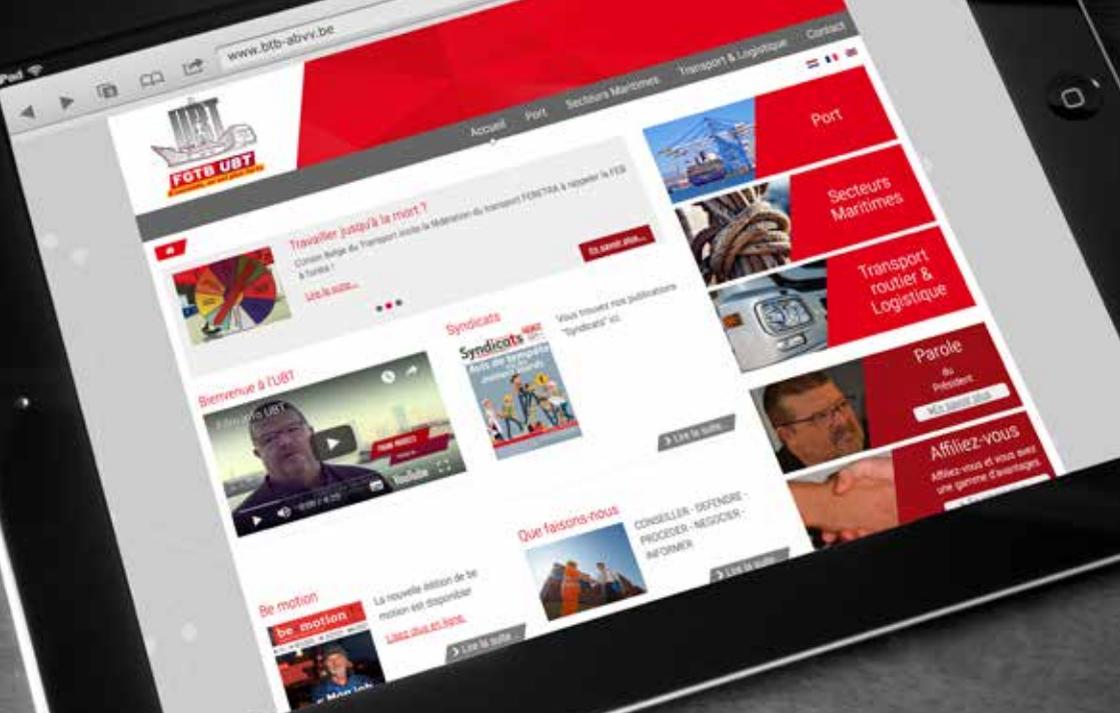
**END
SOCIAL
DUMPING**



Mobility Package

**END
SOCIAL
DUMPING**





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



UBT-FGTB

Transport et
Logistique



UNION BELGE DU TRANSPORT – PAARDENMARKT 66 – 2000 ANTWERPEN



**FAIR
TRANSPORT
YES!**



Mobility Package

END

RESPECT RIGHTS

RESPECT RIGHTS

MILITARY POLICE