

Let's  
**TEAM**  
**UP** for  
**Fair Transport**



**CONGRÈS STATUTAIRE**  
**03 | 10 | 23 - Bruxelles**

**RAPPORT STATUTAIRE 2018 - 2023**

**LET'S TEAM UP  
FOR  
FAIR TRANSPORT**

**#WeAreUBT**



# Table des matières

4 Introduction

6 UBT-FGTB général

10 UBT Transport routier et logistique

15 UBT Ports

20 UBT Maritime

Let's  
**TEAM**  
**UP**  
for  
**Fair Transport**

# Introduction

Vous avez sous les yeux notre rapport statutaire. Il est bref et concis car nous voulons qu'il soit lu. L'expérience nous apprend que les textes trop longs, plutôt que d'être lus, sont remisés dans un tiroir.

L'UBT n'est d'ailleurs pas une centrale professionnelle de longs discours et de « blabla ». Notre centrale travaille pour ses membres. Ce ne sont pas de longs textes de résolutions qui permettent d'améliorer la vie des travailleurs, mais bien le travail acharné du syndicat. Et nous y veillons chaque jour.

Ce rapport statutaire dresse un aperçu (assez bref car la liste est longue) de ce que nous avons accompli ces cinq dernières années. Vous trouverez ci-dessous les points forts du travail syndical réalisé ces cinq dernières années. Ce rapport montre que nous ne sommes pas restés les bras croisés, ni sur le plan interprofessionnel au sein de la FGTB, ni en tant que centrale et au sein de nos groupes professionnels.

Bonne lecture,

**Frank Moreels**

Président de l'UBT



## Le coronavirus a frappé sans pitié

S'il y a bien un élément fort qui a marqué la période de congrès précédente, c'est la pandémie de Covid-19. Des milliers de personnes sont tombées malades, nombre d'entre elles sont mortes et le monde entier a été confiné. L'impact sur le secteur du transport a été énorme.

De nombreux ouvriers du transport ont été contraints de continuer à travailler dans des conditions extrêmement difficiles. Dans les ports maritimes belges, nos dockers ont continué à travailler, les camions ont continué à approvisionner les magasins, la logistique, favorisée par le «boom» de l'e-commerce, a fonctionné à plein régime, les chauffeurs d'autobus ont continué à assurer les transports publics, etc.

D'autres secteurs ont été impitoyablement touchés par les confinements. Ce fut le cas de la manutention dans le secteur aérien. Swissport, qui était déjà en mauvaise posture, a fait faillite. 1469 manutentionnaires de Zaventem ont perdu leur emploi du jour au lendemain. Les secteurs des autocars et des croisières fluviales ont également connu des temps difficiles en raison de l'arrêt des voyages scolaires, des city-trips, du tourisme, etc.

Heureusement, il existe dans notre pays un système de chômage économique. Les services de chômage de la FGTB ont souvent été débordés, mais nous avons tenu bon et assuré un paiement correct à nos membres. Les délégués de l'UBT y ont aussi contribué de façon active.

Le coronavirus a placé la sécurité et la santé sur le lieu de travail au centre de toute l'attention. De nombreux employeurs ont spontanément pris des mesures pour protéger la santé et la sécurité de leurs collaborateurs. Il a toutefois fallu insister auprès d'autant

d'autres pour qu'ils fassent de même. L'UBT a dénoncé ce laxisme et a imposé des mesures de protection individuelle lorsque cela s'avérait nécessaire. Ces événements doivent nous motiver, ainsi que nos délégués au sein des Comités pour la Prévention et la Protection au Travail, à continuer à œuvrer en faveur de plans de prévention. Nous espérons qu'une telle pandémie ne se reproduira plus jamais, mais nous devons prendre les précautions nécessaires. En effet, mieux vaut prévenir que guérir...

À l'UBT, nous pouvons être fiers du rôle que nous avons joué en tant que syndicat. Nos secrétariats sont restés ouverts autant que possible, la fermeture s'étant limitée aux périodes pendant lesquelles elle était obligatoire. Nous sommes restés disponibles pour nos membres par courriel, sur les réseaux sociaux, notre site Internet, etc. Durant cette période difficile, nos délégués, sans oublier le personnel de l'UBT, se sont investis à 150 % pour ne laisser personne sur la touche.

## D'un gouvernement de droite à un gouvernement de centre-gauche

Les gouvernements Michel Ier et II, très à droite, ont gouverné en 2018 et 2019. Dès le début du gouvernement Michel-De Wever, nous avons été confrontés à un déclin social organisé. La collaboration entre la N-VA et les libéraux du MR et de l'Open-VLD a fait des ravages au niveau de nos acquis sociaux.

Le relèvement de l'âge de la pension à 67 ans et le saut d'index ont été les deux mesures les plus flagrantes de cette politique gouvernementale antisociale. Pour ne rien arranger, ce gouvernement a fortement durci la loi relative à la compétitivité de 1996. Dans les faits, ce durcissement signifiait qu'il n'y avait pratiquement plus aucune marge pour des négociations salariales.



L'UBT était en première ligne de l'opposition à ces mesures gouvernementales. Nous n'avons pas démérité comparé à certaines grandes centrales de la FGTB et avons souvent fourni une grande partie des militants lors des actions. Nous n'avons malheureusement pas pu empêcher la plupart des mesures. Néanmoins, nos actions ont permis d'éviter le pire. La réforme insensée des pensions « à points », par exemple, a été retirée sous la pression que nous avons exercée.

Ensuite, le gouvernement de centre-gauche Vivaldi a été formé le 1er octobre 2020. Les socialistes ont fait leur entrée dans un gouvernement sans la N-VA. Quelle différence par rapport à la politique du gouvernement précédent. Les pensions minimums, par exemple, ont été relevées. Une revendication de longue date de la FGTB est ainsi devenue réalité. Malheureusement, le relèvement de l'âge de la pension n'a pas été annulé. La loi sur la marge salariale n'a pas non plus été assouplie, malgré les actions que nous avons menées à la FGTB.

Dès lors, la FGTB n'a pas voulu signer d'accord interprofessionnel en 2023 car nous avons considéré qu'une norme salariale de 0,0 % était inacceptable.

Un accord social a été signé en juin 2021. Il a permis une avancée historique en matière de salaires minimums. Pour la première fois en 13 ans, il a été convenu d'augmenter progressivement le salaire minimum à partir de 2022. Une première étape très importante dans le cadre du combat «Fight for Fourteen».

## **La guerre en Ukraine à l'origine d'une crise du pouvoir d'achat**

Le 24 février 2022, la Russie a envahi l'Ukraine. Personne n'aurait pu imaginer qu'au 21e siècle, une guerre éclaterait à 1 800 km à peine de chez nous. Cette guerre a déjà coûté un nombre considérable de vies humaines. L'UBT a soutenu dès le début l'appel à la paix de la communauté internationale et a été le premier membre de l'ETF à organiser un convoi humanitaire afin de venir en aide aux syndicats d'Ukraine.

L'inflation galopante qui a accompagné ce conflit (notamment due à la spéculation de groupes capitalistes) a entraîné une crise du pouvoir d'achat sans précédent. De nombreux membres de l'UBT n'arrivaient plus à joindre les deux bouts avec leurs salaires, souvent bien trop bas. Les prix ont augmenté de façon spectaculaire. Certains travailleurs dormaient dans leur voiture sur le parking de l'entreprise pour économiser les frais de déplacement.

C'est aussi pour cette raison que l'UBT s'est battue pour défendre la liaison automatique des salaires à l'indice des prix à la consommation. Les employeurs et les responsables politiques de droite ont remis en question notre système d'indexation. Cependant, grâce à nos actions et à l'attitude des partis socialistes au gouvernement, l'indice a été intégralement appliqué et nos salaires ont plus ou moins suivi la hausse des prix. Bravo à notre syndicat !

## **L'UBT se développe depuis plus de 15 ans déjà**

Le nombre de nos membres ne cesse d'augmenter. Cela nous rend uniques au sein de la FGTB : pratiquement aucune autre centrale professionnelle ne nous imite dans ce domaine. Le nombre de nos membres a augmenté de 50,9 % au cours des quinze dernières années. Bien sûr, cette évolution est liée à la croissance des secteurs économiques dans lesquels nous sommes actifs.

Notre « part de marché » par rapport aux autres syndicats augmente également, grâce à des services performants. Et nous continuerons à nous investir dans cette voie. Mais l'action concrète sur le terrain explique également notre développement. Nos délégués sont proches des gens et nous gardons un œil sur la situation grâce à nos «roadshows» dans les terminaux portuaires, le long des autoroutes, dans les stations de taxis et d'autobus et dans les centres logistiques.

## Collaboration avec la FGTB Métal

Au sein de la FGTB, c'est la force du nombre qui fait la pluie et le beau temps. Les grandes centrales comme la CG et le SETCa ont beaucoup d'influence sur la prise de décision compte tenu de leur nombre de membres. Les petites centrales en ont beaucoup moins, surtout si elles agissent de façon désordonnée.

En travaillant ensemble, les soi-disant « petites » centrales que nous sommes ont un plus grand impact sur la politique de la FGTB. Mais ce n'est pas tout : en investissant ensemble dans l'informatisation des services, dans la formation des militants et dans le suivi de questions telles que le travail intérimaire, nous améliorons également notre efficacité et notre santé financière.

C'est pourquoi l'UBT et la FGTB Métal ont signé un accord de coopération le 11 septembre 2020.

Dans l'ensemble, cet accord de coopération a profité aux deux centrales. Notre projet informatique commun « New Phoenix » a servi de base au projet « Bridges », qui optimisera notre prestation de services. La formation des militants s'est professionnalisée. Nous travaillons ensemble au suivi du travail intérimaire et nous organiserons ensemble la prochaine campagne des élections sociales ! Un plus un est donc égal à plus que trois.

Toutefois, la marge de progression est encore grande. La coopération dans nos sections régionales laisse à désirer. Elle peut et doit s'améliorer !

## Sur la brèche contre l'extrême droite

Partout en Europe, l'influence de l'extrême droite prend de l'ampleur. Dans plusieurs pays d'Europe de l'Est, des figures autoritaires et antidémocratiques sont au pouvoir, comme par exemple Orban en Hongrie. Depuis les dernières élections de 2022, l'Italie a elle aussi un premier ministre d'extrême droite. Et qui aurait pensé que Trump, qui a perdu les élections aux États-Unis, appellerait à la prise d'assaut du parlement ?

Étant donné que le Vlaams Belang est le plus grand parti de Flandre dans les sondages d'opinion dans notre pays également, et qu'une majorité flamande d'extrême droite pourrait





être formée lors des prochaines élections, l'UBT est active dans la lutte contre l'extrême droite. Ces dernières années, nous avons fait campagne, et nous continuerons à le faire, pour que le 8 mai soit reconnu comme un jour férié officiel. Un jour symbolique, le jour de la victoire de la démocratie sur le nazisme, le jour de la capitulation des fascistes pendant la Seconde Guerre mondiale. L'UBT était également présente à plusieurs moments de commémoration au Fort de Breendonk et rend hommage dans ses propres bâtiments aux deux militants de l'UBT, Pot et Grijp, qui ont été tués par la violence de l'extrême droite.

L'UBT s'oppose d'ailleurs à toute forme de nationalisme et de séparatisme. Nous ne voulons pas d'une scission de la Belgique. Nous voulons défendre la solidarité au sein de ce pays. C'est pourquoi l'UBT a lancé, avec la FGTB Métal, la déclaration «La solidarité dans l'unité». Une campagne lancée le 22 septembre 2021 qui nous motive à lutter activement contre toutes les tentatives visant à briser la solidarité.

## L'UBT à l'international

L'UBT est consciente que le monde est devenu un village. Les grandes entreprises multinationales adoptent une stratégie internationale. Les décisions relatives aux terminaux portuaires sont souvent prises à l'autre bout du monde et l'impact de l'Europe sur la législation des transports est énorme. Nous n'avons donc pas d'autre choix que d'agir localement, mais de réfléchir à l'échelle internationale. C'est pourquoi l'UBT s'investit énormément dans les fédérations de transport européenne et internationale que sont l'ETF et l'ITF.

Le président de l'UBT, Frank Moreels, a été élu président de l'ETF en 2017 et a été réélu en 2022. C'est le résultat d'années d'engagement dans les différentes sections de l'ETF. Car là aussi, notre impact n'est pas négligeable. Marc Lorian est section chair de l'ETF Dockers, Jacques Kerkhof pilote le Tugboat Committee et Tom Peeters est vice-président de la section ETF Road Transport. L'UBT est donc au fait de ce qui se passe au sein du dialogue social européen, au Parlement européen, à la Commission, etc.

Avant même que les plans et les propositions ne soient votés, nous pouvons ainsi exercer notre influence et procéder à des ajustements dans l'intérêt de nos membres. Nous l'avons fait, entre autres, en transformant le paquet mobilité en un ensemble de mesures devant permettre de mieux lutter contre le dumping social.

Sous notre impulsion, 5 000 ouvriers du transport venus de toute l'Europe ont arpenté les rues de Bruxelles le 27 mars 2019 pour interpeller la Commission européenne et les gouvernements nationaux en faveur d'un «Fair Transport». Un poing serré par les syndicats du transport pour avertir la Commission européenne, le Parlement, etc. Pas de dumping social dans les secteurs du transport.

L'UBT a également contribué activement à la Convention 190 au sein de l'Organisation internationale du Travail. Cet accord mondial conclu entre les gouvernements, les employeurs et les travailleurs permet de lutter contre la violence et le harcèlement au travail. Un phénomène dont les ouvrières du transport sont malheureusement encore souvent victimes. Grâce à notre insistance, le gouvernement belge a finalement ratifié cette convention en 2023.

# **UBT Transport routier et logistique**

**Continuer la lutte pour  
des transports équitables  
et durables**



## Transport routier

Le dumping social est une constante de ces dernières années dans le transport international et national. En 2007, nos militants de l'UBT mettaient déjà en garde contre un phénomène alors nouveau dans le secteur du transport : des chauffeurs d'Europe de l'Est travaillant en Europe de l'Ouest pour de bas salaires. L'UBT a signalé ce problème dès le début. Nous luttons contre ce qui est devenu depuis un véritable fléau dans le secteur. Depuis lors, le nivellement par le bas poursuit. Le transport doit être de moins en moins cher, et les chauffeurs en font les frais. Les chauffeurs d'Europe de l'Est sont exploités tandis que les chauffeurs belges voient leur rémunération et leurs conditions de travail mises à mal. Entre-temps, l'UBT a publié cinq livres noirs, dénonçant des abus concrets et des fraudes. Le dernier date de 2021.

Et oui, nos livres noirs et nos actions à Bruxelles et à Strasbourg ont été couronnés de succès. Le « paquet mobilité » a été adopté au niveau européen le 9 juin 2020. Il s'agit d'un ensemble de mesures permettant de lutter contre le dumping social. L'obligation de retour des camions à la base de départ, l'introduction du tachygraphe numérique, le posting des travailleurs, le cabotage, le système du repos prolongé des chauffeurs, etc. Les mesures pour lesquelles l'UBT avait mené des actions ont enfin été adoptées.

Il s'agit maintenant de les faire appliquer. Avec plus d'inspecteurs, plus de contrôles de police et plus de poursuites des fraudeurs. Cela devrait permettre de mettre fin à des dérives telles que celles des chauffeurs philippins dans un camp danois en 2008 ou des chauffeurs ouzbeks et géorgiens en grève (en mars 2023). Si le paquet mobilité peut être qualifié de victoire syndicale, nous restons pour l'instant sur notre faim en ce qui concerne son application. C'est pourquoi l'UBT a également demandé que l'European Labour Authority (ELA)

devienne une véritable inspection sociale européenne disposant d'une plus grande force de frappe.

Aujourd'hui, les services d'inspection et de police s'inspirent de nos livres noirs pour poursuivre les fraudeurs. Malheureusement, il y a trop peu d'inspecteurs et trop peu de poursuites. Sous la pression de l'UBT, le gouvernement Vivaldi a déjà augmenté le nombre d'inspecteurs. Ce qui nous motive d'autant plus à continuer à taper sur le clou.

D'ailleurs, pour sa lutte contre le dumping social, l'UBT a reçu le « prix de la démocratie » en 2018.

## Due diligence dans la chaîne d'approvisionnement

Au sein de l'ITF, l'UBT a été l'une des premières à demander une « due diligence » et des « safe rates » pour la chaîne d'approvisionnement. En effet, nous voyons souvent de grandes entreprises multinationales externaliser leurs opérations de transport et se désintéresser de ce qui se passe ensuite. Il en résulte un nivellement par le bas incessant au milieu d'un dédale de sous-traitants, souvent malhonnêtes, qui exploitent leurs chauffeurs. Nous ne pouvons plus accepter cette situation. Les multinationales comme Volkswagen, Ikea, etc. doivent assumer la responsabilité de ce qui se passe dans leur activité de transport. Au cours de la dernière période de congrès, l'UBT a largement contribué à la campagne de l'ITF sur ce thème et, grâce à notre rôle de pionnier, ce point figure enfin à l'ordre du jour de la concertation sociale en Belgique et en Europe. Nous avons pu convaincre les fédérations patronales que notre lutte pour de meilleures conditions de travail et de rémunération est la même que celle qu'ils mènent pour obtenir de meilleurs tarifs.

## Enfin une nouvelle classification de fonctions pour le personnel roulant

Une nouvelle classification des fonctions pour les chauffeurs, adaptée à la réalité actuelle, est arrivée en 2022, après des années de campagne de l'UBT, et seulement de l'UBT, les autres syndicats étant absents du débat. Cette classification des fonctions tient compte de nouvelles évolutions dans le transport routier, mais elle a également permis une augmentation salariale, encore trop limitée, pour presque tous les chauffeurs. L'UBT en est fière à juste titre.

L'UBT Transport routier & Logistique a d'ailleurs mené une campagne acharnée dans le cadre de la « Fight for Fourteen ».

Nombre de nos secteurs se caractérisent encore par des salaires bas par rapport à d'autres secteurs offrant des emplois similaires.

## Partout le long de nos routes, les parkings sont de piètre qualité

Depuis plusieurs années, l'UBT fait le point sur l'état des parkings (autoroutiers) pour les chauffeurs de camions et d'autocars. Le premier livre noir sur le sujet est paru en 2007. Huit autres ont suivi depuis. Le plus récent, le neuvième de la série, sera publié en juin 2023. Malheureusement, les constats sont restés les mêmes au fil des années. Il y a trop peu de parkings, ils sont inconfortables et trop chers.

Nous pouvons toutefois noter quelques améliorations. Nos livres noirs ont permis de mettre à l'ordre du jour politique cette problématique qui est de plus en plus prise au sérieux par les responsables politiques et les entreprises portuaires. L'ouverture d'un nouveau parking en 2023 dans la zone portuaire d'Anvers en est un bel exemple.

Les chauffeurs des « fermiers » n'ont souvent pas la possibilité de marquer un arrêt sanitaire car il manque tout simplement d'installations sanitaires (accessibles) pour eux. C'est pourquoi l'UBT fait campagne depuis des années pour que des équipements sanitaires soient enfin installés pour ces chauffeurs et pour qu'ils puissent avoir accès aux installations existantes. Ces actions s'inscrivent d'ailleurs parfaitement dans le cadre de la campagne «Right to flush» de notre fédération internationale des ouvriers du transport, l'ITF.

## La Belgique est une plaque tournante logistique

Notre pays se situe à un carrefour en Europe, avec une bonne infrastructure portuaire, une multitude d'autoroutes, une main-d'œuvre productive, etc. Il dispose de tous les avantages pour faire prospérer le secteur logistique. L'emploi au sein de ce secteur augmente et nous ne pouvons que nous en réjouir.

Toutefois, avec cette activité croissante, la pression sur les salaires et les conditions de travail des travailleurs de la logistique semble également s'accroître.

Un livre noir publié par l'UBT en novembre 2021 sur l'e-commerce et les conditions de travail et de rémunération chez PostNL et GLS a révélé une exploitation pure et simple au sein des services de colis. Dans un cas extrême, des enfants étaient même mis au travail.

L'UBT n'a donc pas hésité à tenter une action en justice contre les deux entreprises pour défendre les intérêts de ses membres.





## L'avenir de notre travail

Nous ne pouvons ignorer que de nombreux secteurs du transport ont été fondamentalement bouleversés par la numérisation. La «gig economy» (économie à la tâche) est en pleine évolution.

L'arrivée d'Uber dans le secteur des taxis a été absolument perturbante. Les réglementations relatives aux taxis en Flandre et à Bruxelles ont été réajustées et un processus similaire est en cours en Wallonie. Est-ce une bonne chose ? Selon l'UBT, non. La législation s'adapte aux souhaits d'une multinationale californienne. Et pas forcément dans le bon sens du terme. Cela devrait être l'inverse.

En réponse, l'UBT a développé une double approche. Il va de soi que nous restons pleinement engagés dans la défense du chauffeur de taxi salarié. En même temps, nous voulons aussi défendre les intérêts des plus de 3.000

chauffeurs Uber. C'est pourquoi nous avons conclu un accord avec Uber en 2022, sur la base d'un « memorandum of understanding » que l'ITF avait signé précédemment avec l'entreprise. Sur cette base, l'UBT est reconnue comme un syndicat représentatif avec une concertation sociale structurée et des formations organisées pour les chauffeurs. Mais il est également clair que nous n'acceptons pas le statut de ces chauffeurs. Selon nous, ils sont des salariés et nous continuerons à nous battre pour cela.

Nous pourrions écrire la même histoire à propos d'autres entreprises « gig » opérant en Belgique, telles que Deliveroo, Bolt ou Just Eat. Seulement, ces entreprises refusent actuellement de nous reconnaître en tant que syndicat. Ce qui nous motive à continuer à leur signaler les nombreux abus que nous observons dans le secteur. Encore une fois, l'UBT reste active à tous les niveaux pour créer des conditions équitables afin de freiner la concurrence déloyale.

## Enfin une délégation syndicale pour le secteur des taxis

En 2021, l'UBT a enfin réussi à conclure une CCT au sein du secteur des taxis, qui permet de nommer un délégué syndical dans les grandes entreprises. Après toutes ces années où les chauffeurs de taxi se sont vu refuser le droit fondamental d'être représentés par leur syndicat au sein de l'entreprise, nous pouvons parler d'une avancée en termes de droits syndicaux dans le secteur.

## Des attaques contre les chauffeurs des "fermiers" chez De Lijn et au TEC

Les agressions contre les chauffeurs dans les services réguliers sont devenues monnaie courante. Il arrive malheureusement trop souvent que des passagers usent de violence verbale, mais aussi physique à l'encontre des chauffeurs (dans d'autres secteurs aussi d'ailleurs, comme celui des taxis). Nos militants ne s'y résignent pas. Plusieurs arrêts de travail ont été organisés pour rappeler leurs responsabilités aux employeurs et à De Lijn/TEC. Une campagne de sensibilisation a été menée avec les collègues de la CGSP-TBM au printemps 2023, suivie d'une conférence ayant pour thème la «Violence sur les travailleurs du transport de personnes», organisée en mars 2023.

## **L'UBT Transport routier & Logistique mène des actions pour les travailleurs de l'assistance en escale dans les aéroports**

De 2020 à 2022, des compagnies aériennes ont utilisé la pandémie du COVID-19 comme excuse pour réduire drastiquement le nombre et la qualité des emplois dans le secteur de l'assistance en escale.

L'UBT s'est battue pour la réalisation d'accords fédéraux qui mettent tous les aéroports de Belgique sur un pied d'égalité et empêchent la concurrence déloyale entre aéroports sur le dos des travailleurs.

C'est ainsi, notamment, que grâce à l'UBT, un accord a été conclu concernant le transfert de personnel. Lorsqu'une entreprise de manutention est contrainte de licencier du personnel parce qu'elle a perdu un contrat, les travailleurs concernés peuvent passer à l'entreprise qui a obtenu le contrat. Un groupe de travail des partenaires sociaux moulera cet accord dans une convention collective de travail.

D'autre part, l'UBT mène des actions nationales et internationales pour limiter le poids maximal des bagages des passagers. N'oublions pas qu'un bagagiste déplace en moyenne 30 tonnes par jour !

## **L'UBT est le plus grand syndicat... et cela peut se savoir**

Lors des élections sociales de 2020, l'UBT a de nouveau progressé dans le secteur du transport routier et de la logistique. Ces progrès s'inscrivent dans la tendance de la dernière décennie. L'UBT s'est toujours efforcée de combler un léger retard et, lors des dernières élections, elle y est parvenue. Nous avons évincé la CSC et sommes devenus le plus grand syndicat des secteurs du transport. Avec une croissance historique de 4 %, l'UBT-FGTB a conquis 46 % du «marché», ce qui fait de nous le plus grand syndicat du transport en Belgique. Des élections sociales ont été organisées dans 332 entreprises. L'UBT-FGTB a déposé 197 listes pour le conseil d'entreprise et 298 listes pour le CPPT.

Ces chiffres ne sont pas vraiment surprenants. Nous sommes non seulement activement présents dans les entreprises et sur le terrain avec nos nombreux roadshows, mais nous prenons également soin de nos membres et les mettons régulièrement en valeur. Nos « journées de ... » sont désormais une habitude annuelle. Lors de ces journées, l'UBT met les chauffeurs, les logisticiens, les manutentionnaires, les déménageurs, ... sous les projecteurs. Le succès est tel que même les employeurs ont commencé à nous copier et organisent désormais aussi une « journée du chauffeur de camion » dans le transport routier. Cependant, la copie ne pourra jamais rivaliser avec l'original.



**UBT Ports**

# Le fonctionnement syndical sur le fil du rasoir pour nos ports



Durant la période de congrès écoulée, le groupe professionnel Ports a travaillé sans relâche. Au cours des cinq dernières années, ce travail s'est même intensifié, de nombreux défis ayant exigé une attention particulière. Exemple : la mise en demeure et les attaques constantes de la loi Major, qui ont exigé des efforts considérables au cours de la dernière période de congrès. En outre, la pandémie de coronavirus a exercé une pression immense sur tous les collaborateurs de notre groupe professionnel, qui a tout mis en œuvre pour assurer la sécurité des opérations portuaires pour nos ouvriers portuaires.

Malgré ces défis, la concertation sociale habituelle a pu avoir lieu, bien que partiellement par voie numérique. Notre personnel dévoué au secrétariat est resté à la disposition de nos membres chaque jour, tandis que nos députés permanents sont restés présents et disponibles sur les quais pendant cette période difficile. Il convient de noter que nous avons réussi, au cours de la dernière période de congrès, à négocier trois accords sociaux satisfaisants dans nos ports, malgré la marge de négociation restreinte à laquelle nous avons été confrontés.

Ce rapport statutaire donne un aperçu condensé des activités et des réalisations de l'UBT Ports au cours de cette période de congrès. Nous reviendrons sur les défis et sur les succès remportés.

## **Événements marquants ayant un impact considérable**

Le 16 octobre 2021, nous avons organisé un événement pour célébrer le 75<sup>e</sup> anniversaire du Fonds de sécurité d'Existence du port d'Anvers. L'occasion de commémorer un moment important dans l'histoire de notre port. C'est le 1<sup>er</sup> octobre 1946, après d'intenses négociations, que le Fonds a été créé. Depuis lors et jusqu'à aujourd'hui, pendant les périodes creuses, le Fonds a fourni à nos ouvriers portuaires un revenu de remplacement décent dans les moments difficiles, ce qui les a aidés à préserver leur sécurité financière et à assurer leur subsistance.

Le 8 juin 2022, le groupe professionnel Port a célébré un autre événement : le 50<sup>e</sup> anniversaire de notre loi Major et, malheureusement, les 20 années de combat mené par les ouvriers portuaires contre les diverses attaques de la Commission européenne et contre les attaques juridiques menées en Belgique par certaines entreprises portuaires malhonnêtes. Cette célébration a été l'occasion de revenir sur les nombreux défis que nous avons relevés et de célébrer la détermination et la résilience de notre groupe professionnel.

Ces événements historiques ont non seulement façonné notre groupe professionnel et ses membres au fil des ans, mais ils ont également eu un impact durable sur la communauté d'ouvriers portuaires dans son ensemble.

## **Une lutte constante pour notre système de travail portuaire**

Pour comprendre la situation actuelle, il convient d'abord de remonter un peu plus loin que la dernière période de congrès. Tout a commencé il y a plus de 20 ans, lorsque la Commission européenne était animée d'une volonté de libéralisation sans fin. En Europe, elle a cherché à démanteler les organisations syndicales existantes pour le travail portuaire, avec les initiatives bien connues Port Package I et II. Cependant, à deux reprises, la Commission européenne a été repoussée par le Parlement européen, montrant ainsi une forte opposition à ces plans.

En 2014, faisant suite à une plainte de M. Huts de KTN, la Commission européenne a lancé une procédure d'infraction contre le système de travail portuaire existant en Belgique. Selon elle, ce système violait la liberté d'établissement. Après plus de 30 réunions de concertation difficiles, une proposition de compromis a été acceptée le 15 juin 2016 par le biais d'un référendum auprès de nos ouvriers portuaires. Cette proposition impliquait une adaptation de l'arrêté d'exécution de 2004 et permettait de mettre un terme à la procédure d'infraction émanant de l'Europe, ce qui s'est effectivement produit le 17 mai 2017.

Cependant, KTN n'était pas satisfait et a décidé de contester le nouvel AR de 2016 devant le Conseil d'État en demandant son annulation. Depuis 2011 déjà, Middlegate menait une procédure contre le système de travail portuaire devant le tribunal du travail de Gand, mais en vain. L'affaire a ensuite été portée devant la Cour du travail de Gand, qui a également rejeté l'appel. Le dossier a finalement été transféré à la Cour de Cassation.

La Cour de Cassation n'a toutefois pas pu statuer et a d'abord dû soumettre une question à la Cour constitutionnelle. Le Conseil d'État et la Cour constitutionnelle ont buté sur l'interprétation de la réglementation européenne et ont donc tous deux soumis des questions préjudicielles à la Cour de justice de l'Union européenne. La Cour européenne a formulé quelques observations concernant notre système de travail portuaire, la question principale étant la composition de la Commission administrative accordant la reconnaissance des ouvriers portuaires. Les dossiers ont été renvoyés vers la Cour constitutionnelle et au Conseil d'État pour un nouvel examen. La Cour constitutionnelle a statué contre Middlegate, tandis que le Conseil d'État s'est rallié à Huts et a annulé l'AR de 2016 relatif aux modalités de reconnaissance des ouvriers portuaires.

Comme nous nous y étions préparés et que nous avons mené d'intenses consultations avec les organisations d'employeurs, le SPF ETCS et le cabinet du ministre Dermagne, ce jugement négatif a débouché sur un nouvel AR le 20 décembre 2022. La principale modification concernait le fonctionnement de la CA, la reconnaissance des ouvriers portuaires (après une consultation non contraignante de la CA) étant désormais confiée aux fonctionnaires du SPF ETCS.

Cette bataille juridique permanente a engendré des procédures longues et difficiles. Malgré les obstacles, elle a débouché sur une nouvelle ère pour le travail portuaire, l'AR modifié du 20 décembre 2022 marquant un changement significatif pour la reconnaissance des ouvriers portuaires.

Le rapport juridique complet se trouve dans l'annexe de ce rapport statutaire.



## Les jeunes - présent et avenir

La décision prise en 2017 par le Groupe professionnel du port d'Anvers de mettre en place un fonctionnement spécifique pour les jeunes, puis de l'étendre à Gand et à Zeebrugge, s'est avérée d'une grande importance. Il est primordial d'encourager l'implication des jeunes ouvriers portuaires au sein de leur syndicat. Ces jeunes se réunissent régulièrement pour discuter de sujets tels que l'automatisation, la numérisation et la solidarité. En outre, il est appréciable que certains d'entre eux s'impliquent également au niveau européen et international.

À Anvers, un groupe de travailleurs portuaires âgés de 30 à 35 ans se réunit régulièrement dans un local spécialement dédié aux jeunes au Paardenmarkt. À Gand et à Zeebrugge, la participation des jeunes ouvriers portuaires à notre structure syndicale augmente également. À Anvers, nous avons nommé trois jeunes ouvriers portuaires comme délégués permanents depuis deux ans et nous avons également engagé un délégué permanent de moins de 35 ans à Zeebrugge. Ils sont chargés d'organiser et de superviser ces réunions de jeunes.

Cet engagement en faveur des jeunes témoigne de notre reconnaissance de la valeur et du potentiel des jeunes ouvriers portuaires. En les impliquant activement et en leur donnant la parole, nous investissons dans un syndicat tourné vers l'avenir qui s'adapte à l'évolution des conditions et des défis au sein du port.

## La pandémie de coronavirus n'a pas eu raison du port

Durant la pandémie de Covid, marquée par des défis sans précédent, nos ouvriers portuaires dévoués ont maintenu le port opérationnel dans des conditions de sécurité parfois difficiles et au péril de leur propre santé, afin que les importations et les exportations cruciales puissent se poursuivre. Les conditions étaient sans précédent et personne n'avait jamais été confronté à une telle pandémie.

En tant que syndicat, nous avons tenu d'importantes réunions en étroite collaboration avec les employeurs et divers Services pour la Prévention et la Protection. L'objectif était de faire en sorte que les activités puissent se dérouler dans les meilleures conditions de sécurité possibles. Nous nous sommes efforcés de mettre en œuvre les mesures et les protocoles nécessaires pour garantir la santé et la sécurité de nos ouvriers portuaires.

Cette collaboration entre le syndicat, les employeurs et les services de prévention était essentielle pour réduire les risques et assurer la continuité. La détermination et la persévérance de nos ouvriers portuaires méritent d'être reconnues et appréciées. Ils ont joué un rôle crucial.

## Poursuite des efforts en matière de sécurité et de compétences

Pendant la pandémie de coronavirus, le recrutement et la formation de nouveaux ouvriers portuaires ont été interrompus pendant un certain temps, ce qui a occasionné un retard dans la reconnaissance d'ouvriers portuaires. Aujourd'hui encore, nous nous attelons à combler cette pénurie, ce qui met une pression considérable sur nos centres de formation, tant à Anvers qu'à Zeebrugge.

Rien qu'à Anvers, nous avons formé plus de 1.500 nouveaux ouvriers portuaires dans différentes catégories professionnelles au cours des deux dernières années. Notre centre de formation Ocha, qui existe depuis 1980, n'a cessé de se développer. Une évolution bien nécessaire car, en dépit de toutes les mesures de sécurité et de la mécanisation progressive, le travail portuaire reste considéré comme une profession dangereuse.

La sécurité de nos ouvriers portuaires a toujours été notre priorité absolue. Nous reconnaissons qu'une formation approfondie et continue est essentielle pour s'assurer qu'ils possèdent les connaissances et les compétences nécessaires pour accomplir leurs tâches de manière sûre et efficace. Nos centres de formation se sont adaptés aux besoins en constante évolution du secteur portuaire, en intégrant les technologies et les normes de sécurité les plus récentes dans nos formations.

## Renforcer notre position au niveau international

En tant que groupe professionnel, nous attachons une grande importance à nos activités internationales et nous voulons être étroitement impliqués dans la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et la Fédération internationale des travailleurs des transports (ITF). Cette implication est essentielle, les activités portuaires revêtant, par définition, une dimension internationale particulière.

L'une des principales raisons de notre engagement en faveur de la collaboration internationale est le partage des connaissances et de l'expérience sur des thèmes cruciaux tels que la sécurité, la numérisation et la comparaison des statuts utilisés dans les différents pays.

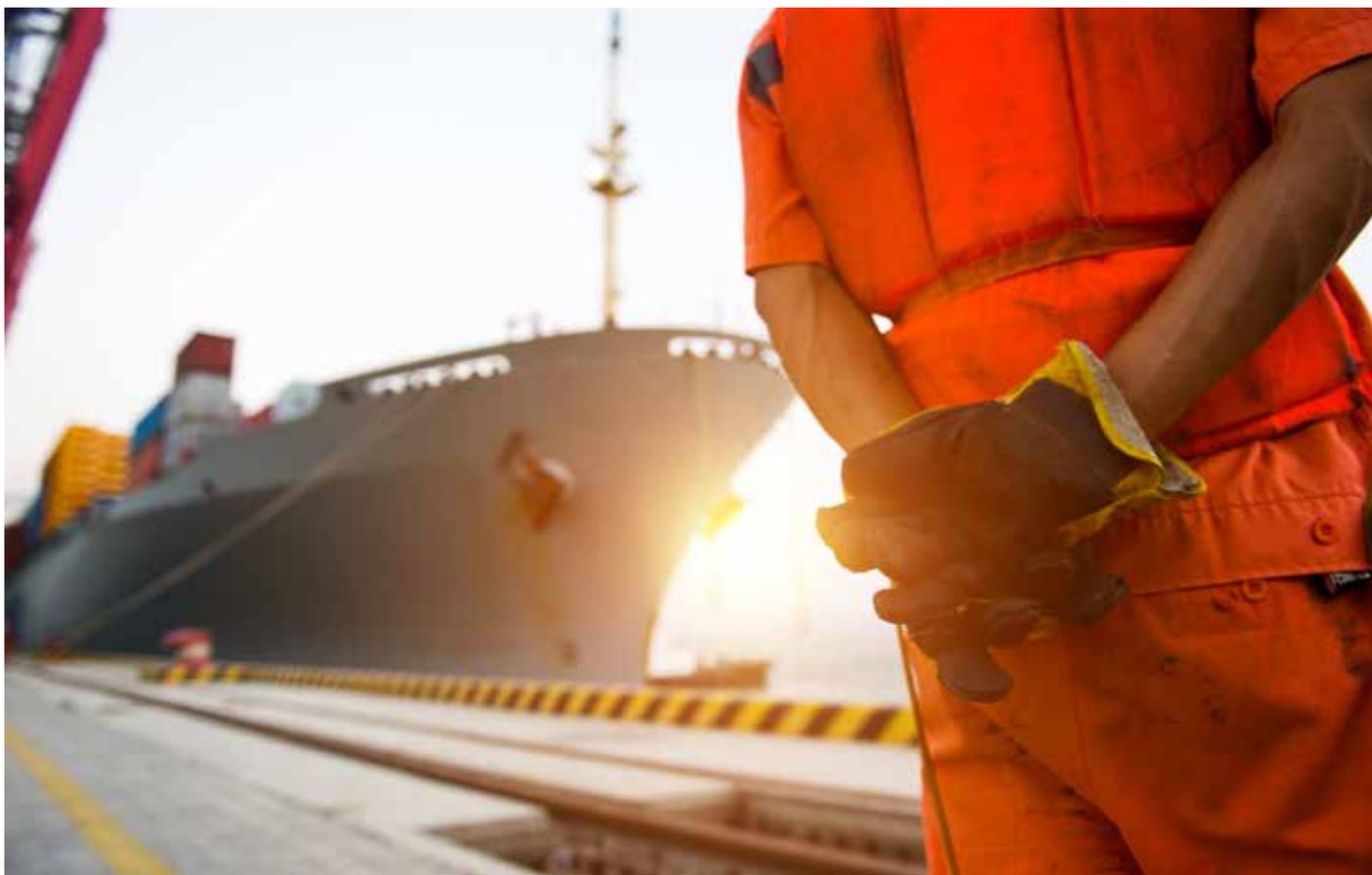
En tant que groupe professionnel, nous comprenons que les défis et les développements dans le port ne s'arrêtent pas aux frontières nationales, et que la collaboration au niveau international est cruciale pour promouvoir les intérêts de nos ouvriers portuaires.

Plusieurs représentants de l'UBT Ports sont activement engagés au sein de l'ETF et de l'ITF. Au cours de la dernière période de congrès, nous avons obtenu des mandats dans les plus hautes structures de la Dockers section, tant à l'ETF qu'à l'ITF.

En participant activement aux forums internationaux, nous pouvons apprendre des autres pays et organisations, échanger les bonnes pratiques et développer des stratégies communes pour promouvoir la sécurité, les droits et le bien-être des ouvriers portuaires dans le monde entier.

## Se projeter

Nous avons prouvé par le passé, et nous continuerons à le faire à l'avenir, que l'UBT a toujours pris les devants pour défendre nos droits et nos systèmes de travail, avec nos ouvriers portuaires, les membres du comité, les délégués permanents et, bien sûr, nos collaborateurs. Nous avons montré que nous étions déterminés et que nous défendions nos intérêts. Au cours des cinq prochaines années, nous connaissons le même succès que par le passé. Ensemble, nous continuerons à nous battre pour les droits et la dignité de nos ouvriers portuaires.



**UBT Maritime**

# La détermination à insuffler un changement



Le secteur maritime est vital pour l'économie mondiale et joue un rôle crucial dans la facilitation du commerce et du transport international. Au cours des cinq dernières années, le secteur a traversé une période de changements et d'innovations importants, motivés par l'avancée technologique, les changements économiques et la prise de conscience environnementale. Un incident à première vue anodin dans le canal de Suez a bouleversé le monde de la logistique durant une longue période. Comme si la pandémie n'avait pas suffi. Malgré les défis et les perturbations, nous continuons à nous battre avec force et détermination pour des salaires équitables et de bonnes conditions de travail et contre la concurrence déloyale. Pour cela, nous pouvons compter sur une excellente prestation de services et des militants exceptionnels.

Le secteur maritime au sens large comprend plusieurs divisions, dont la pêche, la marine marchande, le dragage, la navigation intérieure, le remorquage, le transport de passagers et les ouvriers des canaux et rivières. Dans ce rapport, nous retraçons la période de congrès écoulée et nous nous arrêtons sur nos réalisations communes.

## **Pêche maritime : transformations à la mesure des pêcheurs belges**

Le secteur de la pêche dispose, tout comme le secteur portuaire, d'une réserve de pêcheurs et de débarqueurs-triéristes de poissons, à ceci près que l'afflux vers les professions maritimes est moins fluide en raison de leur nature atypique. Au sein du Fonds social pour la pêche, pour lequel nous faisons partie du conseil d'administration, nous avons lancé de nombreuses campagnes de promotion ces dernières années, notamment une campagne télévisée intitulée « Een jaar op zee », qui a été diffusée en avril 2023. Cela devrait permettre d'assurer un meilleur afflux de nouvelles personnes.

Nous avons également travaillé à l'amélioration des aspects liés à la sécurité. L'UBT Maritime, durant sa présidence du Fonds des pêcheurs, a proposé l'application « PREVIS », qui a effectivement été développée par la suite. Presque tous les pêcheurs possèdent cette application de sécurité sur leur smartphone. Nous avons veillé à ce que chaque navire de pêche belge dispose à son bord d'un iPad muni de cette application. Nous avons également développé un simulateur de navigation unique pour la pêche, qui permet de réaliser des exercices de stabilité. Nous espérons ainsi réduire considérablement le nombre d'accidents. Au cours de cette période de congrès, nous avons également pu améliorer la rémunération, notamment avec l'augmentation du deuxième pilier de pension, les primes Covid, etc. Tout cela a pu être accompli grâce à l'aide fantastique des collègues de Flandre occidentale.





## **Marine marchande et dragage : engagement et soutien en période difficile**

Nous sommes fiers d'annoncer que nous avons enregistré une augmentation constante du nombre de membres dans le secteur maritime au cours de cette période de congrès, inversant ainsi la tendance à la baisse observée par le passé. L'UBT Maritime représente pas moins de 85% des marins du secteur. Nous n'avons pas remporté ce succès seuls. En tant que gestionnaires des fonds sociaux et accompagnés de notre équipe hautement qualifiée, nous avons aidé des centaines de nouveaux marins à compléter leur déclaration d'impôts. L'occasion idéale de concrétiser cette prestation de services uniques par de nouvelles affiliations.

## **Navigation intérieure : hausse des salaires et progrès social**

Le secteur de la navigation intérieure est confronté à une grave pénurie de skippers et d'hommes de barre, ce qui a donné lieu à des salaires attrayants pour les professionnels expérimentés. Aujourd'hui, les skippers expérimentés gagnent bien leur vie. En outre, nous avons réussi à négocier une augmentation de l'assurance de groupe, ce qui a encore renforcé la sécurité sociale des travailleurs du secteur.

Durant la pandémie, nous avons veillé à ce que les travailleurs du secteur reçoivent un supplément pour le chômage économique, que nous avons payé. Cela nous a permis d'enregistrer de nombreuses nouvelles affiliations. Depuis le poste de président du Fonds social pour la navigation intérieure (FRI), nous avons également développé un tout nouveau site Internet qui fournit des informations claires à la fois aux employeurs et aux travailleurs. Le FRI est devenu le point de contact central du secteur.

Nous sommes fiers d'avoir pu enregistrer énormément de nouvelles affiliations dans la navigation de passagers, y compris dans les bateaux de Gand et de Bruges, pendant la crise du coronavirus. Cela a été possible grâce à nos efforts et aux visites locales, mais également grâce aux mesures de supplément en cas de chômage économique.

Sur le plan social, nous avons entrepris de relancer le Schippersbal. Cet événement vise à rassembler la communauté et à apporter, grâce aux recettes, un soutien financier au cercle d'amis De Mick : une véritable situation win win.

Pour terminer, parlons du Waterbus, une forme innovante de transport public qui s'est développée de manière significative au cours de cette période de congrès et rencontre aujourd'hui un franc succès. Il joue un rôle important dans la promotion de la mobilité durable et la réduction des embouteillages dans cette région. Nous avons réussi à lancer et à développer une activité syndicale au sein de l'entreprise.

La pandémie de coronavirus nous a quelque peu aidés. À l'UBT, nous avons veillé à ce que tous les marins aient droit à une indemnité d'attente, que leur congé compensatoire ait été pris ou non. De nombreux marins du secteur du dragage, qui n'étaient pas encore membres, le sont devenus pour pouvoir recourir à notre organisme de paiement et à notre service d'indemnités d'attente. Au début de la période Covid, nous avons pu convaincre les pouvoirs publics de la nécessité de cette mesure dérogatoire.

À la société de dragage DEME, nous avons la chance de pouvoir compter sur trois excellents délégués qui font un travail fantastique. Leurs activités se déroulant généralement à l'autre bout du monde, une grande partie de notre communication passe par la voie numérique. Heureusement, les technologies modernes telles que le courriel et d'autres canaux numériques nous permettent de communiquer efficacement et donc de prendre soin de nos membres.

Au sein de la marine marchande, nous avons également deux inspecteurs de l'ITF qui ont travaillé avec nous pour doubler le nombre de navires sous contrat ITF au cours de cette période. En temps normal, ils se chargent de vérifier les conditions de travail et de rémunération des marins, d'assurer le paiement des arriérés de salaires et bien d'autres choses encore.

Pendant la pandémie, les marins ont été l'un des groupes les plus durement touchés, avec des contrats prolongés pendant des mois, des possibilités d'embarquement limitées et des interdictions de débarquement. Au cours de ces années, nos inspecteurs ont fait tout ce qui était en leur pouvoir pour faire débarquer les marins, allant même jusqu'à organiser des vols lorsque les armateurs utilisaient des prétextes pour éviter de devoir assurer les relèves. La période de la pandémie de coronavirus a mis en évidence la nécessité de l'ITF et de ses inspecteurs. Au nom des marins, nous tenons à les en remercier chaleureusement.

En tant que président de l'AHH IZA International Seamen's House Antwerp, nous avons travaillé avec des organisations de bien-être afin d'accueillir un grand nombre de marins dans notre hôtel. En outre, nous avons lancé une initiative unique, à savoir un magasin mobile appelé «Rolling Store». Ce magasin se déplaçait le long du quai et jusqu'aux navires, de sorte que les marins qui ne pouvaient pas aller plus loin que les quais aient quand même accès aux à des essentiels. Cette initiative est le fruit d'une collaboration avec diverses organisations et a apporté une contribution précieuse au bien-être des marins.

En réfléchissant de manière proactive et en fournissant des services de haute qualité à nos membres, l'UBT prouve que la croissance est toujours possible. Nous l'avons d'ailleurs démontré dans toutes nos sections, qu'il s'agisse du transport routier, des ports ou du secteur maritime lui-même.

## **Remorquage : les collaborations transfrontalières sont le moteur du changement**

Le remorquage a occupé une part importante de nos activités au cours de cette période de congrès. L'Unie van Reddings- en Sleepdiensten (URS) a connu pas moins de quatre changements de propriétaires au cours des dernières années, ce qui n'est certainement pas positif. Nous avons été confrontés à un nouvel acteur sur le marché : MEDTUG, la société de remorquage de MSC, qui est apparue soudainement. Heureusement, grâce à des actions conjointes et à la pression exercée sur les entreprises, l'autorité portuaire, l'inspection sociale et nos contacts internationaux, nous avons réussi à faire comprendre à ce nouvel acteur qu'il n'était pas souhaitable de travailler en dehors de la CCT sectorielle.

Nous remercions sincèrement les collègues du transport routier et du port qui se sont joints à notre action à la Maison du Port. Le président de l'ITF a également passé les coups de fil nécessaires aux dirigeants de l'entreprise. En outre, nous tenons à remercier les délégués de l'URS pour leur collaboration et leur soutien inestimables. Ainsi, BOLUDA (URS) détient à nouveau 80 % du marché à Anvers. Nous ne sommes toutefois pas encore au bout de nos peines. Il y a encore des entreprises qui contournent la loi, notamment Antwerp Towage. Nous continuerons à nous battre jusqu'à ce qu'elles se conforment à la loi ou qu'elles partent.

Il va sans dire que l'UBT est très active au niveau international. Il s'agit du seul moyen pour le secteur du transport d'imposer des conditions de travail et de rémunération correctes. Les décisions relatives au remorquage sont prises en Espagne, car BOLUDA est une entreprise familiale espagnole. La législation relative à l'équipage est élaborée à l'échelle mondiale, tandis

que, pour la navigation intérieure, la législation européenne est transposée en législation nationale.

Nous devons donc essayer d'apporter des améliorations à la source pour contribuer à façonner l'avenir de notre société. À la suite du tragique accident d'un remorqueur au Canada, dans lequel deux de ses membres se sont noyés, l'ITF a lancé une campagne pour mettre fin au «nivellement par le bas». Il est regrettable qu'il faille toujours qu'il y ait des victimes avant que les différents pouvoirs publics ne prennent des mesures ! Néanmoins, cette campagne prend de l'ampleur et les multinationales et les pouvoirs publics y sont confrontés.

Je suis convaincu que le remorquage portuaire peut constituer le maillon crucial au niveau mondial pour parvenir à unir nos forces. Sans remorquage, le commerce mondial est paralysé, les navires gigantesques n'atteignent pas les ports, ni par le canal de Suez, ni par le canal de Panama ! La solidarité et la collaboration mondiales au sein de ce secteur se développent donc progressivement, ce qui est une bonne chose pour la société future.

## Pour conclure...

Nous sommes également en train de réviser la législation relative au pool afin que nos marins aient les mêmes droits que tous les autres travailleurs de notre pays. Par ailleurs, la réglementation relative aux équipages pour la navigation intérieure est transposée au niveau européen. Comme les péniches sont devenues de plus en plus grandes au fil des ans, nous faisons tout notre possible pour augmenter le nombre minimum de membres d'équipage. Il est essentiel de suivre cette question de près, car c'est cette législation relative aux équipages qui s'appliquera à la prochaine génération. Des outils numériques sont développés afin d'obtenir un meilleur aperçu des temps de conduite et de repos du personnel dans la navigation intérieure, et ce au niveau européen.

Les abus de la législation sociale par des pays tels que Chypre et Malte ou la région de Madère sont contestés et dénoncés auprès de diverses instances européennes. À l'UBT, nous continuerons à lutter contre toutes les formes d'injustice, tant au niveau national qu'eupéen. En outre, l'UBT soutient l'ITF dans toutes ses actions mondiales contre le dumping social !

Cet aperçu vous a permis de voir les sujets qui nous ont occupés ainsi que la façon dont nous façonnons l'avenir. Notre objectif est de nous projeter dans dix ans, d'analyser ce qui doit être amélioré et d'agir à partir du terrain. Avec cette vision en tête et la détermination d'apporter des changements, nous abordons les années à venir avec confiance. Ensemble, nous pouvons créer un avenir meilleur pour le merveilleux secteur maritime.





Let's  
**TEAM**  
**UP**  
for  
**Fair Transport**