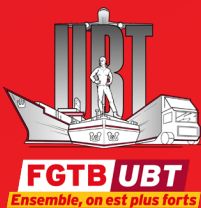


# Un transport équitable à taille humaine

Mémoire UBT 2024



# Un transport équitable ...

2024 est une année électorale. Pour nous, syndicats, les élections sociales de mai seront cruciales. Il s'agit d'un exercice de démocratie socio-économique. Nous saurons directement si les travailleurs des grandes entreprises de transport sont satisfaits de ce que l'UBT a réalisé ces quatre dernières années.

Mais l'année 2024 est aussi une année d'élections politiques. Les coalitions qui seront constituées et la politique qui sera menée après les élections auront d'énormes répercussions sur les ouvriers du transport. D'où ce mémorandum! Pour que les partis politiques démocratiques comprennent clairement ce que nous attendons d'eux et ce que nous ne voulons pas.

L'Union belge du Transport réunit plus de 62.500 personnes qui travaillent chaque jour sur la route, sur les voies navigables et en mer ou sur les quais. Avec un nombre croissant de voyageurs, de cargaisons et de kilomètres chaque année, les embouteillages et les risques professionnels augmentent aussi. Pour nos membres, la mobilité et la sécurité routière sont donc de grandes priorités politiques.

Un transport sûr suppose d'abord un transport équitable. Faire de la place pour les trams et les autobus, appliquer le principe de la tirette, maintenir une distance de sécurité en cas de pluie ou de brouillard : ce sont des gestes que nous faisons presque tous quotidiennement et nous nous agaçons terriblement des comportements asociaux sur la route. La courtoisie aide à fluidifier la circulation, mais ne résoudra certainement pas tout.

Une circulation équitable n'est pas synonyme pour autant de transport équitable. Les chauffeurs, préparateurs de commandes, ouvriers portuaires, machinistes, bateliers et matelots, bagagistes, coursiers, qu'ils se déplacent à vélo ou en camionnette, méritent tous que nous les respections, que nous respections leur travail, leur service, leur attention au client et leur flexibilité. Ce respect commence par l'attribution du bon statut et d'une rémunération correcte, mais aussi par une formation suffisante, une protection sociale solide et un âge de la retraite auquel il est encore possible de profiter de cette pension.

Pour nous, cette protection sociale ne s'arrête pas à la sécurité sociale. En effet, il importe aussi que nos chauffeurs puissent travailler dans des conditions sûres. Qu'il existe suffisamment de parkings sécurisés et propres le long des autoroutes, autour des gares, dans les ports et dans d'autres centres logistiques. Mais aussi que les équipages des bateaux puissent amarrer et accoster en toute sécurité. Que seuls des ouvriers portuaires agréés puissent travailler dans les ports afin que leur sécurité soit garantie. Que les chauffeurs d'autocars qui amènent vos enfants en vacances au ski puissent dormir dans un lit, que les chauffeurs d'autobus et de taxis ne soient pas menacés ou agressés, que les coursiers à vélo puissent travailler en toute sécurité et soient bien visibles dans la densité de la circulation urbaine...

Pour nous, la protection sociale suppose aussi d'investir dans les emplois de demain, dans la formation, l'apprentissage, le matériel de cours (comme des simulateurs de conduite, de navigation et de pilotage de grue portuaire). Investir dans les emplois de demain implique aussi d'investir dans le domaine public. Il est parfaitement possible d'approvisionner des

commerces de détail dans différents centres-villes en passant par des voies d'eau intérieures, mais cela nécessite toutefois une adaptation des infrastructures (quais, pontons d'amarrage, etc.) par les pouvoirs publics. Les coursiers à vélo peuvent désengorger le trafic urbain, mais il convient nécessaire de prévoir des points de recharge pour leurs vélos électriques et des infrastructures routières sûres.

Assurer la protection sociale, c'est aussi investir dans un contrôle valable. Il convient en effet de faire cesser le dumping social et la techploitation. Les travailleurs méritent de travailler sous le bon statut et il y a lieu de mettre un terme au travail des faux indépendants. Y compris au sein du contingent des travailleurs portuaires où des patrons d'entreprises portuaires véreux sabotent le système de pool.

Le dumping social et la techploitation détruisent de vrais emplois, des emplois à part entière. Ils sapent les investissements d'entrepreneurs honnêtes et déshumanisent nos travailleurs. En effet, derrière le Valhalla du commerce numérique, se cache bien trop souvent un modèle de gestion qui exploite les

travailleurs et refuse d'appliquer les règles du secteur logistique censées les protéger. Ce sont nos travailleurs qui font en sorte que vos colis se retrouvent dès le lendemain sur le pas de votre porte, ce sont eux qui s'occupent en plus de vos retours « gratuits ». Ils sont le véritable moteur de l'e-commerce. Embrassez l'e-commerce, soutenez ses travailleurs et protégez-les.

Enfin, protéger socialement, c'est aussi investir dans une carrière durable. Tous les bagagistes qui soulèvent quotidiennement de 20 à 30 tonnes de valises, ne tiennent pas jusqu'à 67 ans. Tous les chauffeurs de poids lourds ne sont pas en état de conduire 12 heures par jour après 43 ans et, souvent, de charger et décharger de surcroît la marchandise eux-mêmes. Pas tous les travailleurs portuaires peuvent effectuer un travail dangereux sous le vent et la pluie. Notre économie se transforme, nos membres nous le disent quotidiennement et ils sont bien placés pour le savoir ! Ils subissent l'influence grandissante de la numérisation et de l'automatisation. Nous préparons cette transition avec nos délégués, nos militants, nos comités et avec les employeurs siégeant dans les conseils d'entreprise, les CPPT et les commissions paritaires. Mais les pouvoirs publics et l'Europe devront aussi faire preuve d'ambition pour rendre le transport plus sûr, plus durable et plus équitable.

Inspirons les candidats aux élections avec nos propositions et peut-être retrouverons-nous plusieurs d'entre elles dans les travaux parlementaires au cours des prochaines années, tant en Belgique qu'à l'Europe.

Pour nous, le secteur du transport est LE secteur des rencontres humaines. Des rencontres entre des personnes de tous horizons, orientations sexuelles, genres, cultures et religions. Aussi, nous condamnons toute forme d'exclusion. Pour nous, le 8 mai est la date symbolique qui marque la victoire sur le fascisme et le nazisme. Nous plaidons donc pour la réintroduction de cette journée comme jour férié légal officiel.

**Frank Moreels**

**Président de l'UBT-FGTB**





# Un transport équitable

Quiconque travaille, constitue ce faisant une partie de son capital social sous forme de sécurité sociale. C'est à ce capital que vous avez recours lorsque vous tombez malade ou finissez au chômage ou encore lorsque vous avez l'âge de prendre une retraite bien méritée. Pour nous, il s'agit-là de bien plus qu'une revendication syndicale. Il s'agit d'un modèle de civilisation. En effet, les travailleurs de ce pays ont construit cette sécurité sociale de leurs propres mains. C'est la raison pour laquelle nous voulons la défendre et continuer de l'étendre à l'avenir.

En Europe, il a été convenu que les différents régimes sociaux prendraient mutuellement en charge la protection d'une personne qui part travailler à l'étranger. Nous constatons que tous les pays ne se tiennent pas à cet accord. Pire, les États membres européens semblent porter peu d'intérêt au renforcement des régimes de sécurité sociale. Le dumping social sévit toujours dans le secteur du transport et la Commission européenne persiste obstinément sur la voie de la libéralisation. Les dirigeants européens ne semblent pas se rendre compte qu'ils placent ainsi une bombe sous les fondations de l'Europe.

Depuis des années déjà, nous nous plaignons avec l'UBT des pratiques de dumping social dans le secteur du transport. Les attaques contre la loi sur le Travail portuaire dans le passé ont démontré que l'Europe libérale ne lève pas le petit doigt contre le dumping social. Dans le secteur du transport routier, de nouveaux faits et dossiers ne cessent de faire surface et nous avons parfois l'impression de mener un combat sans fin. Nous constatons également que dans le secteur de la navigation intérieure, de plus en plus d'entreprises organisent du dumping social en recrutant des matelots d'Europe de l'Est. L'industrie des croisières fluviales, en plein essor, se sert largement de ces pratiques. Des agences d'intérim sans scrupules sont sollicitées pour recruter des chauffeurs ou des membres d'équipage de bateaux de croisière étrangers et souvent non-européens à des salaires nettement inférieurs aux barèmes, sans que ces personnes puissent jouir d'un jour de congé ou se rendre chez le médecin.

Un transport équitable prend ses responsabilités et ne répercute pas les coûts sur les autres. Pendant ce temps-là, les plateformes numériques engagent des centaines de personnes

sans trop se préoccuper des lois et des réglementations. Deliveroo et d'autres plateformes fonctionnent grâce à des coursiers avec un statut fiscal (P2P) qui ne fait que contribuer à l'organisation d'une concurrence déloyale vis-à-vis du travail régulier et rejeter la responsabilité et les risques sur les individus.

Les plateformes numériques sont censées être innovantes lorsqu'il s'agit d'offrir des services numériques, non pas en termes d'exploitation des travailleurs. L'innovation est permise et même indispensable, mais JAMAIS au détriment des travailleurs. Ce n'est pas de l'innovation, c'est de l'exploitation. Il est urgent de définir un cadre clair et juste, appliqué de manière univoque, qui offre la bonne protection aux travailleurs, non seulement sur le plan de la rémunération, mais aussi de la sécurité. Il y a lieu de s'attaquer à tout modèle ou algorithme incitant les travailleurs mobiles, qu'ils se déplacent à vélo ou en camionnette, à prendre des risques sur la route. D'autres pays européens démontrent qu'il est possible d'imposer une législation sans failles aux plateformes numériques s'il existe une volonté de le faire. Une législation qui n'est pas contraignante ou qui n'a pas

l'effet escompté, doit être ajustée et adaptée.

L'UBT veut dès lors mettre un terme à la techploitation. L'Europe, le gouvernement fédéral et les autorités régionales doivent chacun, dans le champ de leurs compétences, délimiter le cadre dans lequel cette transformation peut prendre forme. L'intérêt sociétal de certains développements doit l'emporter sur le lobbying de quelques grandes entreprises technologiques.

Un transport équitable suppose aussi des pouvoirs publics équitables, c'est-à-dire des pouvoirs publics qui ne suivent pas seulement l'agenda des employeurs, mais qui permettent aussi aux travailleurs de déterminer eux-mêmes le cours de leur carrière. La liberté des négociations salariales dans le cadre de la Loi de 1996 et des mesures de flexibilisation de nature à permettre également aux travailleurs d'organiser leur propre formation et vie de famille sont pour nous des éléments importants qui, à terme, doivent garantir la paix sociale.

On peut débattre de beaucoup de choses, mais les principes de base suivants doivent toujours être



respectés. Un travail à temps plein doit être rémunéré à l'appui d'un salaire permettant de vivre, sans exception. La flexibilité est négociable si elle présente des avantages qui vont dans les deux sens. Nous ne sommes pas d'accord avec le « faire plus pour moins ». La demande de flexibilité n'est pas pour nous une demande indécente, mais elle doit s'accompagner dès lors de bonnes conditions de travail et de rémunération. Un système de pool réglementé pour les ouvriers du transport, comme complément au travail régulier, peut résoudre beaucoup de problèmes et pourrait aussi offrir une réponse à la demande de flexibilité chez les manutentionnaires dans les aéroports. Un pool de travailleurs, bien formés, bénéficiant d'une bonne protection sociale.

On demande aux travailleurs d'être non seulement plus flexibles, mais aussi de prêter plus d'heures. C'est même encouragé à travers toutes sortes d'avantages (fiscaux). Cette tendance est inquiétante, alors que l'UBT lutte depuis des décennies pour un meilleur équilibre entre la vie professionnelle et la vie privée. Cette tendance à travailler toujours plus (et à le stimuler) est antinomique par

rapport aux conséquences qui en découlent et qui se traduisent par des maladies de longue durée et à l'impossibilité de tenir au travail jusqu'à l'âge de la retraite. Nous continuons de lutter pour un meilleur équilibre entre le travail et le temps libre. Une bonne rémunération de base doit pallier le besoin financier de devoir travailler plus. Nous demandons donc des mesures de nature à contrer cette tendance. Une bonne rémunération de base, pas de petits cadeaux fiscaux pour qui exploite ses travailleurs et une compensation en cas de prestation malgré tout d'heures supplémentaires (tant versée directement sous la forme d'un sursalaire qu'à long terme sous la forme d'un compteur d'heures supplémentaires qui peut être utilisé pendant la carrière).

De nombreux pays européens sont confrontés à une pénurie de chauffeurs, de bateliers et de matelots. Il existe également une pénurie de main d'œuvre dans le secteur de la manutention des bagages et dans les hubs logistiques. Ces pénuries sont dues en partie à l'étroitesse du marché du travail, mais essentiellement aux conditions de travail qui ne sont pas attrayantes. Il y a lieu de prendre des mesures positives pour rendre les emplois attrayants.

# Points d'action | Général



Nous demandons que les contrôles des routes et des voies navigables soient assortis d'un contrôle des conditions de travail et de rémunération de manière à lutter contre la fraude sociale. [B/R]



Le ministre de l'Emploi doit prendre les devants au niveau européen en vue d'une meilleure législation sociale en fonction de la devise « égalité de traitement et de rémunération pour tous ». [E]



L'UBT exige que les organisateurs de dumping social soient poursuivis de manière effective. Les organisateurs de dumping social, pour autant qu'ils soient « pris », s'en sortent trop souvent avec un règlement à l'amiable et le paiement d'une amende inférieure à l'avantage réalisé par la voie de la fraude.

Pour s'attaquer à ces dossiers complexes, ceux-ci doivent être confiés à une chambre spécialisée auprès des cours et tribunaux.

Le personnel lésé doit obtenir la priorité et une régularisation totale en droit du travail belge, y compris la constitution d'avantages sociaux. [B]



Nous souhaitons que la lutte contre le dumping social soit intensifiée et élargie à une approche de droit pénal. En effet, certaines situations intolérables sont à ce point inhumaines qu'elles devraient être qualifiées de traite d'êtres humains. [B]



Nous voulons une interdiction à l'échelle européenne des intermédiaires dans le secteur du transport qui « accompagnent » les entreprises dans le dépavillonnage. [E]



L'Autorité européenne du travail a été constituée. Actuellement, elle est surtout un service visant à encourager la communication entre les pays et à élaborer des campagnes. L'ELA doit continuer à se développer pour devenir un service d'inspection sociale européen à part entière. [E]



Nous demandons que tous les pouvoirs publics incluent une clause « anti-dumping social » dans leurs marchés publics et que ceux-ci soient activement contrôlés. [B/R]



Les chefs d'entreprise qui se sont rendus coupables à plusieurs reprises de dumping social doivent se voir interdire de lancer et/ou de diriger encore une entreprise de transport. [R]



Nous revendiquons l'introduction d'un système de Safe Rates (européens) assorti d'une corporate responsibility, en d'autres termes la responsabilité du donneur d'ordres principal. [E/B]



La législation en matière de diligence raisonnable doit être renforcée et aussi s'appliquer à la chaîne de sous-traitance au sein de l'UE. [E/B]



Introduction d'une responsabilité effective de la chaîne de sous-traitance dans le secteur du transport qui s'applique aussi aux dettes salariales et est rétroactive. [E/B]



Le dumping social est plus qu'un simple éludement de la réglementation sociale. Il s'agit d'un cancer dans la société qui pousse continuellement les travailleurs dans l'insécurité, contribue à la précarisation et marginalise les travailleurs avec pour conséquence la montée du racisme, du populisme et de mouvements et partis politiques ouvertement anti-européens. [E/B/R]



Nous demandons la refédéralisation de toutes les réglementations relatives au transport (comme la réglementation en matière de circulation routière, les centres de formation et les centres de contrôle technique, etc.). [B/R]



Un emploi attrayant commence par un salaire attrayant. Avec les autres centrales professionnelles de la FGTB, l'UBT plaide pour un salaire minimum de 17 EUR de l'heure (2800 EUR bruts par mois) et de minimum 60 % du salaire médian. [B]



Il convient de poursuivre la mise en œuvre du salaire minimum européen. Ce n'est qu'en améliorant la situation de tous les travailleurs dans l'UE que nous continuerons à progresser, assurément dans un secteur mobile tel que celui du transport. [E]



L'Europe doit se concerter avec les secteurs et les services de placement régionaux pour attirer des groupes défavorisés dans le secteur par le biais de formations poussées en simulateurs. De cette manière, les ressources du FSE pourront être affectées plus efficacement au lieu d'être dispersées dans de nombreux appels à projets. [E/B/R]



La liberté de négociation salariale dans le cadre de la loi de 1996. [B]



Pour les métiers en pénurie, une marge de négociation afin d'améliorer les conditions de travail doit toujours être possible, en dehors du cadre

# Points d'action | Général

délimité par la loi sur la norme salariale. En effet, de nombreux métiers en pénurie souffrent d'une image négative, mais surtout de mauvaises conditions et d'un mauvais environnement de travail. [B]



La suppression immédiate des flexi-jobs dans tous les secteurs du transport. [B]



La constitution d'un système de pool dans les différents sous-secteurs du transport. Un système de pool peut créer de la flexibilité et permettre de protéger les conditions de travail et de rémunération. [B]



Chaque travailleur qui vient travailler en Belgique via le système de permis unique est tenu de suivre une session d'information, organisée par le fonds social du secteur concerné et les syndicats sectoriels, de sorte qu'il/elle puisse obtenir des informations sur ses droits et obtenir un point de contact en cas de questions/problèmes. [B/R]



La criminalisation de nos ouvriers du transport et des bagagistes par certaines personnalités politiques, par exemple dans les débats sur le trafic de drogues ou la radicalisation, doit cesser. Il existe dès à présent

une pénurie de ces travailleurs et de fausses allégations ne rendent pas vraiment ces métiers plus attrayants. [B/R]



Toute adaptation du temps de conduite, de navigation et de repos doit intervenir en concertation et avec l'accord des travailleurs et de leurs représentants. Il sera possible de garantir ce faisant que chaque adaptation tienne compte de la sécurité et du repos du travailleur et pas uniquement de l'optimisation des nouvelles technologies de propulsion. [E/B]



Un cadre national concernant l'utilisation des logiciels (de tracking) et des algorithmes : informations obligatoires sur leur utilisation, leur application et leur fonctionnement. [B]



La sécurité des passagers et des travailleurs du transport doit être garantie par l'affectation de services de police, pas par des services de gardiennage privés sans véritable compétence. [B/R]



La création d'orientations à part entière dans le domaine du transport au sein de l'enseignement professionnel ou technique qui permettent d'aboutir

plus rapidement à l'obtention des permis de conduire et/ou de navigation nécessaires. La pénurie de chauffeurs se fait sentir dans presque tous les segments : les machinistes de locomotives, les timoniers et les bateliers, les chauffeurs de poids lourds, les clarkistes, etc. [R]



Lesdits « chaînons manquants » sur les routes, les chemins de fer et les voies navigables doivent être finalisés. [B/R]



Les autoroutes cyclables peuvent absorber une partie des navetteurs. Des investissements supplémentaires dans les infrastructures cyclables restent nécessaires, tant dans les centres-villes (en étant attentif à la distribution urbaine) que sur les principales liaisons entre les zones résidentielles et les zones d'activité. [R]



La responsabilité des plateformes numériques requiert d'urgence l'attention. Ces entreprises qui, grâce aux capitaux à risque, enregistrent souvent très vite une forte croissance, reportent leurs risques sur leurs « travailleurs » et la société.

Toutes ces plateformes sont actives dans des secteurs existants. Ces plateformes doivent aussi respecter les règles en vigueur dans le



secteur dans lequel elles offrent leurs services. Ainsi, les plateformes qui organisent le transport de marchandises pour compte de tiers (dont les livreurs de repas) doivent s'adapter aux lois et conditions en vigueur en matière de transport.

D'autres plateformes doivent également être suivies et contrôlées activement. Il existe ainsi des plateformes pour le fret (comme Uturn) qui agissent comme intermédiaires et qui portent donc aussi des responsabilités et doivent s'en tenir aux dispositifs légaux. [E/B]



Nous plaçons en faveur d'une politique fiscale afin de rendre le transport plus écologique et plus mobile. Les plateformes internet bénéficient d'un taux d'imposition avantageux, alors qu'elles viennent surcharger la circulation. Les entreprises qui investissent dans des technologies et systèmes de travail innovants, bénéfiques au climat et de nature à réduire la charge de travail des travailleurs, méritent notre soutien si ce n'est pas au détriment de l'emploi. [B/R]



Un vaste plan sera nécessaire pour prévoir les infrastructures de chargement et de stockage à la

# Points d'action | Général

mesure des besoins des différents secteurs de sorte à stimuler les technologies de propulsion écologiques. À cette fin, un plan d'investissement global devra être établi en concertation avec les secteurs. [E/B/R]



Le CO<sub>2</sub> et l'azote sont les principaux moteurs du réchauffement climatique. Le secteur du transport est à lui seul responsable de 21,5 % des émissions totales. En tant que syndicat, nous soutenons pleinement la transition énergétique qui doit garantir la poursuite de la réduction des émissions des gaz susmentionnés. Outre les innovations technologiques, des cours de conduite et de navigation adaptés visant à accroître l'économie d'énergie lors de la conduite et de la navigation sont également des priorités pour nous. [B/R]



Des emplois durables sont des emplois où le stress et les contraintes de temps sont bien gérés à l'avance. Chaque chauffeur, préparateur de commandes, batelier ou ouvrier portuaire le sait. Les images bouleversantes chez Zalando, Amazon, Aviapartner, DHL ou KTN montrant des travailleurs fixes et temporaires exploités jusqu'à

l'épuisement, sont imprimées sur la rétine de nombreuses personnes. Les coursiers à vélo sont dressés les uns contre les autres en tant que faux indépendants. La loi Peeters sur le travail faisable et maniable se limite jusqu'à présent à la maniabilité seule. Nous appelons le prochain gouvernement à mettre en œuvre la partie « faisabilité ». [B]

Nous voulons une mesure objective de la charge de travail. [B/R]

La classification des fonctions ne doit pas être uniquement considérée selon les défis numériques, mais aussi en fonction de la charge de travail et du stress. [B]

Les travailleurs (y compris les intérimaires) doivent obtenir une formation suffisante avant d'être envoyés sur le terrain. [B]

La numérisation croissante dans le secteur du transport (par ex., l'enregistrement des boîtes noires, la surveillance par caméras, etc.) crée une charge psycho-sociale supplémentaire. Un suivi des cct Déconnexion et d'éventuels ajustements doivent limiter cette charge. [B]



En raison du relèvement de l'âge de la pension et de la réduction du système de RCC/pré-pension, nous devons tous travailler plus longtemps. Ce n'est pas évident dans un secteur où les heures supplémentaires sont la règle plutôt que l'exception. Nous voulons donc un modèle de carrière plus durable, dans lequel une contribution sur les heures supplémentaires devrait assurer la reconversion active des travailleurs âgés vers un emploi plus adapté à travers un fonds de fin de carrière. Nous plaçons pour un compteur d'heures supplémentaires qui puisse être utilisé à la fin de la carrière pour s'assurer une fin de carrière faisable [B]



L'UBT plaide également en faveur d'une limitation du travail intérimaire à son objectif initial, à savoir faire face à des pics de travail imprévus ou à des circonstances exceptionnelles. Pour nous, la norme reste le contrat à durée indéterminée car des travailleurs bien intégrés sont des travailleurs opérant en sécurité. [B]



Le transfert de charges pesant sur le travail vers des charges sur tous les types de revenus pour que la sécurité sociale reste garantie. [B]



La suppression des statuts fiscaux créant une concurrence déloyale entre les travailleurs et détruisant les emplois/contrats fixes. [B]



Des mesures contre le dumping social par la création d'une base de données européenne (sous l'égide de l'ELA) pour le stockage des données des tachygraphes et de CMR (contrôle du détachement et de la rémunération applicable, contrôle du dumping social). [E/B]



La conditionnalité générale du soutien aux entreprises (subsidés ou réductions) à l'application correcte du statut social, y compris chez les sous-traitants. [E/B/R]



Pour créer des conditions de concurrence effectivement équitables, il ne suffit pas seulement de prendre des mesures au niveau européen. Les nouveaux acteurs économiques (qui utilisent ou non des nouvelles technologies) doivent être contrôlés pour vérifier qu'ils appliquent correctement la législation existante du secteur dans lequel ils opèrent. [E/B/R]



La réintroduction du 8 mai comme jour férié légal [B]





# Un transport responsable

Notre démocratie n'est plus concevable sans la participation et l'implication des travailleurs. Aussi, les conseils d'entreprise, les CPPT et les commissions paritaires sont pour nous des moteurs importants permettant de donner un visage social à la transformation de notre économie.

Des lois et mesures efficaces exigent aussi un contrôle, une loi qui n'est pas contrôlée étant une loi morte. Le nombre de contrôleurs pouvant être affectés à la lutte contre le dumping social doit être étendu durablement. Il existe bel et bien une marge pour procéder à des recrutements supplémentaires aussi longtemps que les inspecteurs rapportent plus que ce qu'ils coûtent. Pour les secteurs sensibles au dumping social et à la fraude comme, entre autres, le transport routier, il convient de créer un cadre d'inspecteurs travaillant exclusivement et spécialisés dans ce domaine.

Il est aussi temps d'imposer la « corporate responsibility » ou, pour le dire en d'autres termes, la responsabilité du donneur d'ordres principal. Les multinationales qui sous-traitent leurs ordres de transport doivent assumer la responsabilité de vérifier si leurs sous-traitants

respectent la législation sociale. Pour rendre cette vérification faisable pour les entreprises, nous préconisons l'utilisation d'un système de Safe Rates pour que les donneurs d'ordres puissent effectuer une évaluation claire et simple. Ce système garantit un juste prix pour le travail/le transport presté et est applicable de manière générale (aussi aux plateformes). La législation en matière de diligence raisonnable doit également être étendue et appliquée en Europe. Pour soutenir cette mise en œuvre, il convient de poursuivre les efforts en matière de responsabilité effective de la chaîne de sous-traitance, une responsabilité qui vaut aussi pour les dettes salariales et qui est rétroactive.

L'utilisation de flexi-jobs ne peut, à terme, mener qu'à la destruction du travail régulier et ne fera qu'exacerber la pénurie de travailleurs. Ce type d'emplois exerce une pression négative énorme sur des conditions et un environnement de travail déjà médiocres et conduira à des situations de plus en plus dangereuses sur le lieu de travail. Le nombre (particulièrement élevé) d'accidents du travail chez les intérimaires en atteste déjà aujourd'hui. La seule possibilité pour ce statut précaire consiste à le supprimer

immédiatement dans nos secteurs. Les flexi-jobs sont clairement une forme de concurrence déloyale et de dumping social dans le pays dont les travailleurs du secteur sont les victimes. Aujourd'hui, de nombreuses pénuries dans le secteur du transport sont compensées en faisant venir des travailleurs du monde entier en Belgique via le système du permis unique. Ces personnes sont extrêmement vulnérables à l'exploitation car leur séjour est lié à leur contrat. Ils ne parlent pas la langue, ils ne connaissent pas leurs droits, ils arrivent dans un environnement inconnu où ils ne connaissent souvent personne. Tout travailleur doit connaître et pouvoir exercer ses droits. Ils ont le droit d'obtenir le salaire correct et d'être défendus.

Le secteur du transport est un secteur complexe et international. En Belgique, la répartition des compétences entre les différentes régions du pays avec, pour conséquence, des réglementations divergentes rend la situation absurde. Le secteur du transport routier n'est pas le seul où ceci donne lieu à des situations absurdes avec 3 réglementations différentes à respecter pour un trajet de 50 kilomètres.

Ce problème se pose aussi pour le transport de personnes. Il est ridicule de devoir rechercher 3 horaires/applications/sites Internet et billets différents pour prendre les transports en commun aux alentours de Bruxelles ou des limites de la région. Il serait souhaitable de réformer le marché des taxis mais, dans ce cas, de préférence dans l'intérêt du client et de la mobilité urbaine. Une réglementation univoque au niveau belge offrant la protection sociale voulue aux travailleurs du secteur est à préférer aux 3 décrets Taxis séparés aux règles totalement divergentes.



Ni la mobilité, ni le client n'en ressortent gagnants et certainement pas les chauffeurs, que les plateformes de taxis numériques poussent à devenir de faux indépendants ou à exercer un mini-job sans protection sociale, une situation qui appelle une refédéralisation..

Le transport et les activités qui y sont liées provoquent parfois des nuisances. Dans les zones portuaires et la plupart des zones industrielles, la majeure partie de ces nuisances sont éloignées des zones résidentielles. Il est déjà beaucoup plus difficile de maintenir ces nuisances éloignées des habitations aux alentours des aéroports.

En plus de miser sur une transition écologique, il convient également miser sur la limitation des nuisances sonores. C'est possible en déployant les technologies les plus modernes, en utilisant des avions qui font le moins de bruit possible, etc. La limitation des nuisances (sonores) est un objectif légitime, mais qui doit toujours être mis en balance avec les activités économiques. Interdire aveuglément tous les vols de nuit met en cause tout un secteur économique et le revenu de 14.000 ménages. Tel ne peut être l'objectif.



# Un transport sûr

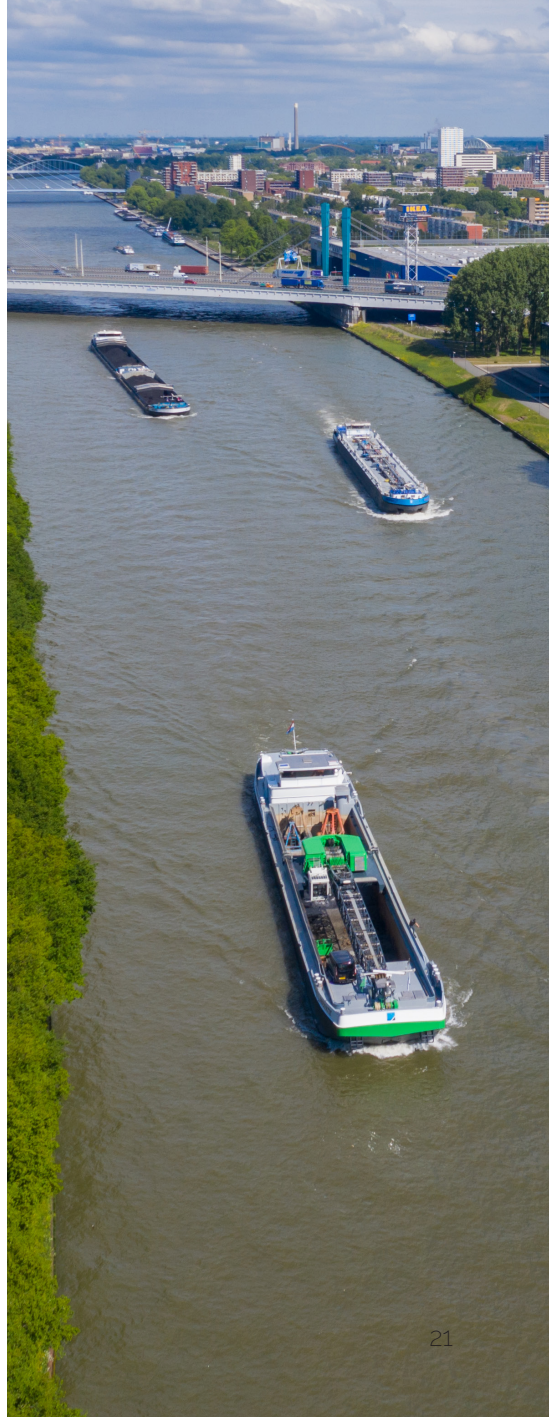
Le lieu de travail de la vaste majorité de nos travailleurs relève du domaine public : les routes et les autoroutes, les voies navigables et les quais. Nos travailleurs évoluent quotidiennement parmi d'autres usagers. La densification du trafic entraîne non seulement des risques accrus liés à la circulation, mais également une augmentation de la pression sur les infrastructures routières. Les régions doivent accélérer le processus de modernisation et de sécurisation des infrastructures routières. L'UBT est favorable au recours à la technologie pour rendre les routes plus sûres et mieux protéger les travailleurs du transport. L'utilisation de technologies éprouvées, qui créent une situation plus sûre pour les travailleurs et les usagers des voies publiques, doit être imposée autant que possible.

Des accidents dus à l'angle mort se produisent encore chaque semaine, souvent parce que les infrastructures routières ne sont pas sûres ou qu'il existe encore des flux de circulation transversaux. La grande majorité de ces accidents (qui sont traumatiques tant pour la victime que pour le chauffeur) peuvent parfaitement être évités grâce à un aménagement adéquat des infrastructures. Il s'agit

toutefois de fixer les bonnes priorités. Il est inadmissible qu'un accident dû à l'angle mort ait pu se produire à Antwerpen parce que les feux de circulation, permettant d'éviter une circulation transversale, avaient été placés hors service. Tant que les motifs économiques primeront sur la souffrance humaine, ce genre d'accidents continuera de se produire.

L'UBT réunit 62.500 experts. Il est possible de faire appel à leur expertise, par exemple pour rassembler les points de circulation dangereux dans une application. En effet, la technologie des data se développe à un rythme effréné. Marine trafic, suivi GPS des conteneurs et des véhicules, technologie de surveillance de la densité du trafic... tout cela existe. Malheureusement, ces technologies ne sont utilisées que pour imposer des contraintes (de temps) aux travailleurs et les pousser dès lors à prendre des risques inutiles sur la route.

Les régions doivent investir durablement dans le renouvellement des infrastructures existantes. Ponts qui se dégradent, parkings mal entretenus et trop petits, orniérage, absence de pontons d'amarrage sûrs pour le remorquage et la navigation intérieure, arrêts de bus non sécurisés (souvent encore sans abribus). Il y a lieu d'investir dans les infrastructures de demain. L'enchevêtrement actuel des routes et les différences entre usagers ne vont pas permettre dès demain la mise en service de taxis ou de poids lourds sans chauffeur. Par ailleurs, il conviendra de trouver également une solution à certaines questions juridiques, comme celle de la responsabilité.



# Points d'action | Transport routier & Logis



Nous demandons l'affectation d'un minimum de 40 inspecteurs sociaux (ETP) qui seront mobilisés dans la lutte contre le dumping social dans le transport routier. Seul un contrôle continu réalisé par des inspecteurs spécialisés peut mettre fin au dumping social persistant. [B/R]



Les contrôles doivent être réalisés autant que possible de façon coordonnée entre les différents services concernés (la police, la police de la route et de la navigation, les services d'inspection sociale, l'ONEM, le SPF Mobilité, etc.). [B/R]



Nous demandons au moins 20 contrôles par an dans le secteur du transport de marchandises, coordonnés par le SIRS. Tous les services doivent être portés à la capacité nécessaire pour pouvoir effectuer et suivre ces contrôles. Nous parlons ici de contrôles inopinés. [B]



Nous demandons un plan d'action pour le contrôle de tous les aspects du Mobility Package, y compris le reporting des résultats, avec une attention particulière pour : l'interdiction de prendre un long repos dans la cabine, le retour du véhicule, une rémunération correcte, les règles

relatives au cabotage et au cooldown. Les modalités du contrôle doivent être définies pour chaque aspect, ainsi que les moyens additionnels, les méthodes et l'exploitation de données pouvant être utilisés à cette fin. [B]



La charge de travail dans le secteur du transport et de la logistique doit être réduite. Il y a lieu de rétablir l'équilibre entre la vie professionnelle et la vie privée. Cela permettra également au secteur de recruter davantage de femmes. [B]



L'UBT est favorable à une mobilité réellement partagée et estime que les initiatives pouvant soulager le transport routier et protéger l'environnement doivent être pleinement soutenues, à commencer par les transports en commun, mais aussi des initiatives comme Taxistop et d'autres réelles initiatives de partage. [B/R]



La crise du coronavirus a « boosté » le-commerce en Flandre. Les villes telles que Gent expérimentent le développement de centres de distribution locaux. Les premiers résultats en démontrent déjà l'utilité sociétale. Nous appelons les autorités régionales à investir dans ces projets et à stimuler dans le même temps

le développement de hubs de conteneurs régionaux. [R]



Un plan d'adaptation des infrastructures afin d'éviter au maximum les flux de circulation transversale. [E/B/R]



Nous revendiquons l'installation d'un système (européen) d'enregistrement du temps légalement encadré, adapté au véhicule et quel que soit le véhicule ou sa motorisation, dans tous les véhicules utilisés pour le transport professionnel. Si possible, ce système pourra être développé à partir de la version la plus récente du tachygraphe digital. Pour les vélos(-cargos), il pourra s'agir d'une application.



L'amélioration du confort de l'utilisateur aux arrêts de bus et de tram : un abribus, une poubelle, un éclairage suffisant, ... L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite doit y être évidente. [R]

Dans les (sous-)secteurs où l'activité transfrontalière est faible ou inexistante, il n'est pas nécessaire d'attendre un cadre européen et la Belgique peut jouer à ce propos un rôle de pionnière.



La violence à l'encontre des chauffeurs de taxis, de trams et d'autobus doit cesser. Les gares doivent être sécurisées davantage. Nous demandons que tous les cas où le(s) auteur(s) a (ont) pu être identifié(s) fassent l'objet de poursuites. Davantage de contrôleurs doit contribuer à améliorer la sécurité. [B/R]

Pour contrer le phénomène de « camionnetisation », toutes les camionnettes qui sont utilisées pour le transport professionnel doivent être équipées d'un tachygraphe digital (notamment les services de courriers). [E/B]



Le « pot d'amendes » doit être affecté à des projets bénéficiant au secteur. Nous demandons que les recettes générées par les amendes soient réinjectées dans des projets qui bénéficient aux chauffeurs, pour des parkings sûrs et confortables, des équipements sanitaires, l'amélioration de la signalisation, etc. [B/R]



L'UBT demande un plan de lutte contre les accidents dus à l'angle mort. L'installation obligatoire de technologies éprouvées dans les véhicules utilisés pour le transport professionnel.

# Points d'action | Transport routier & Logis



Les acteurs innovants de la mobilité, comme Blue Line Logistics avec ses bateaux assurant le transport de palettes, « cargo velo » avec ses vélos-cargos ou les « bateaux-bus », désengorgent la densité de la circulation des villes, mais les infrastructures ne sont souvent pas adaptées pour offrir toutes les opportunités de croissance possible à ces entreprises. [R]



Plus d'investissements dans le transport ferroviaire de marchandises [B/R]



Le verdissement du parc automobile et de la flotte de poids lourd doit être soutenu fiscalement. [B/R]



En ce qui concerne les places de parkings pour poids lourds, l'UBT demande un plan s'attaquant clairement et à court terme au manque de places de parking. Les places de parking devraient également être portées aux normes européennes en termes de qualité et offrir les équipements nécessaires. [R]



La limitation de la charge que les travailleurs peuvent soulever : jusqu'à 23 kg pour les bagagistes dans les aéroports. Il n'existe actuellement

pas de norme européenne en ce qui concerne le poids des bagages que les passagers peuvent prendre dans un avion. Certains aéroports ou compagnies en limitent déjà le poids, mais accordent des dérogations moyennant un supplément. Ceci n'est pas une bonne chose pour le dos des bagagistes. L'UBT souhaite une norme européenne pour le poids des bagages et que celui-ci soit, à court terme, limité à 23 kilogrammes dans un premier temps.

Pour tous les travailleurs, la limitation du poids pouvant être porté/emporté sans moyen d'assistance. Ce poids peut varier selon la catégorie/le type/la distance. [B]



Fournir de l'électricité dans les parkings poids lourds le long des autoroutes et dans les parkings des centres logistiques. Ainsi, les moteurs ne devront pas continuer à tourner en permanence pour la réfrigération et les chauffeurs seront mieux reposés car leur sommeil sera moins perturbé par le bruit environnant. [R]



Les normes de bruit pour les aéroports (en particulier celui de Zaventem) doivent être déterminées au niveau national pour que celles-ci soient uniformes sur tout le territoire. [B/R]





En ce qui concerne les autorisations de vols de nuit, des conditions claires doivent être fixées concernant le type d'avions pouvant être utilisés (de sorte à devoir utiliser les avions de transport de fret les plus modernes technologiquement et faisant le moins de bruit). [B/R]



# Un transport innovant

Les vélos-cargos et les petits bateaux de navigation intérieure représentent une partie de la solution pour couvrir une bonne partie de la chaîne de distribution logistique dans les villes. Les quais existants devront être adaptés. Les projets de bateaux-bus à Gent et sur la Meuse nous semblent être la suite logique du succès de l'exemple anversois...

Il convient impérativement de recourir à la technologie numérique pour améliorer la sécurité routière. Selon nous, elle doit aussi offrir une solution aux discussions inutiles sur le temps de travail. Récemment, l'Europe a décidé ainsi de numériser les livrets de service des matelots mais pour se cantonner – sous la pression des employeurs européens – au scanning de ces livrets de service. Alors que nous estimons pourtant qu'une carte à puce serait idéale pour enregistrer le temps de travail.

Les technologies offrent de plus en plus de possibilités mais, malheureusement, nous constatons aussi qu'elles sont souvent utilisées pour contrôler les travailleurs de manière illicite. Un cadre clair définissant ce qui est autorisé et de quelle manière les logiciels de « tracking » peuvent être utilisés s'impose. Ce cadre doit prévoir la protection de la partie la plus faible (les travailleurs) et ne peut être confié à des accords d'entreprise individuels.



# Un transport professionnel

Des travailleurs du transport bien formés sont dès lors des travailleurs sûrs. Une économie en transition devra placer davantage qu'aujourd'hui l'accent sur cet aspect. Nous demandons que les régions investissent davantage dans des simulateurs de navigation et de conduite. L'enseignement est désespérément à la traîne et il y a lieu de souligner l'importance de la formation permanente.

Il n'y a jamais eu autant de postes vacants dans certains pans du secteur du transport.

Des postes de chauffeurs de poids lourds, de préparateurs de commandes, de bateliers, de matelots, de bagagistes, etc.

Une politique d'emploi proactive ne comblerait pas ces postes par des travailleurs du Maroc, d'Europe centrale ou de plus loin encore. Elle devrait miser sur le bon travailleur pour l'emploi approprié sur la base des compétences et des ambitions des travailleurs en présence et disponibles. Un emploi dans le secteur du transport est un emploi exigeant. Aussi, forcer une personne qui cherche du travail à travailler dans ce secteur ne fonctionnera pas. La solution à une pénurie de candidats consiste à rendre les conditions de travail et de rémunération plus attrayantes.

Dans le secteur du transport, les temps de conduite, de navigation et de repos ne sont pas destinés aux navires ou aux camions, mais bien aux personnes qui les utilisent pour leur travail. Des travailleurs du transport bien reposés garantissent la sécurité de tous dans la circulation. Cela doit donc rester le principe de base de toute modification éventuelle.



## Points d'action | Port



Dans le passé, l'UBT a repoussé à plusieurs reprises les attaques organisées contre le statut des travailleurs portuaires. Nous constatons également dans d'autres pays européens que les ouvriers portuaires sont lourdement attaqués. Nous sommes favorables à la Loi Major car elle combine un régime de travail flexible à une formation de qualité et une bonne protection sociale. Elle a favorisé le succès des ports belges et nous continuerons donc à la défendre. [E/B]



Les autorités compétentes doivent poursuivre le développement du réseau de transport ferroviaire de marchandises et de la navigation intérieure. Le rehaussement des derniers ponts traversant le canal Albert devra être réalisé rapidement pour absorber l'augmentation du trafic de conteneurs par la voie de l'eau, mais ne doit pas constituer une manière d'é luder la loi sur le Travail portuaire. [B/R]



Le secteur du transport est un secteur international par excellence, ainsi que le démontre la fusion des directions portuaires de Gent et Zeeland. Ce type de « collaboration » ne peut toutefois pas donner lieu à une régression de la protection sociale des travailleurs (portuaires). [B/R]



Fournir de l'électricité sur les quais dans les ports et les lieux d'amarrage pour que les navires maritimes et les bateaux de navigation intérieure n'aient plus à laisser tourner leur moteur. [R]



# Un transport durable

Le secteur du transport n'est pas précisément le secteur le plus écologique. Environ 1/3e de la consommation énergétique totale intervient dans ce secteur. Avec la montée de l'e-commerce, la situation ne va pas aller en s'améliorant.

La techploitation n'est donc pas seulement un modèle d'exploitation des travailleurs, il exploite aussi les ressources naturelles. Dans le prolongement du sommet sur le climat à Paris, l'Union européenne s'engage à réduire à l'horizon 2030 ses émissions de gaz à effet de serre de 40 % par rapport à 1990. Un objectif ambitieux, mais qui ne l'est pas assez pour certains. Une réduction de 55% serait nécessaire pour limiter le réchauffement climatique global à moins de 2 degrés.

Les régions doivent dès lors miser sur l'innovation et le développement de technologies durables, comme les moteurs à hydrogène, et sur des incitants fiscaux pour les entreprises de transport qui investissent dans le verdissement de leur flotte et misent sur des formations adaptées. Tous les incitants pour les entreprises doivent être assortis de conditions sévères en termes d'application

correcte de la législation sociale et d'une clause « anti-dumping social » qui vaut également pour les sous-traitants. Les technologies durables ne peuvent toutefois pas être utilisées pour une automatisation débridée.

Au niveau de la formation, il convient également de préconiser une offre élargie dans une perspective écologique qui soit reconnue également pour le CEP. Pour stimuler davantage la formation, il convient également de poursuivre la mise en œuvre du droit individuel à la formation de tous les travailleurs.

En outre, nos travailleurs doivent obtenir suffisamment d'opportunités de se recycler. De nouvelles technologies supposent de nouvelles connaissances de la part de ceux qui vont les utiliser. Les nouvelles technologies de propulsion (comme la propulsion électrique) génèrent de nouveaux risques, tant au niveau de leur utilisation que de leur transport, qu'il convient de maîtriser pour les employer en toute sécurité. Les formations favorisant la durabilité et l'écologie devraient être reconnues automatiquement pour le CEP et faire partie du droit de tirage individuel.

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

Travailler de manière durable signifie aussi travailler avec un statut à part entière. Nous voulons ramener le travail intérimaire à son véritable objectif (remplacer temporairement un membre du personnel fixe absent ou faire face à des circonstances imprévues). Il convient de combattre les faux indépendants à l'instar d'acteurs de plateformes telles que Deliveroo ou pour les patrons d'entreprises portuaires que sont les « naties ».

Le recours toujours plus fréquent à la sous-traitance et les conséquences négatives qui en découlent sur les conditions de travail et de rémunération et sur le statut de travailleur à part entière requièrent un renforcement de cette réglementation.

# Points d'action | Maritime & navigation intérieure



Les officiers belges de la marine marchande qui naviguent sous pavillon chypriote, maltais ou italien se voient refuser une affiliation au système de sécurité sociale des pays en question et ils sont donc contraints de travailler « en noir ». Nous demandons des sanctions européennes directes à l'encontre de ces pays qui ne se conforment pas au règlement 833. La Commission européenne est manifestement moins laxiste lorsqu'il s'agit du caractère contraignant des règles budgétaires européennes que lorsqu'il s'agit de l'application correcte de ses propres règlements sociaux. [E/B]



Nous exigeons un régime européen qui assure la protection provisoire des travailleurs se trouvant dans de telles situations (non-respect du règlement 833) jusqu'au moment où l'on obligera le régime national concerné de les prendre en charge. [E]



Nous attendons des pouvoirs publics flamands et des administrations portuaires qu'ils continuent de s'engager en faveur d'une croissance durable pour les ouvriers et leur environnement. La construction du Saeftinghedok est cruciale pour l'avenir du port d'Antwerpen, mais ne doit pas se faire au détriment des intérêts des travailleurs. [R]



Dans le secteur de la navigation intérieure, environ 1/4 des travailleurs sont des ouvriers transfrontaliers. Une simplification administrative sur le plan social et fiscal pour les ouvriers transfrontaliers doit être la priorité de la concertation Benelux et pourra servir d'exemple pour le reste de l'Europe. [E/B/R]



La crise du coronavirus a donné un « boost » à l'e-commerce en Flandre. Des villes telles que Gent expérimentent le développement des hubs de distribution locaux. Les premiers résultats en démontrent déjà l'utilité sociétale. Nous appelons les autorités régionales à investir dans ces projets et à stimuler dans le même temps le développement de « hubs » de conteneurs régionaux. [R]



S'agissant des bateaux (de navigation intérieure), il y a lieu d'installer un système d'enregistrement du temps concluant, encadré par la législation (européenne), pour l'équipage.



Nous exigeons un enregistrement numérique du livre de bord et un livret de service numérisé pour les matelots. [E/B]



Des bateaux de navigation intérieure plus écologiques et silencieux [E/B/R]





Le confort de l'utilisateur aux pontons des ferries et des bateaux-bus doit être amélioré : un abri, une poubelle, un éclairage suffisant, ... L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite doit être évidente. [R]



À la veille d'une réforme du pool des marins de la marine marchande, nous plaçons en faveur d'une nouvelle activation du service de l'emploi au niveau de ce pool. En effet, les secteurs du dragage international et du génie hydraulique, du remorquage maritime, du shortsea et de la navigation estuaire recrutent dans le monde entier. [B]



Les acteurs innovants en matière de mobilité, comme Blue Line Logistics avec ses bateaux assurant le transport de palettes, « cargo velo » avec ses vélos-cargos ou les « bateaux-bus », désengorgent la densité de circulation des villes, mais les infrastructures ne sont souvent pas adaptées pour offrir toutes les opportunités de croissance possible à ces entreprises. [R]



Des transports en commun le long des voies navigables intérieures [R]



La Flandre a supprimé la promotion de la navigation intérieure. Pourtant, les attentes sociétales à l'adresse du secteur sont énormes. Le personnel expérimenté partira à la retraite d'ici peu et le nombre d'entrées est trop limité. La réglementation archaïque concernant l'octroi de brevets et de permis de navigation est inutilement complexe et le morcellement des administrations après la réforme de l'État est tout simplement kafkaïen. L'afflux classique de personnel dans le secteur de la navigation intérieure par voie de succession familiale est en train de se tarir. Nous devons accroître les entrées et rendre le métier de nouveau attrayant pour les jeunes. Nous plaçons dès lors pour : un trajet écourté pour l'obtention d'un permis de navigation régional (flamand/wallon); des subsides pour la transition vers des moteurs écologiques; des formations pour une navigation respectueuse de l'environnement; une aide à l'innovation dans le secteur de la navigation intérieure misant sur de nouvelles activités, la durabilité et une organisation du travail moderne; le développement des transports en commun par les voies navigables intérieures et l'extension du principe 'STAP' à la navigation. [R]

# Points d'action | Maritime & navigation in



Fournir de l'électricité sur les quais pour que les bateaux de navigation intérieure n'aient plus à laisser tourner leur moteur. [R]



Dans le secteur de la pêche, nous demandons de permettre la construction neuve de bateaux de pêche de remplacement, non pas pour accroître les prises, mais parce que les nouveaux bateaux sont moins énergivores et pourraient être équipés de filets moins destructeurs. En outre, ils seraient plus sûrs pour l'équipage. [E/B/R]





# Suivez l'UBT en ligne



[www.ubt-fgtb.be](http://www.ubt-fgtb.be)



[www.facebook.com/fgtb.ubt](http://www.facebook.com/fgtb.ubt)



[twitter.com/UBT\\_FGTB](https://twitter.com/UBT_FGTB)



[www.instagram.com/btb\\_ubt/](http://www.instagram.com/btb_ubt/)



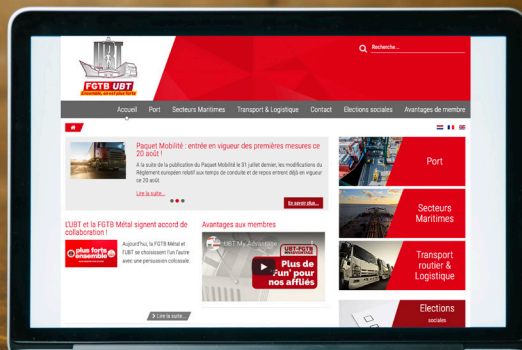
[www.linkedin.com/company/26536285](http://www.linkedin.com/company/26536285)



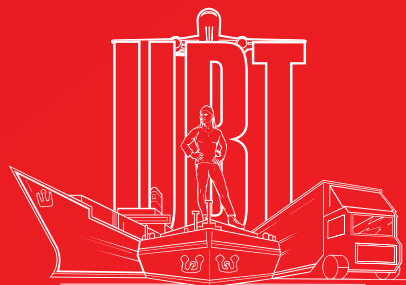
[youtube.com/c/BTBUBT](https://youtube.com/c/BTBUBT)



[wa.me/32474942725](https://wa.me/32474942725)







**FGTB UBT**

*Ensemble, on est plus forts*