

LE MONDE EST À NOUS

A close-up photograph of a raised fist, symbolizing solidarity and protest. The hand is dark-skinned and is wearing a bright red sleeve. The fist is clenched and held high, with the thumb tucked in. The background is a plain, light cream color.

Vue syndicale
sur une société
en évolution


**FRANK
MOREELS**



**LE
MONDE
EST
À
NOUS**

Contenu

Avant-propos	5
1. Défis globaux	8
2. Digitalisation, automatisation et intelligence artificielle	12
3. Race to the bottom au niveau mondial	24
4. Nous devons sauver la terre	40
5. Pour l'Europe	48
6. L'Europe dans le monde	58
7. Fatalisme 'TINA' : il y a bel et bien un plan B!	66
8. Contre la haine féroce	74
9. Les syndicats libres comme contre-pouvoir	82
10. Les femmes à bord	94
11. Les jeunes sont le présent	100
12. Les droits syndicaux sous pression	106
13. Chaque citoyen est du monde et le monde est à chaque citoyen!	112
Remerciements	124
Sources	125



Je suis réellement convaincu qu'un syndicat n'a pas d'autre choix que d'être actif sur le plan international.

**FRANK
MOREELS**

Avant-propos

P POURQUOI UNE TELLE ACTIVITÉ À L'ÉTRANGER ?

Dans mes nombreuses conversations de syndicaliste, on me demande souvent pourquoi je suis actif au niveau international, dans le réseau syndical international. Pourquoi je trouve si important d'investir dans les fédérations de transport européenne et internationale ? Pourquoi j'entretiens tant de contacts avec des syndicats étrangers ? Pourquoi je suis si souvent à l'étranger, donc ?

On me pose toutes ces questions parce que les gens sont confrontés tous les jours à des problèmes sur le terrain ici en Belgique. Leurs problèmes. Des difficultés qu'ils rencontrent par exemple pour pouvoir travailler en sécurité, pour boucler leur budget chaque mois ou pour suivre les cadences de travail infernales avec l'ultra-flexibilité qu'on leur impose aujourd'hui. Ils veulent recevoir le soutien de leur organisation syndicale dans ces épreuves. Et ils le reçoivent, en tout cas de la part de notre syndicat, l'Union Belge du Transport (UBT), dont je suis le président.

FRANK MOREELS

° 17.01.1961. Belgique.

Président Union Belge du Transport (UBT-FGTB).

Président European Transport Workers' Federation (ETF).

Vice-Président International Transport Workers' Federation (ITF).

Ma réponse à ces interrogations est dès lors la suivante : je le fais parce que de nombreux problèmes auxquels femmes et hommes actifs sont confrontés ne peuvent être résolus que par un engagement syndical international et des actions syndicales de dimension internationale. Je suis réellement convaincu qu'un syndicat n'a pas d'autre choix que d'être actif sur le plan international.

Les chauffeurs de camions et d'autobus savent que les temps de conduite et de repos ne peuvent être adaptés qu'en changeant les règles européennes.

Le personnel navigant maritime doit savoir que son statut et ses conditions de travail sont essentiellement déterminés au niveau international. Car la Maritime Labour Convention définit la situation des marins à l'échelle mondiale.

Les dockers sont sans doute conscients du fait que les décisions relatives au terminal portuaire où ils travaillent sont souvent prises à Singapour ou au Danemark. Et Anvers a beau être le deuxième port d'Europe, on use et abuse de cette même Europe pour remettre en question le statut des ouvriers du port.

Les bagagistes de l'aéroport ont entretemps appris à leurs dépens que l'arrêt des activités de Swissport International à Zaventem avait été décidé à Zürich.

LE TRAVAIL SYNDICAL EST PAR DÉFINITION INTERNATIONAL

C'est pourquoi j'entends faire une série de mises au point par le biais de ce livre. Afin de convaincre les travailleurs, de même qu'à coup sûr les syndicalistes. Afin de les sensibiliser aux décisions qui sont prises en Europe (au sein de l'Union européenne) ou à Genève (au sein de l'International Labour Organisation) ou à tout autre endroit de la planète. Pour qu'ils sachent que les décisions qui les concernent sont souvent adoptées à l'autre bout du monde. Pour leur expliquer qu'un projet de coopération avec – disons - des syndicats kenyans est un bon investissement. Pour les inciter à regarder au-delà des limites de leur propre entreprise ou des frontières nationales. Et, si nécessaire, à entreprendre des actions et peser sur les décisions prises ailleurs. Il y va de notre sort en fin de compte : notre environnement de travail, nos conditions de travail, notre sécurité, nos salaires.

Chez nous, les travailleurs n'ont jamais rien reçu et ne reçoivent jamais rien gratuitement. Nous avons toujours dû lutter pour de meilleures conditions de rémunération et de travail. Nous avons dû mener des actions pour les congés payés et nous battre pour la sécurité au travail. La réalité est encore tout autre aujourd'hui à de nombreux endroits dans le monde. Au niveau international, nous ne pouvons pas non plus améliorer notre situation en le demandant gentiment.

Si nous, en tant que syndicats, voulons améliorer le sort de l'homme et de la femme « ordinaire », si nous voulons combattre les inégalités, si nous réclamons une meilleure répartition de la prospérité, il n'est certainement pas question de se la couler douce. Nous devons exercer une pression sur les responsables politiques, sur les sociétés multinationales, sur les instances internationales...

La démarche est difficile, pénible et requiert beaucoup de temps et d'énergie. Mais elle est indispensable. Dans ce sens, il n'existe pas d'alternative. Sinon la nôtre !

Je vois aussi que certaines organisations syndicales sous-estiment leur engagement international. Elles se montrent moins actives ou payent moins de cotisations à leurs coupoles internationales. Il peut y avoir deux raisons à cela. Ou bien ces structures syndicales internationales s'avèrent moins pertinentes pour les syndicats et celles-ci doivent alors s'interroger sérieusement sur le pourquoi de cette situation et corriger ce qui doit l'être. Ou bien les organisations nationales ou sectorielles disposent de moins de personnes et de moyens. Cela aussi nous incite à réfléchir. Car quand les syndicats nationaux s'affaiblissent, notre impact international s'affaiblit lui aussi.

Maintenant que le monde est devenu plus global, que l'économie s'internationalise davantage, que les sociétés multinationales pèsent de plus en plus, y compris sur les décisions politiques, les syndicats ne peuvent pas se payer le luxe de lâcher prise sur la scène internationale.

Je me rends compte que pas mal d'exemples cités dans cet ouvrage proviennent de ma pratique belge et européenne. C'est effectivement mon monde. J'ai néanmoins essayé de regarder au-delà des frontières de l'Europe. Et si l'Europe est abordée de façon plus large, chaque militant syndical, n'importe où

« Il y va de notre sort en fin de compte : notre environnement de travail, nos conditions de travail, notre sécurité, nos salaires. »

dans le monde, reconnaîtra de nombreux éléments qu'il connaît. Car il s'agit précisément de cela : ce qui se passe à Bruxelles, se passe aussi à Montréal, Rio de Janeiro, Abidjan, Singapour ...

Ce livre est basé sur mes propres expériences, sur ma propre pratique syndicale. J'en assume l'entière responsabilité. Mais je suis content que des amis, collègues, camarades... aient aussi voulu donner leur avis sur ce que j'écris. Les intervenants invités ont eu l'amabilité de livrer leur vision des choses et leurs commentaires sur l'un des chapitres de ce livre. J'apprécie leur démarche car cela en peut qu'enrichir ma propre contribution écrite.

YOU CAN'T START A FIRE WITHOUT A SPARK

Les élections européennes auront lieu en juin 2024. Et notre fédération syndicale globale, la Fédération

«Les syndicats ne peuvent pas se payer le luxe de lâcher prise sur la scène internationale.»

internationale des ouvriers du transport tiendra son congrès en octobre 2024. Deux bonnes raisons de faire le point sur une série d'idées, pour analyser divers éléments et formuler quelques propositions, apportant ainsi ma contribution aux débats à venir. De quoi motiver peut-être des jeunes à se lancer. Bruce Springsteen a chanté : *You can't start a fire without a spark*. Le changement ne tombe pas du ciel. Quelqu'un doit initier le mouvement. **Permettez-nous donc d'être les étincelles qui ranimeront le feu du changement.**

Frank Moreels

27 novembre 2023



**LE
MONDE
EST
À
NOUS**

1. Défis globaux



Les personnes actives vont au-devant de défis énormes, souvent déjà présents aujourd'hui. Voulons-nous éviter que le travailleur soit le dindon de la farce ? Nous devons alors préparer des réponses.

TRANSITION CLIMATIQUE

Le plus grand défi au niveau mondial est le réchauffement de la planète. Il n'appartient pas à un futur éloigné. Nous en observons déjà les conséquences dans notre vie de tous les jours. Songeons à la sécheresse et aux récoltes dévastées en Australie ou en Afrique. Aux feux de forêt gigantesques au Canada, aux Etats-Unis, en Espagne et en Grèce. Et à l'impact sévère des inondations en Italie, en Lybie, en Allemagne, en Tchéquie, dans les régions mosanes aux Pays-Bas et en Belgique et dans les Alpes. L'exode mondial de personnes provoqué par les changements climatiques a déjà commencé. Avec la hausse rapide de la population mondiale, les migrations ne vont pas diminuer.

Les variations climatiques incitent déjà de nombreuses entreprises, administrations et particuliers à accélérer leurs investissements dans l'électrification de leurs méthodes de production et modes de transport. Et cela a un impact direct et immédiat sur toute personne travaillant dans le secteur du transport.

AUTOMATISATION, DIGITALISATION ET RACE TO THE BOTTOM

Cette électrification va souvent de pair avec une automatisation accélérée, la digitalisation, le développement galopant de l'intelligence artificielle

... Tout cela engendre actuellement un bouleversement de notre économie. J'imagine que les routiers et chauffeurs de taxi se font actuellement de gros soucis quand ils voient que des voitures (camions) sans chauffeur sont en phase de développement, quand ils ne sont pas déjà opérationnels çà et là.

Les entreprises technologiques ont en outre lancé *une race to the bottom* à l'échelon mondial. En « sous-traitant » le travail physique, elles montent les prestataires de services logistiques les uns contre les autres, et ceux-ci accentuent à leur tour la concurrence entre eux. Il faut que cela revienne toujours moins cher, et ce au détriment des travailleurs. La « techploitation » met les services publics sous pression. Les salaires diminuent, souvent par l'engagement de main-d'œuvre bon marché. Le dumping social – « légal » ou non – est devenu monnaie courante, partout dans le monde.

POPULISME ET DROITISATION

L'aliénation et le malaise s'emparent des gens. La peur de l'incertitude est une conséquence économique majeure. Surtout pour ceux qui se trouvent dans les catégories salariales inférieures. Et l'aversion croissante pour la politique favorise le populisme et la droitisation. Populisme et droitisation constituent une menace à cet égard. Car notre propre base ne reste pas sourde aux slogans d'extrême droite et aux populistes. Ils sont diffusés par

« Il faut que cela revienne toujours moins cher, et ce au détriment des travailleurs. »

les chasseurs de rats de Hamelin, qui essaient de séduire la population active par un faux raisonnement basé sur la haine, la division et l'exclusion.

Si nous ne voulons pas que l'histoire se répète, les syndicats devront passer à la vitesse supérieure dans la lutte contre le populisme et l'extrême droite !

Quelques phénomènes sociétaux, parmi d'autres, auxquels nous devons nous attaquer.

Vous trouverez ci-après *un aperçu des principaux défis auxquels les syndicats seront confrontés dans les années à venir*. Certains de ces défis figureront encore pendant des années à notre agenda. D'autres connaîtront déjà un tournant décisif en 2024. Je

**«Qu'on le veuille ou non,
nous sommes tous
des citoyens du monde.
Et pour que tout soit clair: je
me sens citoyen du monde.»**

pense notamment aux élections européennes, dont l'issue sera cruciale pour l'avenir de l'Europe et des travailleurs en Europe. Et ailleurs dans le monde, car l'Europe n'est pas une île. Qu'on le veuille ou non, nous sommes tous des citoyens du monde. Et pour que tout soit clair: je me sens citoyen du monde.





Pour être entendus, nous devons nous révolter. Nous devons nous organiser sur les lieux de travail et les chaînes d'approvisionnement au niveau local et international.

TONY SHELDON

L Le secteur du transport est confronté à de faibles marges bénéficiaires, une forte concurrence, peu de barrières à l'entrée et un chiffre d'affaires élevé.

Les marchés du transport locaux et régionaux jouent un rôle crucial dans les chaînes d'approvisionnement mondiales, qu'il s'agisse du transport de passagers, de marchandises ou même de combustibles nécessaires au fonctionnement de l'industrie et de l'économie en règle générale.

Bien qu'en théorie, cela donne plus de poids aux travailleurs du transport dans les négociations industrielles, cela peut aussi les exposer aux conséquences de décisions prises par des conseils d'administration d'entreprises situées à l'opposé de la région où leur syndicat local ou même national opère.

Pour être entendus, nous devons nous révolter. Nous devons nous organiser sur les lieux de travail et les chaînes d'approvisionnement au niveau local et international.

Nous devons aligner l'action locale sur les campagnes internationales, afin de pousser les décideurs à effectivement rendre des comptes lorsqu'ils essaient d'étouffer ou d'ignorer la voix des travailleurs locaux.

TONY SHELDON

°26/08/1961. Australie.

Sénateur pour le parti travailliste australien. Président du Australian Senate Education and Employment Committee. Ancien secrétaire national du Transport Workers Union of Australia (TWU) et ancien président de la section transport routier de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)

2.

**Digitalisation,
automatisation
et intelligence
artificielle**



L'IMPACT SUR NOTRE TRAVAIL

Au cours des dernières années, le secteur du transport a connu une mutation considérable à la suite des progrès rapides enregistrés dans le domaine de la digitalisation, l'automatisation et l'intelligence artificielle (IA). Tout va encore s'accélérer dans les années à venir et l'impact sera encore plus marqué qu'aujourd'hui.

Pas moins de postes mais des postes différents

Jusqu'il y a peu, nous pensions que l'automatisation et la digitalisation seraient dévoreuses d'emplois (*job eaters*). Mais ce ne sont pas les machines ou les développements technologiques en tant que tels qui menacent l'emploi. Ce sont les modèles d'entreprise qui se cachent derrière. C'est cela qui compte vraiment.

Nombre d'études lancent des prévisions sur la disparition de postes de travail. Le chauffeur camion est souvent une profession citée. Mais ce n'est pas l'avis d'Arjen van Halem, ancien expert chez STZ advies & onderzoek. En 2018, il déclarait lors d'une table ronde organisée par l'Union belge du Transport: «Quelques grands bureaux ont évalué que des millions d'emplois seraient perdus. Mais si on regarde plus près, on voit que les choses sont beaucoup moins claires. Car une profession comporte plusieurs facettes. Le chauffeur ne doit pas uniquement rouler avec son camion. Il doit aussi garantir la sécurité, charger et décharger des marchandises et contrôler des documents. Une machine ne peut pas reprendre toutes ces tâches en même temps. Lorsqu'on regarde des vidéos sur Internet, on voit

souvent l'image d'un camion roulant de façon autonome et d'un chauffeur lisant le journal assis tranquillement. Mais cette représentation ne correspond pas du tout à la réalité. Un chauffeur poids lourd aura à l'avenir davantage de points communs avec un pilote d'avion. L'appareil décolle et atterrit certes de façon automatisée mais ce pilote a justement reçu une formation poussée pour pouvoir intervenir en cas de problème. Le transport de marchandises va connaître la même évolution.» On voit qu'il avait raison. Cinq ans plus tard, on n'a toujours pas assisté à une percée massive des camions autonomes.

Les experts nous disent que des emplois vont disparaître, mais que d'autres seront créés.

Un rapport McKinsey a prédit en décembre 2017 que d'ici l'an 2030, 75 à 375 millions de travailleurs – soit 3 à 14 pour cent de la population active mondiale – devraient changer d'emploi à cause de l'impact disruptif de la digitalisation et de l'automatisation. Ce rapport montre aussi que plus de 50 pour cent des activités professionnelles existantes entraient alors déjà en ligne de compte, technologiquement parlant, pour la digitalisation et l'automatisation.

Selon le Forum Economique Mondial, environ 85 millions d'emplois disparaîtront et 97 millions d'autres seront simultanément créés d'ici 2025. Ce qui représente un bénéfice net de 12 millions de

«Ce sont les modèles d'entreprise qui se cachent derrière.»

postes. Le rapport de 2020 dit que la moitié des travailleurs devront se recycler d'ici 2025 afin de pouvoir suivre le progrès technologique.

Demande de nouvelles compétences

Quid dès lors de la protection des travailleurs ?

Camions et autobus circulant sans chauffeur, straddle carriers commandés à distance, ordres digitaux, intelligence artificielle, reconnaissance ROC de conteneurs ... Autant d'évolutions qui chambouleront à coup sûr notre activité économique.

D'un point de vue syndical, cette transformation amènera certes des défis supplémentaires. Notre tâche consiste à protéger les droits et le bien-être des travailleurs. Une transition technologique ne peut pas se solder par la mise à l'écart de certains travailleurs. Au fond, nous appelons aussi bien des innovations de nos vœux : de nombreuses technologies présentes dans les voitures, camions, navires et avions contribuent en effet à une plus grande sécurité de la circulation et à un meilleur confort au travail.

Pour ma part, je suis surtout préoccupé par l'impact que cette évolution aura sur le contenu des emplois et sur le type de travail que nous devons exécuter. Les personnes qui sont maintenant actives dans le secteur du transport seront sans doute appelées à acquérir des qualifications supérieures si elles veulent continuer à travailler dans le secteur à l'avenir.

Rôle des syndicats

Dans un contexte où les évolutions technologiques se succèdent à une cadence de plus en plus effrénée, nous devons donc nous concentrer sur la formation, l'accompagnement de carrière, la santé, la vie privée et le droit à la déconnexion.

Les gens qui quittent aujourd'hui les bancs de l'école et ont certaines capacités ne devront pas retourner à la case départ vingt ans plus tard pour pouvoir rester

au travail. Nous devons faire en sorte que cette formation existe, qu'on puisse l'introduire dans de bonnes conditions. Des programmes de reconversion et de recyclage devront être obtenus des employeurs afin de garantir que les travailleurs puissent rester dans le processus. Afin que ces travailleurs puissent acquérir et conserver les aptitudes nécessaires pour s'adapter à un marché du travail en mutation. Il est d'ailleurs tout à fait légitime que ce recyclage des travailleurs ait lieu pendant les heures de travail et soit financé par les employeurs.

Nous devons également miser sur un accompagnement de carrière permanent, car il servira de base à la détection des formations nécessaires. Dans le screening des compétences actuelles, nous devons aussi tenir compte des compétences futures indispensables, pour qu'un plan de formation puisse assurer une adéquation entre l'évolution de l'organisation de l'entreprise et l'évolution des professions.

Salaires convenables, sécurité et hygiène, horaires de travail raisonnables, vie privée et droit à la déconnexion : autant de thèmes dont notre organisation syndicale doit également se préoccuper. L'innovation technologique ne peut pas servir de couverture pour faire accepter des sacrifices sur ces points. Il convient à cet égard d'accorder l'attention nécessaire au bien-être des travailleurs, à côté de l'attention évidente habituellement réservée à l'emploi. Nous ne voulons pas d'un progrès technologique synonyme de régression sociale.

« Une transition technologique ne peut pas se solder par la mise à l'écart de certains travailleurs. »

Nous – les syndicats – devons nous occuper de nos travailleurs. Car si nous ne le faisons pas, personne d'autre ne le fera.

Il ne s'agit toutefois pas d'une sinécure. Les organisations syndicales devront modifier leurs approches, stratégies et structures et les adapter aux défis technologiques. Développer de nouveaux modèles organisationnels afin d'atteindre de nouveaux types de travailleurs constitue un must.

ORGANISER LES TRAVAILLEURS DE PLATEFORMES

Des plateformes digitales surgissent partout dans le monde. Elles s'autoproclament prestataires de services digitaux faisant le lien entre des gens qui cherchent un service et d'autres qui veulent en fournir. Uber dans le secteur des taxis, Amazon dans la logistique, Deliveroo et Just Eat Takeaway dans la livraison de repas. Elles entraînent un bouleversement complet de nos industries.

Faux indépendants

Cela peut paraître bien mais ne l'est pas en réalité. Car il s'agit de gens qui travaillent pour gagner leur vie, mais ne sont pas engagés par ces plateformes. Le business model de ces entreprises plateformes tourne autour du simulacre d'indépendance. Faire travailler des gens pour l'entreprise sans prendre soi-même de responsabilité: pas comme quand on parle d'un contrat de travail ni comme s'il était question de sécurité ou couverture sociale.

Selon Wikipédia, Uber occupait fin 2022, 32.800 personnes à travers le monde, mais l'entreprise nie dans beaucoup de cas être un employeur. Ils n'estiment pas non plus que leurs chauffeurs ou coursiers constituent le personnel effectif de l'entreprise. Pour eux, ce sont des partenaires, pas des membres du personnel. Sans les droits et obligations dévolus aux travailleurs. Lisez: surtout sans les droits.

« Pour ma part, je suis surtout préoccupé par l'impact que cette évolution aura sur le contenu des emplois. »

Uber – et avec eux de nombreuses autres entreprises-plateformes – surfent sur un business model pervers. Un modèle où les charges sont repoussées vers les collaborateurs et où les profits vont essentiellement à l'entreprise.

En tant que syndicat, nous avons une mission sur deux fronts.

Premièrement, nous nous opposons au business model de l'économie de plateforme et à la sous-classification des travailleurs dans ces industries émergentes.

Deuxièmement, nous unissons et renforçons ces travailleurs de plate-forme – des membres du personnel de ces entreprises selon nous – en les organisant. Nous prenons leurs intérêts, besoins et problèmes au sérieux et luttons pour une amélioration de leur situation de travail et de vie.

Car c'est ce que les syndicats font depuis leur naissance: ils prennent parti pour ceux qui ont besoin de protection, d'aide et d'assistance. Et traduisent ces besoins sous une forme collective, afin d'arracher des améliorations pour toute personne se trouvant dans la même situation.

28 millions de travailleurs sont actuellement actifs dans le secteur des plateformes aux Etats-Unis. En 2025, ils seront au nombre de 43 millions. Autant de travailleurs qui n'ont pas de porte-parole et qui auront sans doute aussi le sentiment qu'ils doivent s'organiser. Et ils le font d'ailleurs à divers endroits dans le monde. Les syndicats doivent donc être prêts à les soutenir.

REMETTRE DE L'ORDRE DANS UN SECTEUR LOGISTIQUE EN PLEIN BOOM

Début 2020, la pandémie mondiale du Covid qui a éclaté a tenu le monde sous son emprise pendant plus de deux ans. La crise du Covid et les mesures que les différents gouvernements ont prises ont manifestement généré une croissance explosive du secteur logistique. Des millions de personnes devaient travailler à domicile et étaient cloîtrées chez elles par les confinements. Elles vivaient, travaillaient et passaient leur temps libre à domicile. Beaucoup de personnes ont commandé en ligne. Elles achetaient des produits de base ainsi que beaucoup d'articles qui faisaient auparavant plutôt partie de la sphère des loisirs. Les consommateurs ont été chassés des magasins et se sont réfugiés devant leur écran d'ordinateur pour consommer.

Cela a provoqué non seulement une croissance exponentielle de l'e-commerce mais une croissance tout aussi grande dans le secteur logistique. Les consommateurs ont développé de nouvelles habitudes ainsi qu'un nouveau modèle d'attente. Quand ils commandent quelque chose en ligne

aujourd'hui, ils s'attendent à le recevoir à domicile au plus tard le lendemain.

Je vois jusqu'à quinze véhicules utilitaires entrer et sortir de ma rue chaque matin. Des firmes comme Amazon, PostNL, DPD et GLS réalisent des affaires en or. Et ces commandes en ligne ont continué après les confinements.

7,5 millions de dollars par heure

L'e-commerce et les plateformes gigantesques telles que Uber ou Deliveroo ont vu leur chiffre d'affaires exploser de 50 pour cent entre 2019 et 2020. Des entreprises comme PostNL, GLS, DPD et d'autres fournisseurs de colis ont réalisé des affaires en or. Malheureusement, ce ne sont pas seulement les chiffres d'affaires de ces entreprises qui ont connu une forte hausse. Le nombre de plaintes de travailleurs relatives à de mauvaises conditions de travail et des pratiques d'exploitation de la part de leur employeur atteint également des sommets.

Les grandes multinationales du style Amazon développent une stratégie globale agressive. Elles réorganisent et restructurent en vertu de la notion de profit maximal. Au cours du troisième trimestre de 2021, Amazon a atteint un chiffre d'affaires de 110,8 milliards de dollars. Soit 15 pour cent de plus qu'au cours de la même période de l'année précédente.

Amazon est la plus grande entreprise d'e-commerce à l'échelle mondiale et a entre-temps aussi fait son apparition à pas feutrés en Belgique. Jeff Bezos, fondateur d'Amazon, voit sa fortune augmenter de 7,5 millions de dollars ... par heure. Pour toucher cela, un routier belge devrait travailler plus de 450.000 heures (ou 206 années si on convertit!). Entre-temps, Bezos empoche l'argent pour organiser des randonnées spatiales pour les rich and famous tandis que les travailleurs d'Amazon arrivent à peine au salaire minimum.



Chaîne d'exploitation

En Belgique, nous connaissons surtout, outre bpost (qui reste de loin le plus grand acteur) PostNL, GLS et DPD. Le business model de ces firmes de livraison à domicile est basé sur le principe des faux indépendants. Elles travaillent en sous-traitance avec des coursiers prétendument indépendants.

Nous disons bien faux indépendants car ils ne travaillent que pour un seul donneur d'ordres. Souvent, ces indépendants ont à leur tour d'autres sous-traitants à leur service. Ainsi naît une chaîne de faible rémunération, ultra-flexibilité, stress, surcharge de travail ... bref une chaîne d'exploitation. Plus on se situe bas dans la chaîne, plus les conditions de travail empirent.

En 2019, le réalisateur britannique Ken Loach a abordé le thème des livraisons à domicile dans son film *Sorry We Missed You*. Dans le style magistral qui le caractérise, il y épinglait les dérives flagrantes de ce secteur en Grande-Bretagne. Le 16 février 2020, j'ai eu l'occasion d'en débattre avec Sonja Teugels et Karlien Erregat, représentant respectivement les fédérations patronales Voka en Unizo. Elles condamnent les dérives dépeintes dans le film mais prétendent par ailleurs que cela se passe rarement en Belgique.

On peut parler de naïveté extrême ou de mauvaise foi. Car deux ans plus tard, en 2022, la Belgique, mon pays, a été secouée par un scandale montrant que l'entreprise de livraison en question foulait aux pieds pratiquement toutes les règles et les lois. Le CEO de l'entreprise en Belgique, Rudy Van Rillaer, et son operations manager ont même été arrêtés et incarcérés pendant un certain temps.

Ces dérives du secteur logistique avaient déjà été dénoncées précédemment dans le livre noir publié par notre syndicat en 2021. Divers travailleurs témoignaient dans ce livre noir.

« La charge de travail est énorme. 200 arrêts par jour, c'est la règle plutôt que l'exception. Les règles sont très simples : soit vous obéissez et faites tout ce qu'on vous demande, soit vous pouvez disposer. En ce qui concerne la rémunération et les conditions de travail, on ignore presque toutes les règles. Les sous-traitants eux-mêmes et PostNL s'en tirent sans beaucoup de problèmes car 99 pour cent des chauffeurs sont d'origine étrangère et ne comprennent pas suffisamment le néerlandais pour connaître leurs droits. Ils ont le choix : soit faire ce qu'on leur demande sans se plaindre, soit être privé de leur travail et d'un revenu. Dans ce cas, le choix est vite fait. »

Husain, a d'abord travaillé comme livreur de colis auprès d'un sous-traitant de PostNL pour ensuite accéder au poste de responsable de dépôt.

« Sur une journée normale, je faisais entre 180 et 200 arrêts. Mais de plus en plus souvent, le nombre d'arrêts ne cessait d'augmenter, jusqu'à 250 à 300 stops par jour. J'ai même eu un jour de 410 arrêts. Nous étions payés huit heures par jour mais nous faisons presque toujours des journées de dix à douze heures pour réussir à livrer tous les colis. Prendre une pause : souvent pas possible ! Si pour l'une ou l'autre raison on n'arrivait pas à livrer les colis à temps, GLS envoyait automatiquement une plainte au sous-traitant pour lequel nous travaillions et qui se retournait à son tour contre nous. Si cela arrivait plusieurs fois, on vous demandait de remettre les clés du véhicule et vous ne deviez plus revenir. Quoi qu'il arrive, c'était toujours la faute du chauffeur. On ne tenait jamais compte des circonstances externes. »

Mohammed, a travaillé entre 2019 et 2021 pour GLS.

Une enquête informelle réalisée durant l'été 2023 par l'ETF auprès des syndicats européens a montré que les problèmes auxquels les collaborateurs de la logistique sont confrontés sont les mêmes partout en Europe. Le recours à différentes formules de sous-traitance est devenu une règle récurrente dans le secteur. On travaille souvent avec de la main-d'œuvre temporaire, des contrats précaires ou des faux indépendants. De ce fait, il est difficile d'organiser ce personnel dans le cadre d'un syndicat. La digitalisation et l'usage de l'intelligence artificielle entraînent un manque de transparence. Dans bien des cas, l'on a affaire dans ce secteur à un management agressif, qui n'hésite pas à pratiquer l'intimidation. Souvent, on constate un manque de moyens de protection personnels/individuels.

Fibre antisyndicale

Encore une dernière considération sur ce secteur logistique, ainsi que le défi syndical qui s'y pose. En 2022, Amazon a dépensé 14,2 millions de dollars aux Etats-Unis pour recourir à des consultants anti-syndicats. Qu'est-ce que cela signifie lorsqu'une entreprise dépense autant d'argent afin de maintenir le syndicat à l'écart? Cela n'indiquerait-il pas que les travailleurs concernés ont précisément tout intérêt à avoir des syndicats dans leur entreprise?

LES ROBOTS DEVRONT PAYER!

Au-delà du slogan, c'est bel et bien indispensable. A l'heure actuelle, les services publics et la sécurité sociale sont financés par une taxation du travail. Rien de répréhensible en soi mais lorsque le travail sera repris par des machines, ne serait-il pas raisonnable de réclamer une **contribution équitable sur ce que l'automatisation et la digitalisation rapportent?**

Les robots n'achètent d'ailleurs pas de produits, ne payent pas d'impôts et ne contribuent donc pas au bien-être général. Aujourd'hui, le modèle

social (européen) est bâti sur le fait que l'on taxe partiellement la plus-value sur le travail et qu'on en réutilise le produit pour contribuer, par exemple, au financement de la sécurité sociale.

Cette plus-value sur le travail deviendra toujours plus grande grâce à l'automatisation. Elle sera produite non seulement par les ouvriers, mais de plus en plus par des machines ou des logiciels et tout ce qui tourne autour. En pareille circonstance, je ne vois pas bien pourquoi on ne pourrait pas concevoir un modèle consistant à taxer les machines, robots, ordinateurs, logiciels informatiques...

Au lieu d'imposer le seul travail, on peut tout aussi bien pratiquer une taxation sur le (une partie du) bénéfice généré par l'automatisation. Cela sera nécessaire à terme pour maintenir notre modèle social intact ou le développer là où il n'existe pas (encore).

LÉGISLATION, TRANSPARENCE ET CADRES ÉTHIQUES

Les conventions collectives de travail devront apporter une réponse au contexte changeant et digital. Des éléments comme la gestion algorithmique d'applications, le travail à distance, la vie privée des travailleurs et la protection de leurs données devront faire l'objet de négociations. Ces domaines méritent la conclusion d'accords clairs, pour que les travailleurs soient suffisamment protégés contre les conséquences néfastes éventuelles de la technologie.

« Les robots n'achètent d'ailleurs pas de produits, ne payent pas d'impôts et ne contribuent donc pas au bien-être général »

L'un des problèmes éprouvés par les travailleurs de ces plateformes est par exemple le manque de transparence sur la façon dont ils sont guidés par les algorithmes. La fixation des prix est opaque. Les chauffeurs Uber perdent parfois leur licence et sont simplement rayés de l'application sans en connaître la raison.

Avec l'intégration de l'intelligence artificielle et l'automatisation, des considérations éthiques doivent d'ailleurs aussi entrer en ligne de compte. Nous devons souligner l'importance de la transparence et de la responsabilisation dans le développement et la mise en œuvre de ces technologies. Il faut faire la clarté sur l'usage des algorithmes AI afin de **garantir l'intégrité, prévenir la discrimination et protéger la vie privée des travailleurs.**

Le management des entreprises-plateformes devra également apprendre à parler avec les gens qui travaillent pour elles. Cela s'appelle le **dialogue social**. Et on ne pourra y arriver qu'avec l'implication des syndicats. Car s'il est une chose que nous ne pouvons pas faire, c'est se fier aux bonnes intentions de ces entreprises-plateformes. Le contrôle est une nécessité absolue.

Il n'y a pas si longtemps, j'étais assis à la table de la cuisine et je parlais voyages. Et si nous allions en Grèce cette fois, car tu te souviens de la dernière fois... Une discussion de tous les jours dans un lieu de tous les jours. C'est alors que j'ai pris mon smartphone, une énième fois – la énième fois de trop – pour vérifier mes appels, et je venais de recevoir une pub sur des ... voyages en Crète. Je n'en croyais pas mes yeux! Je n'aurais même pas pu l'inventer moi-même.

Si de telles choses se passent, ne devons-nous pas plaider d'urgence en faveur de cadres éthiques qui tiennent compte de l'impact social de ces technolo-

gies et qui font en sorte qu'elles soient en conformité avec les droits des travailleurs et des consommateurs, en phase avec nos valeurs sociétales?

Economiste lié au Massachusetts Institute of Technology, Daron Acemoglu fait des recherches sur les conséquences économiques et les dangers de l'introduction de l'intelligence artificielle. Il croit au progrès technologique, mais pas à n'importe quel prix.

Il lance une mise en garde: sans cadre régulateur précis, cette technologie fera croître les inégalités. On ne doit même pas être technophobe ou le devenir pour comprendre qu'une régulation s'impose d'urgence.

Et nous ne pouvons pas laisser le soin au secteur lui-même de l'installer ni la remettre à plus tard pour des raisons géopolitiques. Il fait référence à la lutte entre les grandes puissances économiques, qui se retranchent derrière le fait qu'une régulation unilatérale profiterait à la concurrence: « Nous ne pouvons pas envisager une telle mesure car la Chine prendrait l'avance sur nous. » Et pendant ce temps-là, la Chine met ses plans de régulation en veilleuse pour la même raison.

Nous devons participer activement à des discussions sur l'avenir du travail et ne pas laisser ce soin à des technocrates ou politiques. Nous devons exercer une pression sur les décideurs, employeurs et autres parties prenantes pour façonner un avenir promouvant le travail équitable, la justice sociale et la prospérité partagée.

NE LAISSER PERSONNE SUR LE CARREAU

L'accès à la technologie est crucial pour participer activement à la vie sociétale et à l'économie. Si l'on veut être informé aujourd'hui, l'on a besoin d'un accès à la technologie. L'accès à un large éventail de services devient même quasi impossible pour les



gens qui mènent encore une vie analogique. Pourtant, un tiers de la population mondiale n'a pas accès à Internet! Beaucoup de gens sont par ailleurs allergiques aux médias digitaux et manquent des compétences techniques nécessaires pour les utiliser.

En Belgique, 20 pour cent de la population vit dans une situation de pauvreté ou d'exclusion sociale ou risque d'y tomber. 28 pour cent des Belges ne disposent pas des connaissances nécessaires pour utiliser Internet de façon sécurisée. Pauvreté et absence d'accès à Internet, aux réseaux sociaux... vont donc de pair. Les défavorisés ont moins accès à la digitalisation toujours plus poussée des services (publics). Qu'il s'agisse des soins de santé, des banques ou du guichet communal digital.

Les personnes âgées se retrouvent par exemple sur la touche. Elles manquent de compétences en informatique, souvent elles ne disposent même pas d'un ordinateur ou d'un smartphone. Elles ne peuvent par conséquent pas établir d'identité électronique et sont donc dans l'impossibilité de se connecter à toute une série de services digitaux.



L'architecte urbaniste Thomas Ermacora se fait de sérieux soucis à ce propos. Des soucis sur les pays qui n'ont pas les possibilités ni les moyens d'utiliser l'intelligence artificielle, des soucis sur la concentration de pouvoir autour du développement de l'intelligence artificielle. 80 pour cent de la recherche, de l'engineering et du développement de produits liés à l'intelligence artificielle sont entre les mains d'une douzaine d'entreprises, déclare-t-il.

Il nourrit même des inquiétudes au sujet de la personnalité des gens qui dirigent les grandes entreprises technologiques (Amazon, Meta, Google...). Il estime que leur personnalité – certains diront narcissisme, d'autres parleront d'égoïsme – suscite une dynamique vénéneuse dans le paysage technologique. Elon Musk a d'ailleurs illustré cette réalité en août 2023 en soutenant un message du Vlaams

**«Pauvreté et absence
d'accès à Internet,
aux réseaux sociaux...
vont donc de pair»**

Belang, parti flamand fasciste d'extrême droite, sur son nouveau forum X, l'ancien Twitter.

CONTRÔLE SUR LE POUVOIR DES GÉANTS DE LA TECHNOLOGIE

Les utilisateurs canadiens de Facebook et Instagram ont soudainement appris en août 2023 qu'ils ne recevraient plus d'infos sur leur ligne de temps. Et ce en vertu de l'Online News Act adopté au Canada. Cette loi oblige désormais des entreprises comme Meta (lisez : Facebook, Instagram et WhatsApp) de payer des droits d'auteur aux médias de l'information.

Meta n'était pas d'accord et a retiré toutes les informations de ses plateformes. En 2021, la question avait déjà fait débat en Australie. Cette année-là, le gouvernement avait fait voter une législation analogue. Celle-ci a ensuite été amendée... sous la pression des divers géants de la tech. Ce qui illustre la puissance et l'attitude des mastodontes en question : tout qui ose voter des lois qui ne leur plaisent pas, se fait directement recadrer. Un beau doigt d'honneur des géants de la technologie à destination du monde politique.

La situation dépasse clairement les bornes lorsque l'on sait que SpaceX, l'entreprise d'Elon Musk, peut décider de l'issue d'un conflit guerrier. Citons par exemple la guerre en Ukraine. Avec les 4.500 satellites de son entreprise Starlink, qu'il garde haut perchés dans l'atmosphère, Musk a acquis une position de pouvoir dominante dans le domaine d'Internet via le satellite.

D'une seule pression sur le bouton de son système Starlink, Elon Musk peut compromettre les attaques ukrainiennes contre la Crimée. Comme le révèle une enquête du New York Times. Il est pour le moins

« La seule échappatoire permettant de tempérer la puissance de Musk et consorts est de remettre leur monopole en question. »

inquiétant d'en arriver à une situation aussi extrême. Nous parlons en l'occurrence d'une personne richissime qui est capable de décider du déroulement d'une guerre. Quel que soit l'avis de chacun sur le conflit ukrainien, l'idée a de quoi effrayer.

Que des hommes d'affaires – uniquement animés par le profit – aient un tel impact, doit alerter chaque démocrate. Si nous songeons au demeurant au caractère et à la psychologie des plus excentriques de Musk, nous devons réclamer d'urgence que les gouvernements interviennent à cet égard, instaurent un plus grand contrôle ou même développent des initiatives permettant un contrôle démocratique de tels systèmes. La seule échappatoire permettant de tempérer la puissance de Musk et consorts est de remettre leur monopole en question. Voilà pourquoi l'UE a développé le réseau de communication par satellite IRIS².

Je plaide au demeurant en faveur d'un meilleur contrôle et d'une plus grande transparence sur la gestion et le traitement des données par les entreprises et administrations. Les données à caractère personnel sont la propriété des gens : tel doit être le point de départ. L'Union européenne a réalisé une première amorce dans ce sens avec le Règlement général pour la protection des données (législation GDPR). Mais ce n'est qu'un début. Il faut avoir une meilleure vue sur la façon dont les données sont traitées. Songeons par exemple à l'affaire des allocations aux Pays-Bas, où 25.000 personnes ont été suspectées à tort de fraude à cause de saisies erronées du programme de gestion des données.



L'intelligence artificielle est un outil puissant, il faut maintenant fixer les bons objectifs.

MONICA DE CONINCK

En tant que nouvelle technologie de l'information, l'IA a le potentiel d'améliorer à terme notre niveau de vie, tout comme la révolution post-industrielle l'a fait avec l'introduction de l'automatisation.

Grâce à une productivité accrue, nous avons réalisé un produit intérieur brut plus élevé, ce qui a apporté plus de prospérité, mais n'a pas forcément amélioré le bien-être de tout le monde.

L'intelligence artificielle, en tant que logiciel semi-autonome, peut résoudre des problèmes, mais comment éviter qu'elle n'influence négativement la vie de nombreuses personnes ? En bref, l'intelligence artificielle sera-t-elle utilisée au profit d'une société dotée d'un capital social et d'une confiance mutuelle élevés ou servira-t-elle uniquement à accroître les profits des actionnaires ?

Il y a 50 ans, l'automatisation a principalement éliminé des postes basés sur la force ou le travail manuel dans l'industrie. La classe moyenne inférieure et les travailleurs manuels ont dû chercher un autre emploi ou ont fini au chômage ou en pension anticipée. Ainsi, l'application de technologies plus avancées n'améliore pas nécessairement le niveau de vie de tout le monde.

L'IA, en tant que large ensemble d'instruments technologiques, donne aux managers la possibilité de travailler à moindre coût et surtout d'écono-

MONICA DE CONINCK

°21/03/1956. Belgique.

Ancienne ministre de l'Emploi et ancienne présidente du CPAS d'Anvers. Présidente du comité pour la sécurité sociale des marins. Juge sociale.

miser sur les coûts de main-d'œuvre des cadres intermédiaires. L'IA résout donc le problème des managers. Toutefois, son coût social est élevé : un taux de chômage plus élevé et de plus grandes inégalités risquent de voir le jour. La classe moyenne menace de disparaître.

Le système socio-économique s'en trouve fondamentalement modifié.

Il y aura davantage de pression pour garantir à chacun, en tant que consommateur, un revenu de base provenant des ressources générales et basé sur un système fiscal. Mais les grandes entreprises et leurs actionnaires utiliseront au maximum les outils d'intelligence artificielle pour éviter de contribuer de manière équitable au système de « revenu de base ».

Le développement de l'IA est actuellement entre les mains des dix entreprises les plus riches, présentes dans le monde entier, de sorte qu'une élite de facto de plus en plus exclusive domine les dynamiques économiques globales et les dynamiques sociales qui y sont liées.

Une élite de plus en plus exclusive peut décider des finalités et des applications de l'IA et influencera donc les vies d'un grand groupe de personnes.

Si l'objectif de l'IA est un gain de productivité et si seuls les actionnaires vont en récolter les bénéfices, cela signifie que les avancées technologiques sont mal utilisées.

Évidemment, personne ne s'oppose aux nouvelles technologies plus avancées, mais en fin de compte, il s'agit de promouvoir la justice économique et de créer une vie meilleure pour tous. Le développement technologique est étroitement lié au système économique capitaliste et est associé au « progrès »

et à l'avancement. Les deniers publics, sous la forme de réductions d'impôts ou de subsides, stimulent même ce processus : citons l'exemple du secteur pharmaceutique en Belgique. Mais qu'est-ce que le progrès dans un monde globalisé confronté à d'énormes défis écologiques ? Qui a la capacité et le pouvoir de prendre des décisions à cet égard ? Comment devons-nous nous organiser concernant la question des processus de participation démocratique ?

L'IA, EST-CE SUIVRE LES INSTRUCTIONS D'UN ALGORITHME ?

L'IA n'est pas une technologie neutre, car elle est alimentée par certaines connaissances, certains systèmes de pensée et certaines valeurs et émotions sous-jacentes. En bref, elle se fonde sur une certaine vision du monde dans laquelle des algorithmes sont créés. Ces algorithmes peuvent ainsi réaliser des tâches créatives et proposer de potentielles décisions, mais ils s'inscriront toujours dans une vision du monde prédéterminée.

Le conseil d'administration d'une entreprise pourrait par exemple poser la question intéressante suivante au système IA : « Devons-nous privilégier un gain de productivité à court terme ou la sécurité de l'emploi/d'existence à long terme ? Quels sont les avantages et les inconvénients des différents scénarios pour les acteurs concernés ? »

Le défi reste donc de poser des questions essentielles et d'être conscient de la vision du monde et des intérêts qui dicteront les réponses.

3.

Race to the bottom au niveau mondial





UN SEUL MOT D'ORDRE: TOUJOURS MEILLEUR MARCHÉ

Dans la navigation

En 2021, Troy Pearson (43 ans) et Charley Cragg (25 ans) ont perdu la vie à leur travail alors qu'ils remorquaient un ponton pour l'entreprise minière Rio Tinto au Canada. La mer était trop houleuse, le vent trop fort et leur bateau de remorquage trop frêle pour la circonstance. Leur employeur les avait quand même envoyés. La mort de Troy et Charley est une tragédie mais certainement pas un cas isolé.

Partout dans le monde, on demande aux équipages de remorqueurs de travailler plus longtemps en échange de salaires inférieurs. Certains ne touchent pas d'heures supplémentaires. Les périodes de repos ne sont pas respectées. Les accidents du travail ou quasi-accidents sont de plus en plus fréquents. Les connaissances nautiques des équipages sont ignorées. Stress. Fatigue. Dans le secteur du remorquage, la pression sur les prix est en effet énorme. Tout doit coûter moins cher et aller plus vite.

Comment en est-on arrivé là? Le secteur du remorquage subit une énorme pression du fait de la concurrence déloyale. Les armateurs concluent des alliances, sont forts et peuvent imposer des tarifs déraisonnables aux compagnies de remorquage. Ce qui nuit à la sécurité des conditions de travail, qui deviennent carrément intenable. Les services de remorquage sont de moins en moins en mesure de survivre à la pression des tarifs en baisse et de la concurrence dans les ports. En Europe, le nombre

d'acteurs majeurs est par exemple passé en moins de dix ans de dix à seulement trois, et deux d'entre eux appartiennent aux géants du secteur. On assiste clairement à une *race to the bottom* dans l'industrie du remorquage. Et pas seulement là.

Dans l'aviation

Regardons maintenant du côté du secteur aérien ... Pendant la crise du Covid, l'entreprise aéronautique australienne Qantas a supprimé illégalement 1.700 postes de bagagistes au sol. Ils ont fait comme s'il s'agissait d'une mesure d'économie indispensable sur les coûts, mais les syndicats savaient qu'elle était aussi dictée par le fait que les travailleurs de sous-traitants ne peuvent pas mener d'actions contre l'entreprise. Les camarades du TWU (le syndicat australien du transport) ont contesté la décision devant le tribunal du travail. Dans le même temps, Qantas n'occupe plus directement de personnel de cabine depuis 2008, préférant passer par 14 agences de recrutement. Le 23 septembre 2023, nos collègues du TWU ont remporté une victoire retentissante. La cour suprême australienne a décrété que les 1.700 licenciements étaient illégaux. Les actions payent!

Autre exemple: Avia Solutions Group de Lituanie. Cette entreprise a une série de marques dont SmartLynx ou KlasJet dans son portefeuille. En 2021, la Fédération de football a jugé bon de quitter sa compagnie attirée (Brussels Airways, qui suit bel et bien les cct belges) au profit de KlasJet. Avia engage ses équipages via un bureau d'intérim installé aux Emirats Arabes Unis, mais ses avions sont basés dans de nombreux pays européens. L'ETF a

introduit une plainte auprès de l'European Labour Agency contre les pratiques inquiétantes de la firme.

Et quid de P&O qui, le 17 mars 2022, a licencié sans un mot d'explication 786 marins par la diffusion d'un message vidéo, les remplaçant par la même occasion par des équipages meilleur marché provenant de pays à bas salaires ?

Dans le transport et la logistique

C'était en 2007 que Stefano Gebbia, un militant de l'Union belge du Transport, a pris la parole lors d'une assemblée nationale d'autres délégués syndicaux. Il voulait parler de Supertransport, l'entreprise pour laquelle il était chauffeur. L'entreprise approvisionnait alors la chaîne de magasins Carrefour. Il a décrit comment la direction faisait appel à des chauffeurs hongrois et a exprimé ses inquiétudes sur les bas salaires, les temps de travail plus longs et les conditions plus défavorables caractérisant ces chauffeurs. Il a également dit que cette pratique menaçait l'emploi des chauffeurs belges. Il ne savait pas encore que ses paroles allaient par la suite s'avérer prophétiques.

Les chaînes de sous-traitance et les activités de transport, ainsi que, partant, les gens qui y travaillent, font face aujourd'hui à une forte pression à cause de la *race to the bottom* organisée par les sociétés multinationales. Je les appelle les « employeurs économiques » : des entreprises qui n'emploient pas directement des chauffeurs, mais en sont bel et bien les donneurs d'ordres.

Le recours dans les pays d'Europe occidentale à des chauffeurs de pays à bas salaires d'Europe de l'Est est connu. Depuis des années, les syndicats dénoncent les pratiques de dumping social dans le transport routier. Ces pratiques sont uniquement dictées par les économies salariales. Et pour cela, on ne recule devant aucun moyen : installer des

sociétés boîtes aux lettres, recourir à de faux indépendants, fouler aux pieds les lois (européennes) et les conventions collectives de travail nationales. Mais nous constatons également dans la navigation intérieure qu'un nombre croissant d'entreprises organisent un système de dumping social, en faisant par exemple appel à des matelots venus d'Europe de l'Est. L'industrie des croisières a elle aussi pleinement cédé à ce genre de pratiques. Des agences d'intérim douteuses interviennent régulièrement pour faire travailler du personnel de croisière ou des chauffeurs philippins bien en dessous des barèmes. Des personnes restent parfois des mois à bord sans rentrer chez elles. Si ce n'est pas du travail forcé, ça commence à y ressembler.

Il est évident que le dumping social est devenu une véritable plaie dans d'autres secteurs encore : songeons à l'industrie de transformation de la viande et au secteur de la construction. Pour de nombreuses activités, des systèmes institutionnalisés ont été mis en place sur une grande échelle afin d'occuper de la main-d'œuvre bon marché d'une façon pas toujours légale.

Directive due diligence (devoir de diligence)

Il est impératif que ces donneurs d'ordres soient rappelés à leurs responsabilités. Ils ne peuvent pas confier ouvertement du travail à des sous-traitants et faire pour le reste comme s'ils n'étaient nullement responsables de ce qui se passe dans la chaîne de transport. Il s'agit du devoir de due diligence : une notion extrêmement importante. En juin, le

« Des personnes restent parfois des mois à bord sans rentrer chez elles. Si ce n'est pas du travail forcé, ça commence à y ressembler. »

Parlement européen a conclu un accord provisoire sur la proposition d'une directive sur le devoir de diligence en Europe. Espérons que la directive sera adoptée avant la fin 2023.

Nous constatons en outre que l'intégration européenne n'est pas terminée en tant que projet politique. Des pays comme Malte, Chypre ou des Etats à moitié indépendants comme Madère bénéficient de toutes sortes de dérogations européennes dont les agences mafieuses abusent allègrement. Ainsi, l'obligation d'une couverture en matière de sécurité sociale ne s'applique-t-elle pas aux travailleurs provenant de Madère. Le personnel maritime européen naviguant sous ce pavillon ne peut donc pas se constituer de droits sociaux. Et à Chypre l'affiliation obligatoire à la sécurité sociale existe bien pour les ressortissants de l'UE mais elle n'est pas appliquée dans la pratique. Leurs services le reconnaissent d'ailleurs. L'article 4 de la Convention européenne des droits de l'homme interdit explicitement toute forme de travail forcé. Un pilier européen des droits sociaux devrait définir de façon plus claire ce que l'on entend par travail forcé. Malgré les nombreuses réunions européennes qui ont déjà eu lieu sur la question, j'ai le sentiment que l'on fait traîner les choses en longueur.

A l'extérieur de l'Europe aussi

Ce que l'on nomme dumping social en Europe n'est d'ailleurs pas un phénomène européen. Les Américains parlent de misclassification. Et le problème semble se manifester avec autant d'acuité dans le secteur du transport US qu'en Europe. Là, ce sont des chauffeurs américains qui se voient éjecter du marché par l'afflux de chauffeurs faussement indépendants, venus pour la plupart d'Amérique Latine.

Domingo Avalos, un de ces chauffeurs, livrait le témoignage suivant dans un article du LA Times: « *La plupart d'entre nous sont originaires*

« Il est impératif que ces donneurs d'ordres soient rappelés à leurs responsabilités. Il s'agit du devoir de due diligence: une notion extrêmement importante. »

du Mexique ou d'Amérique Centrale. Nous ne sommes pas habitués à avoir droit à des moyens de protection sur le lieu de travail et la plupart d'entre nous ne parlent pas bien l'anglais. Les entreprises en profitent allègrement et nous traitent comme des travailleurs de second ordre. »

Les chauffeurs prestaient en moyenne onze heures par jour, six jours par semaine et touchaient un salaire à la pièce par chargement, quelle que soit la durée de livraison. Domingo ne voyait personnellement pas trop d'inconvénient à son statut de faux indépendant, jusqu'à ce qu'il soit victime d'un accident de travail et qu'il nécessite des soins médicaux. La facture de l'hôpital a vite grimpé à 2.000 dollars. Son employeur, XPO, ne s'est déclaré prêt à rembourser les frais médicaux qu'après l'intervention d'un avocat sur le dossier.

Victimes: les ouvriers et la sécurité sociale

Une *race to the bottom* est donc clairement en cours dans le transport routier. Ce dumping social crée essentiellement des perdants:

Les premières victimes sont les chauffeurs individuels des pays à bas salaires concernés. Ils travaillent finalement en dessous du tarif, prestant de (trop) longues journées de travail, reçoivent des temps de repos insuffisants et sont souvent tout bonnement exploités!

La deuxième catégorie de victimes est constituée des travailleurs du pays où ces travailleurs étrangers sont occupés. Ils risquent de perdre leur job parce qu'il est devenu trop cher. Et leurs conditions de rémunération et de travail sont mises sous

tension. Pourquoi les employeurs payeraient-ils encore les salaires prévus dans les conventions collectives de travail nationales alors qu'ils peuvent s'en tirer à bien meilleur compte ?

Enfin, les régimes de sécurité sociale et les systèmes d'imposition sont les autres dindons de la farce. Car le travail (illégal) organisé dans le cadre du circuit noir ou gris ne donne pas lieu – ou si peu – à la perception de cotisation ou impôts. Avec toutes les conséquences que cela comporte pour les caisses de l'Etat. Le même problème se pose pour la sécurité sociale, qui se retrouve sous-financée sous la pression du dumping social. Et je ne parle même pas encore de la sécurité des autres usagers de la route.

Ceux qui ne voient là que des fantômes syndicaux doivent retirer leurs œillères. Citons quelques faits concrets :



En février 2013, on a appris que la firme Dinotrans de Lettonie occupait massivement des chauffeurs philippins. Un transporteur néerlandais, Martin Wismans, travaillait aussi avec des chauffeurs philippins. Grâce au syndicat néerlandais FNV, une intervention énergique a eu lieu à l'époque et les chauffeurs ont pu bénéficier d'une protection à titre de victimes d'un trafic humain. Transport Wismans a perdu sa licence de transport.

A Padborg (Danemark), le syndicat danois 3F a découvert il y a cinq ans – en 2018 – un camp où des chauffeurs philippins séjournaient le week-end. Ils roulaient pour le transporteur danois Kurt Beier, via sa filiale polonaise. Les conditions de rémunération et de travail de ces chauffeurs étaient absolument honteuses. Ils gagnaient 2 EUR de l'heure et devaient loger dans une étable dont tout paysan qui se respecte n'aurait pas voulu pour ses bêtes.

Le gérant de quelques entreprises de transport belges a été condamné par contumace par le tribunal correctionnel de Bruges en mai 2022 à une année de peine de prison effective pour traite des



êtres humains et dumping social. Il faisait bivouaquer des chauffeurs dans des conditions inhumaines sur un parking à Zeebrugge.

En 2018, il avait déjà été condamné par la Cour d'appel de Gand à huit mois pour des faits similaires. Lors de plusieurs contrôles entre 2015 et 2018, il s'est avéré selon l'auditorat du travail que le propriétaire utilisait diverses firmes boîtes aux lettres en Pologne et en Bulgarie. Toutes les activités des entreprises de transport se déroulaient toutefois en Belgique. A l'aide de ce montage, l'accusé parvenait à éluder les salaires minimums et les cotisations sociales belges. Un procès-verbal français allait également montrer qu'il avait recouru à la violence contre un travailleur.

En avril 2023, 70 chauffeurs des entreprises de transport polonaises LUK MAZ, AGMAZ et IMPERIA LOGISTYKA – toutes sous l'autorité du même chef d'entreprise – ont arrêté le travail. Ils l'ont fait parce qu'ils n'avaient plus été payés depuis plus d'un mois. Ils ont garé leurs camions sur un parking situé dans la commune allemande de Gräfenhausen au bord de l'A5, près de Weitersadt. Des chauffeurs d'Europe de l'Est arrêtant le travail parce qu'ils en ont vraiment marre d'être exploités: le fait est historique.

Il est apparu qu'ils avaient affaire à un employeur qui n'hésite pas à faire usage des grands moyens lorsqu'il a tenté d'intimider les chauffeurs grévistes en faisant intervenir une milice privée. Arrivés en véhicules blindés et tenue de combat intégrale, les membres de la milice avaient reçu pour mission de menacer les chauffeurs de poids lourds et de faire, au besoin, usage de la violence pour emporter les camions. Heureusement, la police était présente et est parvenue à régler le conflit en arrêtant dix-neuf personnes, parmi lesquelles le propriétaire de l'entreprise polonaise de transport.

« Je plaide pour un code de sanction européen précis concernant le non-paiement de salaires corrects, ainsi que pour des règles bien définies sur les possibilités de dormir pour le personnel. »

Les chauffeurs roulaient en sous-traitance pour des grandes entreprises comme IKEA, Volkswagen, DHL, LKW Walter, sennder Technologies et CH Robinson. Ce qui prouve une fois encore que les sociétés multinationales ont une responsabilité écrasante lorsqu'il est question d'exploitation dans la chaîne de transport. Ces acteurs économiques ont la clé en main pour faire cesser cette exploitation et ce dumping social. Dans leur *race to the bottom* du transport toujours meilleur marché, l'exploitation et les activités criminelles sont la seule façon pour satisfaire à ces tarifs beaucoup trop bas. Cela doit cesser d'urgence.

Durant l'été 2023, une deuxième action de grève a éclaté: plus de 120 chauffeurs d'AGMAZ, LUK MAZ et IMPERIA LOGISTYKA ont arrêté le travail pendant six semaines. Ce ne sera pas la dernière grève.

Paquet Mobilité de l'UE et Autorité européenne du travail

Sous la pression syndicale, l'UE a adopté un Paquet Mobilité. Il implique que les abus en matière de dumping social doivent – en théorie - pouvoir être mieux combattus. Malheureusement, nous voyons que toutes ces règles européennes n'ont toujours pas été transposées dans les législations nationales et sont trop peu respectées.

C'est également sous l'influence de l'action syndicale qu'une Autorité européenne du travail a été créée par l'ex-Commissaire européenne Marianne

Thyssen. Et bien qu'il ne s'agisse pas d'un véritable service d'inspection sociale tel que les syndicalistes auraient aimé le voir, il pourrait être un instrument permettant d'avoir une prise sur le dumping social par des contrôles meilleurs et plus nombreux.

En outre, je plaide pour un code de sanction européen précis concernant le non-paiement de salaires corrects, ainsi que pour des règles bien définies sur les possibilités de dormir pour le personnel.

LES DYSFONCTIONNEMENTS NE SE LIMITENT PAS AU SECTEUR DU TRANSPORT

Le récit des 3 Bengalis Nasir Uddin, Roman Joy et Afrose Khan a été publié le 5 octobre 2022 dans le magazine belge Knack. Ces trois trentenaires avaient une famille à entretenir à Dhaka et Brahmanbaria au Bangladesh.

Il s'agissait de soudeurs diplômés ayant cherché et trouvé du travail à l'étranger via Raj Bhar, une sorte de bureau d'intérim. Ils voulaient gagner de l'argent afin d'offrir une meilleure vie à leurs enfants. A l'issue de longues pérégrinations – ils n'étaient pas payés et devaient travailler dans des conditions déplorables – ils ont fini par atterrir en Belgique via Budapest et Porto.

L'entreprise chimique Borealis était occupée à construire dans le port d'Anvers. Ils ont pour cela fait appel au groupe de construction italien IREM-Ponticelli. Par le biais d'un enchevêtrement de sous-traitants, des ouvriers étrangers ont été utilisés sur ce chantier de construction.

Mais les services d'inspection belges ont été alertés sur ce qui se passait et sont intervenus. Heureusement !

Le récit de Nasir, Roman et Afrose était celui d'une exploitation, d'un esclavage moderne et même d'une pure traite des êtres humains. Ce n'est pas moi qui le dis, ce sont les instances judiciaires belges. 45 ouvriers philippins, 30 Bengalis et 70 Turcs ont été reconnus comme victimes de trafic humain. Des ouvriers ukrainiens étaient d'ailleurs aussi impliqués.

Tous largement sous-payés, ils ne touchaient même pas les salaires qui avaient été convenus, à peine la moitié. Ils recevaient 6,90 EUR de l'heure, soit un peu plus que la moitié du salaire minimum légal en Belgique, et beaucoup moins que ce qui doit être versé en vertu de la cct du secteur de la construction. Ils étaient logés dans des conditions épouvantables et devaient prêter des horaires de travail extrêmement longs. Des journées de travail de 11,5 heures étaient la règle fixe.

Borealis, qui était pourtant maître d'œuvre et donneur d'ordres, a même nié toute implication ou responsabilité dans les dérives constatées. Quand le dossier est arrivé dans la presse, ils ont cassé le contrat avec leur sous-traitant IREM-Ponticelli, qui jouait lui aussi les vierges effarouchées, imputant allègrement la responsabilité de ces dysfonctionnements à leurs propres sous-traitants. Une procédure judiciaire est actuellement en cours en Belgique et il faudra certainement encore beaucoup de temps avant que les responsabilités définitives soient établies. Cela illustre toutefois bien que les donneurs d'ordres doivent être placés devant leurs responsabilités dans l'ensemble de la chaîne de la sous-traitance.

RESPONSABILISER LES DONNEURS D'ORDRES

Un T-shirt « in » pour 2 EUR. Un nouveau pantalon pour à peine 10 EUR. Comment de tels prix sont-ils possibles ? Parce quelque part au Bangla-



desh ou ailleurs dans le monde des centaines de travailleurs – souvent des femmes et même des enfants – sont occupés dans des conditions effroyables dans les sweatshops. Le drame de Rana Plaza, il y a dix ans, est encore frais dans nos mémoires.

Rana Plaza

Le 24 avril 2013, un immeuble de huit étages s'est effondré au Bangladesh: Rana Plaza. Lors de l'effondrement de l'usine textile, 1.134 des 5.000 personnes occupées ont été tuées et environ 2.500 autres blessées. En termes de victimes, cet effondrement est considéré comme la pire catastrophe dans une usine textile et comme la pire catastrophe immobilière de l'histoire moderne. La cause de la catastrophe résidait surtout dans des pratiques d'affaires douteuses, la négligence et la corruption des autorités en vue de réaliser un profit maximal.

Les usines Rana Plaza produisaient entre autres pour Benetton, Le Bon Marché, Cato Fashions, The Children's Place, El Corte Inglés, Joe Fresh, Mango, Matalan, Primark et Walmart. Le seul résultat tangible pour les travailleurs depuis le drame est l'«Accord on Fire and Building Safety» au Bangladesh, un accord sur la sécurité incendie et la sécurité des bâtiments. Sous la surveillance neutre de l'Organisation Internationale du Travail, quelque 200 marques de mode, des syndicats bengalis et des Global Unions ont signé cet accord. L'accord est

arrivé à échéance en 2021 et a donné lieu ensuite à la création du RMG Sustainability Council, un organe qui s'occupe exclusivement de la sécurité des bâtiments. C'est déjà ça, mais un problème beaucoup plus important n'a pas été abordé dans l'aventure: l'exploitation des travailleurs, surtout des femmes

Entre-temps, dix ans ont passé depuis Rana Plaza, et on pourrait croire que tout est rentré dans l'ordre. A tort, car l'organisation britannique des droits de l'homme, Business & Human Rights Resource Centre, a recensé, entre 2022 et février 2023, 156 abus dans 124 usines du secteur textile à Myanmar. Ce qui n'a donné lieu qu'à 56 plaintes l'année suivante. Il y a donc un problème. Leurs constatations: des salaires trop bas, une réduction unilatérale des salaires, des vols de paye, des licenciements abusifs et des heures supplémentaires forcées. Les usines en question travaillent surtout pour H&M et pour Inditex (qui regroupe entre autres Zara). Ces marques de vêtements ont dès lors décidé de mettre fin à leur collaboration à Myanmar, après que d'autres marques ont décidé de faire de même. Non, ce n'est donc pas fini, cela ne va pas mieux.

Foxconn

Chez Foxconn aussi, une entreprise taïwanaise qui est fournisseur principal d'Apple et produit en



Chine, la situation était catastrophique. Pendant la pandémie de Covid, l'entreprise a été maintenue pendant des mois avec 200.000 collaborateurs dans un système de boucle fermée. L'entreprise était coupée du monde extérieur pour empêcher des contaminations en interne. Lorsque des cas se sont quand même déclarés, les travailleurs testés positifs ont été placés en quarantaine sans nourriture suffisante ni soins médicaux.

Due diligence : vers une chaîne de sous-traitance équitable

Il est temps de ne pas seulement regarder du côté de celui qui organise lui-même l'exploitation. Les donneurs d'ordre doivent aussi être passés à la loupe ! Ce n'est que lorsque les donneurs d'ordres payeront un prix convenable pour les services fournis que le dumping social pourra être stoppé.

C'est pourquoi ces donneurs d'ordres économiques doivent d'urgence payer de meilleurs tarifs. Dans le secteur du transport aussi. Aussi longtemps qu'ils continuent à se dérober à leurs responsabilités en

continuant à casser les prix, seuls des transporteurs criminels exploitant ces chauffeurs et bafouant toutes les règles pourront continuer à exécuter ces missions. Il est grand temps que l'Europe opte pour une autre approche.

La due diligence ou devoir de diligence en français doit devenir une pratique immuable dans la vie économique. Les sociétés multinationales qui sous-traitent du travail doivent assumer le comportement (les dérives) de leurs sous-traitants. Est-ce déraisonnable de réclamer la due diligence de la part des donneurs d'ordres ? Est-ce exagéré de demander aux grandes multinationales de nettoyer leur chaîne de livraison ? D'assumer la responsabilité de ce qui s'y produit, même lorsqu'elles sous-traitent leurs activités de logistique et de transport. Non, certainement pas !

Il y a encore une autre raison d'amener l'équité dans la chaîne de transport : l'existence de conditions de rémunération et de travail convenables est dans notre intérêt à tous. La Fédération internatio-

nale des ouvriers du transport parle de fair wages. Un chauffeur poids lourd qui doit prester de plus en plus d'heures pour un salaire de misère constitue un danger pour la sécurité routière. Pour lui-même et pour les autres.

Une action contre l'esclavage moderne s'impose d'urgence

Il est donc évident qu'il reste beaucoup de pain sur la planche ! L'Organisation Internationale du Travail indique que le phénomène mondial de l'esclavage moderne s'est aggravé ces dernières années. Des groupes spécifiques sont particulièrement vulnérables : femmes, enfants, migrants sans papiers, réfugiés, etc. Il s'agit du travail forcé, des mariages en blanc, de l'exploitation sexuelle



« Est-ce exagéré de demander aux grandes multinationales de nettoyer leur chaîne de livraison ? »

commerciale et d'autres horreurs. Encore un chiffre : 12 pour cent des personnes prestant du travail forcé sont des enfants.

Après la pandémie, nous avons été confrontés à une pénurie de personnel dans la plupart des secteurs de transport. Mais il ne s'agit pas en fait d'un manque de personnel, mais plutôt d'un manque d'emplois de qualité. C'est une menace pour le secteur, mais une chance pour les travailleurs et leurs syndicats. Cela nous donne la possibilité de négocier des conditions de travail attrayantes et de bons salaires. Le transport ne peut jamais être gratuit. Tout a un prix. Surtout si notre objectif est d'aboutir à un mode de transport honnête avec des tarifs garantis, des salaires convenables et des conditions de travail favorables et sûres. Il est temps de convaincre aussi les employeurs de notre secteur que la présence de bonnes conditions de travail et de salaires convenables va de pair avec la possibilité de trouver et garder du personnel motivé.





Les petits entrepreneurs sont aussi écartés par la concurrence jusqu'à ce que tout lien social disparaisse et que l'on ne puisse plus s'adresser qu'aux cabinets d'avocats onéreux des géants qui subsistent.

JOHN CROMBEZ

P **POURQUOI LA COURSE VERS LE BAS S'EST-ELLE GÉNÉRALISÉE ?**

Il y a cent ans, pendant les années 1920, le mécontentement régnait car une minorité s'enrichissait tandis que la majorité gagnait trop peu. Ce mécontentement s'est traduit par une société chaotique avec, comme point d'orgue, le krach boursier de 1929. Les économies développées autoproclamées du monde entier ont ensuite été frappées par la famine et la mort. Ce n'est qu'à la suite de ce désastre qu'une volonté de changer le système est née parmi les dirigeants politiques du monde entier. Des lois ont été édictées afin de limiter la concentration du marché et du pouvoir ainsi que l'accumulation de capital entre les mains d'une minorité. Et surtout : les richesses ont été redistribuées. Les cotisations salariales ont été introduites pour assurer la population contre les difficultés, la maladie ou l'invalidité. Les coûts salariaux ont augmenté, mais une marge a été créée pour que les travailleurs puissent se construire. La sécurité sociale n'a que quatre-vingts ans environ.

À l'heure actuelle, on nous répète sans cesse que les coûts salariaux sont néfastes pour l'économie. Pourtant, si nous nous intéressons à ce qui est arrivé à l'économie après l'augmentation des coûts salariaux (redistribution des ressources, protection des travailleurs et limitation du pouvoir et de la puissance du capital), nous constatons que les 30

JOHN CROMBEZ

°19/09/1973. Belgique.

Docteur en économie. Chercheur et professeur en économie de la santé. Ancien secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale et fiscale et ancien président du parti socialiste flamand.

années suivantes ont été marquées par une productivité économique des plus élevées. Cette période montre également que dans les économies occidentales, la productivité n'a jamais été aussi élevée qu'à l'époque où le taux d'affiliation syndicale était le plus élevé. Face à un tel constat, on pourrait penser qu'un nouveau modèle bénéficiant aux travailleurs, aux indépendants et aux entrepreneurs a été trouvé, un modèle qui, de ce fait, serait pérenne. D'autant plus que les entrepreneurs et les ouvriers l'ont élaboré ensemble.

Mais il n'en est rien. Alors qu'au 19^e siècle, seuls 2 pour cent de la population pouvaient voter et détenait le capital, les 2 pour cent de grands actionnaires s'insurgeaient contre l'avancée du peuple. Ils ont adopté un nouveau discours et formé de nouveaux porte-paroles. Margaret Thatcher, Ronald Reagan et compagnie ont créé un nouveau modèle qui allait favoriser la mondialisation, apporter la prospérité, diminuer les coûts et grâce auquel les travailleurs avanceraient en même temps que l'économie mondiale. La théorie du ruissellement. Ils ont réussi : l'accumulation du capital et de la propriété a été abandonnée, le gouvernement s'est effacé et a dérèglementé et même les sociaux-démocrates ont suivi sur la troisième voie. Le système a été mis en œuvre avec succès et a fait en sorte que la part de l'économie accaparée par les 20 pour cent les plus riches aux États-Unis, par exemple, n'a jamais été aussi élevée qu'aujourd'hui.

Mais quel paradoxe. Les actionnaires ont abandonné le modèle avec la productivité économique

la plus élevée car une part trop importante de produit économique se retrouvait entre les mains d'une trop grande portion de la population. Dans une grande mesure, ils l'ont même fait pour contrer l'entrepreneuriat. Les salaires et les conditions de travail étaient alors les seules choses qui « ruisselaient » vers le bas. Après sa création, l'Union européenne a accéléré ce nivellement vers le bas en ouvrant le marché du travail européen de manière non réglementée. Et elle est allée encore plus loin. Avec le CETA, les actionnaires voulaient, lorsqu'un gouvernement réglementait au profit de l'économie, pouvoir exiger des sommes sur les bénéfices qu'ils ne pouvaient pas réaliser en raison de la réglementation gouvernementale.

Et ça continue. Cette course vers le bas implique la popularisation des actions pour que de nombreuses personnes se sentent concernées lorsqu'il est question d'actionnaires. Les tentatives de mondialisation et de dérèglementation se poursuivent. Les économies sur le modèle social étendu se poursuivent. Et dans de nombreux secteurs, comme le transport, la construction et d'autres, cela signifie littéralement non seulement que les travailleurs sont perdants, mais aussi que même les entreprises les plus petites sont éliminées par la concurrence. Pour qu'ensuite, ce soit le tour des entreprises un peu plus grandes. Jusqu'à ce que tout lien social disparaisse et que l'on ne puisse plus s'adresser qu'aux cabinets d'avocats onéreux des géants qui subsistent. Il est temps d'établir de nouvelles règles de redistribution pour protéger les travailleurs et les entrepreneurs et peut-être que ces derniers devraient de nouveau les écrire ensemble.



Les syndicats doivent créer des liens mutuels, à travers les secteurs.

CHRISTINE BEHLE

Les syndicats doivent être présents pour leurs membres et les travailleurs. Les délégués syndicaux sur le lieu de travail et les représentants syndicaux dans les conseils d'entreprise sont à l'écoute et se penchent sur des préoccupations très concrètes de la vie quotidienne. Ils s'assurent que les dispositions des conventions collectives de travail, la réglementation et les prescriptions en matière de santé et de sécurité sont appliquées et respectées.

Les syndicats doivent créer des liens mutuels, à travers les secteurs et au niveau national, tel que ver.di dans le DGB, mais aussi au sein du secteur et au niveau européen et international. En effet, les règles concrètes relatives aux conditions de travail ne sont souvent pas décidées au niveau national, mais bien au niveau européen ou international. Les stratégies, en particulier de grandes entreprises souvent actives à l'international, ne se concentrent plus sur un seul pays depuis longtemps.

Il existe une multitude d'exemples dans le monde entier de machinations semi-légales voire criminelles dans le secteur du transport, mais également dans d'autres secteurs. Par exemple, la manière dont les salaires tombent sous le seuil légal ou convenu collectivement en raison des faux indé-

CHRISTINE BEHLE

°12/07/1968. Allemagne.

Vice-présidente du syndicat allemand ver.di.

Responsable du département des services publics et privés, de la sécurité sociale et du transport.

Membre du Executive Board de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF). Membre du Supervisory Board de Lufthansa AG et de Bremer Lagerhaus-Gesellschaft AG.

pendants et de l'absence de règles claires dans les contrats de travail, souvent combinés à des horaires de travail trop longs et non déclarés et à des indemnités douteuses pour des prétendus frais ou véhicules endommagés.

Tout comme l'Union Belge du Transport, ver.di se bat pour une meilleure réglementation et le respect de celle-ci à tous les niveaux, par exemple, dans le secteur du transport :

- au niveau international via la campagne de l'ITF contre les pavillons de complaisance dans le secteur de la navigation ;
- au niveau européen pour une directive européenne ambitieuse en matière de chaînes d'approvisionnement (qui, espérons-le, améliorera la réglementation allemande) et pour un paquet mobilité ambitieux qui définit des règles essentielles sur les temps de conduite et de repos, les tachygraphes, le détachement, le cabotage et les licences professionnelles dans le secteur du transport par camions et par autobus ;
- au niveau national, par exemple, à propos de la convention collective de travail pour le transport local (TV-N), pour laquelle nous préparons actuellement une nouvelle séance de négociations collectives en collaboration avec le mouvement pour le climat.

Ce livre met le doigt sur la plaie : une réglementation exigeante doit être imposée politiquement, au niveau de l'entreprise et au niveau national, mais surtout, dans le secteur du transport, aussi au niveau européen et international. Il s'agit souvent d'une tâche sisyphéenne, mais qui est nécessaire. Il est important de contrôler constamment les nombreuses stratégies d'entreprise malhonnêtes et d'y mettre fin. Frank mentionne les grèves des chauffeurs de poids lourds d'Europe de l'Est sur le parking le long de l'autoroute allemande à Gräfenhausen. Ces actions ont été résolument soutenues par la participation active de ver.di via le réseau du DGB, Fair Mobility, et, plus récemment, par le DGB à la Hesse et Thuringe, avec, comme première victoire, le paiement des arriérés de salaire. Cela montre que les donneurs d'ordre des chaînes d'approvisionnement mondiales jouent un rôle déterminant et occupent les places les plus importantes dans le processus décisionnel.

Luttons ensemble au sein de l'ETF et de l'ITF. Ensemble, nous pouvons mettre fin à la course vers le bas et lancer une course vers les meilleures conditions.



D'avantage d'investissements dans les services d'inspection sociale, une limitation de la chaîne de sous-traitance et la responsabilité solidaire du donneur d'ordre principal sont des demandes légitimes.

GIANNI DE VLAMINCK

Il y a presque vingt ans, lors de la première vague de détachement, des dizaines de milliers d'emplois réguliers ont été supprimés dans le secteur de la construction belge. Cela a contraint les partenaires sociaux belges à prendre des mesures au niveau du fonds social dans le secteur, mais aussi des mesures pour contrôler le détachement et surtout pour tenter de lutter contre les abus.

Bien que, lors des premières vagues de détachement, les obligations administratives étaient encore garanties par les employeurs concernés, nous avons rapidement constaté l'apparition d'autres phénomènes sur nos chantiers. De plus en plus de (faux) indépendants, de cas de dumping social et de situations qui ont carrément dévoilé des circuits criminels.

Lorsqu'en juin 2021, une école primaire en construction dans le quartier de Nieuw-Zuid à Anvers s'est effondrée, l'ensemble du mouvement syndical du secteur de la construction belge a été rappelé à la réalité. Plusieurs personnes ont perdu la vie, dont certaines d'origine portugaise ou ukrainienne, et des travailleurs sont devenus handicapés à vie. L'identification des victimes a littéralement pris deux jours. Des centaines de prestataires travaillaient sur ce chantier, dont beaucoup en tant que sous-traitants. La plupart d'entre eux n'étaient même pas au courant, mais ils avaient signé un contrat les rendant propriétaires d'une part de l'entreprise pour laquelle ils travaillaient.

GIANNI DE VLAMINCK

°12/06/1971. Belgique.

Secrétaire fédéral de la Centrale générale-FGTB Secteurs de la construction et du bois. Membre du Comité exécutif de la Fédération européenne des Travailleurs du Bâtiment et du Bois (FETBB). Membre du Comité mondial de l'Internationale des Travailleurs du Bâtiment et du Bois (IBB).

C'est ainsi que nous avons compris que la directive sur le détachement devenait peu à peu une mesure utilisée par des personnes véreuses pour organiser un dumping social sur des chantiers de construction en Belgique et dans toute l'Europe occidentale dans le seul but de gagner rapidement de l'argent, sans se préoccuper de la sécurité et de la santé des travailleurs.

Progressivement, nous rencontrions aussi de plus en plus de ressortissants de pays tiers sur nos chantiers. Des personnes extérieures à l'Union européenne qui, par le biais d'un État membre, recevaient des permis de travail et de séjour pour travailler dans des pays de l'UE. Le nombre de travailleurs détachés diminuait de nouveau tandis que le nombre de travailleurs victimes de dumping social continuait d'augmenter.

Davantage d'investissements dans les services d'inspection sociale, une limitation de la chaîne de sous-traitance et la responsabilité solidaire du donneur d'ordre principal sont des demandes légitimes de la FGTB Construction. Sans progrès suffisants dans ces trois domaines, nous ne pourrions pas mettre fin aux abus dont sont victimes les travailleurs dans nos secteurs.

Ce fut un triste réveil lorsque la presse m'a demandé, le deuxième jour de mes vacances d'été en 2022, ce que je pensais de l'affaire Borealis. Selon nous, l'objectif de l'UE n'a jamais été que des travailleurs originaires, par exemple, des Philippines ou du Bangladesh travaillent en Belgique pour moins de la moitié du salaire minimum légal. L'une des victimes a déclaré par la suite qu'elle avait également travaillé dans le secteur de la construction au Qatar. Elle a affirmé y avoir été mieux traitée, mieux logée et mieux rémunérée. Il n'existe pas d'exemple plus criant que celui-ci pour ramener les pieds sur terre à un syndicaliste en Belgique, un pays qui connaît un taux de syndicalisation de près de 95 pour cent dans le secteur de la construction.

La solution à ce problème sera européenne ou internationale ou elle ne sera pas. Le capital, tout comme le travail, ne s'arrête plus aux frontières d'un pays, d'une union ou d'un continent. Le mouvement syndical devra répondre à cette évolution à un niveau international. Se replier sur son pays ou sa fédération n'apportera plus de solutions.

Nos actions avec la Fédération européenne des Travailleurs du Bâtiment et du Bois (FETBB) et l'Internationale des Travailleurs du Bâtiment et du Bois (IBB) sont inconnues de beaucoup de nos militants, sans parler de nos membres. Nous devons parler davantage de ce que nous faisons et, évidemment, aussi faire ce que nous disons. Je voudrais mentionner ici l'exemple de la Campagne sport de l'IBB. À l'avenir, un tournoi international pourra-t-il encore être organisé sans que les droits des travailleurs ne soient massivement bafoués au préalable? L'IBB et notre fédération Centrale Générale-FGTB mettent le doigt sur la plaie, mais après la désignation du Qatar comme hôte de la Coupe du monde de football, nous avons crié pendant des années...dans le vide. La FIFA n'a pas voulu nous recevoir, le Qatar nous disait que tout allait bien et les médias ne se sont réveillés qu'environ deux ans avant le lancement de la compétition. Idem pour les chantiers des Jeux Olympiques de Paris et bientôt, ceux de la Coupe du monde de football aux États-Unis, au Mexique et au Canada (2026), etc.

Ce livre met en évidence des problèmes et des défis, mais propose également des solutions et décrit avec clarté les enjeux pour le syndicalisme national et international. Dans le cadre de nos activités internationales, nous constatons à chaque fois que les droits des travailleurs sont généralement, si pas toujours, la dernière chose sur laquelle les investisseurs s'attardent. Alors si les syndicats et les syndicalistes ne se préoccupent plus du sort de millions de travailleurs, qui le fera? Nous avons identifié les défis, nous devons maintenant les relever ensemble.

**LE
MONDE
EST
À
NOUS**

4.

**Nous devons
sauver la terre**



LE RÉCHAUFFEMENT DE LA TERRE EST INDÉNIABLE

C'est la petite Suédoise Greta Thunberg qui a attaché le grelot en 2018. Encore étudiante, elle se mit en grève et squatta l'entrée du parlement suédois. Elle

entendait attirer l'attention sur la problématique du climat et exiger que les politiques respectent enfin les décisions du sommet de Paris sur le climat. Son action a eu un retentissement mondial, en Belgique aussi donc. Les étudiants se sont croisés les bras, ont manifesté et ont confronté les politiques à leur absence de volonté ou incapacité à prendre des mesures d'ordre climatique. Ces jeunes ont en tout cas réussi à faire inscrire la problématique plus haut dans l'agenda politique.

Besoin d'eau et inondations

Il y a deux ans, une vague d'inondations a dévasté les régions belges situées autour de Liège et Verviers. Ce qui avait commencé comme une averse soutenue s'est transformé en déluge et la Wallonie et une partie du Limbourg ont subi de graves inondations qui ont fait beaucoup de victimes et dégâts matériels. En Allemagne et en Autriche, des inondations ont eu un impact analogue. Le phénomène est entre-temps devenu récurrent. En 2023, la Lybie, l'Italie, l'Espagne, les pays des Balkans, la Scandinavie, l'Australie et le Canada ont à leur tour connu de graves inondations. L'encre de ce livre sera à peine sèche que d'autres pays et régions seront certainement venus allonger la liste.

Les années écoulées ont également vu une augmentation des incendies de forêts. L'Europe du Sud doit

simultanément faire face à des vagues de chaleur et des pénuries d'eau. Tout cela doit nous alerter : les conséquences du réchauffement de la planète sont devenues un problème global. Pendant l'été 2023, des températures jusqu'à 45 °C ont été mesurées en Espagne et des touristes ont dû être évacués de Rhodes parce que les autorités ne parvenaient pas à maîtriser les incendies de forêts.

Le reste du monde souffre aussi du réchauffement climatique. Les gigantesques feux de forêt d'Australie en 2020 et les graves incendies de Californie en 2022 sont encore dans nos mémoires. À Hawaï, un terrible incendie a également éclaté en août 2023.

La montée progressive du niveau des mers et la fonte des calottes glaciaires ne sont plus mises en doute que par les climatosceptiques les plus durs. Les îles et communautés côtières ressentent déjà maintenant les effets directs du réchauffement climatique. En plus de la montée des eaux, nombre d'îles et archipels sont ravagés par des conditions climatiques extrêmes. Comme Tuvalu au milieu de l'Océan Pacifique. À cause de l'augmentation du niveau des océans, l'île pourrait devenir inhabitable d'ici 50 ans.

Garder la tête dans le sable ou passer à l'action ?

À l'instar de figures telles que Donald Trump, nous pouvons naturellement enfouir notre tête dans le sable et nier ce phénomène naturel indéniable. Ou refuser d'admettre que c'est à cause du comportement humain que nous assistons au réchauffement de notre planète. Ce serait une énorme sottise. Une

meilleure alternative, ou la seule en fait, consiste à regarder la dure réalité en face et essayer de faire quelque chose. De plus en plus de personnes en sont désormais convaincues. Tous ces problèmes de climat ne s'arrêtent pas aux frontières d'un pays ou d'un continent, et doivent dès lors être abordés au niveau international.

Le panel climat des Nations Unies a lancé une mise en garde plus claire encore en mars 2023. Nous pouvons encore éviter un cataclysme climatique, mais il faut alors que tout le monde se retrouve les manches. Cela nécessitera une révolution. Si nous faisons tous des efforts entre maintenant et 2030, nous pouvons encore rectifier pas mal de choses mais il faudra pour cela mobiliser tous les moyens disponibles, sans la moindre hésitation. Ce n'est pas moi qui le dis, mais le secrétaire général des Nations Unies, António Guterres. En juillet 2023, Guterres a déclaré que nous n'étions plus dans une période de réchauffement climatique, mais que nous avons atteint une era of global boiling. La terre ne se réchauffe pas, elle cuit.

De nombreux facteurs sont à l'origine des problèmes: les industries polluantes, l'agriculture industrielle ... Et nous devons bien l'admettre, l'économie du transport constitue une partie du problème. Mais c'est aussi une partie de la solution.

LE TRANSPORT EST UNE PARTIE DU PROBLÈME

De tous les secteurs concernés, le transport est celui qui produit le plus de gaz à effet de serre en Belgique. C'est également l'un des rares secteurs où les émissions ont augmenté au cours des 30 dernières années.

Transport par route – Cette augmentation est largement imputable au transport par route, qui représentait, en 2019, 98,1 pour cent des émissions totales du transport pour le pays. La navigation intérieure n'atteint que 1,6 pour cent des émissions, le transport par le rail 0,3 pour cent. Le transfert modal reste clairement une priorité.

Navigation – Récemment, le conseil communal d'Amsterdam a décidé d'interdire les bateaux de croisière. Chaque année, une centaine de ces navires accostent dans le terminal de croisière d'Amsterdam Centraal. Lorsque j'étais en Australie en 2022, j'ai vu le même genre d'hôtels flottants amarré à Sydney. A Amsterdam, une large majorité du conseil communal était favorable à cette décision. Une étude avait démontré qu'un navire de taille aussi gigantesque rejette autant d'azote que 31.000 camions circulant sur le ring d'Amsterdam. Venise avait pris des mesures contre les navires de croisière deux ans plus tôt et a vu les émissions de CO₂ baisser de 80 pour cent.

Transport aérien – Voler est d'après Greenpeace la forme de mobilité la plus préjudiciable en termes de climat. Les chiffres d'émissions officiels qui circulent au sujet de l'aéronautique (« à peine 2 pour cent des émissions totales ») sont selon eux trompeurs. Pour commencer, les effets climatiques des vols d'avions vont au-delà des seules émissions de CO₂. Il faut tenir compte aussi des émissions d'oxyde d'azote (NOx). Les effets hors-CO₂ sont deux fois pires que le seul impact du CO₂ sur le réchauffement. L'aviation commerciale représentait, en 2018, 5,5 pour cent de l'ensemble du réchauffement de la terre causé par l'homme. De plus,

« La terre ne se réchauffe pas, elle cuit. »



l'aviation est l'une des causes d'émissions de CO₂ augmentant le plus rapidement.

Un rapport publié récemment par Greenpeace montre que les spécialistes du low cost comme Ryanair et Wizz Air ne sont pas seulement les plus gros pollueurs. Ils sont également les champions de la politique antisociale. Au cours de la décennie écoulée, le consommateur s'est certes habitué à la notion de citytrips à des tarifs dérisoires, mais là aussi la *race to the bottom* a un prix. Et pas seulement pour le climat. Les conditions de travail dans le secteur aéronautique se sont sensiblement dégradées ces dernières années, à la suite de l'apparition de compagnies low cost comme Ryanair. Et nous en revenons ainsi au dumping social.

Nous connaissons l'attitude anti-syndicats du CEO de Ryanair Michael O'Leary. En 2012, il déclarait encore « qu'il gèlerait en enfer » avant qu'il reconnaisse les syndicats. Entre-temps, il a été contraint, sous la pression d'actions syndicales, de reconnaître les syndicats dans différents pays et de conclure des accords avec eux.

A son corps défendant, c'est sûr. On lui a en tout cas répondu du tac au tac. Durant l'été 2023, les pilotes belges de Ryanair sont partis en grève. Malgré les intimidations du management et l'utilisation de toutes les pratiques antisyndicales possibles, ils ont eu le courage d'aller jusqu'à la confrontation et d'arrêter le travail pendant plusieurs jours.

Hans Elsen, du syndicat ACV Pulse, a expliqué pourquoi les pilotes avaient fait grève en été : « Les pilotes n'acceptent pas la dénonciation d'une cct régissant les temps de travail et de repos. Ils exigent aussi le rétablissement des salaires, après avoir dû céder 20 % de leur salaire pendant la crise du Covid. »

A l'occasion de son congrès de 2022 à Budapest, l'ETF a par ailleurs mené des actions contre les pratiques antisyndicales de Wizz Air.

Le secteur du low cost utilise chaque faille dans la législation pour se montrer le plus compétitif possible et maintenir ainsi les prix au niveau le plus bas. Ce qui a naturellement des conséquences pour les travailleurs, qui en sont les premières victimes.



Ces mêmes compagnies s'efforcent également d'interdire à leurs travailleurs de s'affilier à un syndicat. C'est naturellement illégal, mais la pression est grande.

En outre, beaucoup de travailleurs du secteur de l'aviation, surtout en Europe de l'Est, sont indépendants et ne bénéficient dès lors que d'une couverture sociale limitée. Ces mêmes compagnies aériennes touchent cependant souvent, directement ou indirectement, des subsides locaux ou régionaux considérables. En Belgique aussi, Ryanair, par exemple, est cajolé.

Même si le secteur aérien, selon les chiffres du Parlement de 2021, n'est responsable « que » d'environ 4 pour cent des émissions totales de gaz à effet de serre dans l'Union européenne, les émissions de CO₂ dans le secteur sont en augmentation constante. Les émissions de gaz à effet de serre provoquées par l'aviation et la navigation internationales ont progressé rapidement au cours des trois décennies écoulées, du

fait de l'augmentation des échanges commerciaux et du nombre de passagers.

La navigation internationale est à l'origine de 3 pour cent des émissions mondiales de CO₂ et représente 90 pour cent de l'ensemble du transport de marchandises.

... ET UNE PARTIE DE LA SOLUTION

Avec le Green Deal – un projet du commissaire européen Frans Timmermans – l'Europe semble fermement décidée à réduire les émissions de CO₂. Ce deal a certes vu le jour dans une version édulcorée mais des initiatives sont prises.

Des combustibles durables dans la navigation ...

Les navires de plus de 5.000 tonnes par exemple tomberont sous le coup du Système d'échange de quotas d'émissions en Europe (ETS). À partir de 2024, il faudra payer pour 40 pour cent des émissions de CO₂, à partir de 2025 pour 70 pour cent et à partir de 2026 pour 100 pour cent.

« Les travailleurs du transport ne peuvent pas payer la note de la crise du climat! »

A court terme, les navires devront donc utiliser moins de carburant et du carburant plus propre. Les émissions peuvent déjà être directement réduites par des mesures techniques, pense le bureau de recherche CE Delft. En plus du moteur, des bateaux peuvent être propulsés par l'énergie éolienne grâce à un système de voiles. Du CO₂ peut en outre être épargné en naviguant plus lentement et en utilisant moins d'énergie fossile polluante. Et au stade final, la navigation devra passer à l'usage de combustibles durables.

Le plus grand armateur de containers au monde, la société danoise Maersk, a entre-temps commandé 25 bateaux qui peuvent naviguer au méthanol. Le méthanol est « vert » quand il est fait d'hydrogène issu d'une électricité durable. Les navires sont hybrides et peuvent donc aussi fonctionner au mazout et au gasoil.

... à un transport public à des tarifs abordables

Un transport public pratiquant des tarifs abordables, efficient et suffisant, avec des moyens durables, constitue l'une des solutions pour les villes bloquées par les files de personnes contraintes à utiliser des moyens de transport individuels pour se rendre à leur travail. Les autobus peuvent parfaitement rouler à l'électricité ou à l'hydrogène. Et un seul bus peut transporter plus de 50 passagers. Cela peut retirer des centaines de voitures de la route. Nous devons donc non seulement nous battre pour des transports en commun dans l'intérêt des travailleurs des secteurs que nous représentons mais aussi si nous voulons une plus grande durabilité.

Actions climatiques : pas au détriment des travailleurs du transport!

Le défi qui occupe les syndicats en général et ceux du transport en particulier est de savoir qui va payer la facture des solutions élaborées pour faire face aux défis climatiques. Les travailleurs du

transport ne peuvent pas payer la note de la crise du climat!

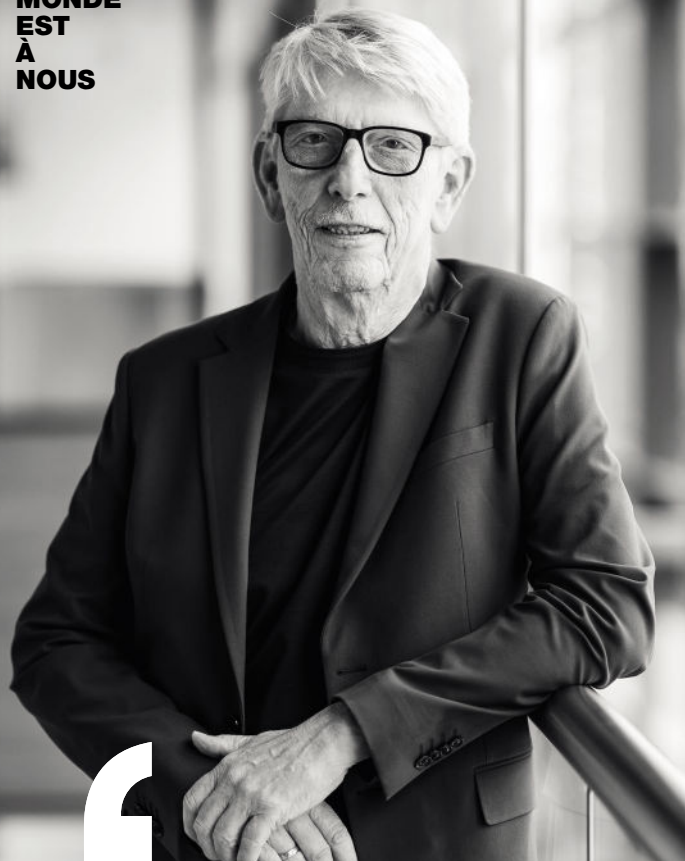
Qui va cracher l'argent pour investir dans la durabilité? Le citoyen lambda? Où va-t-on mettre à contribution ceux qui font des bénéfices (plantureux) en réalisant leurs activités économiques sans se soucier de la durabilité. Tiendra-t-on compte du contribuable ou de l'actionnaire?

Il va de soi qu'il faudra de l'argent pour réaliser la brusque transition climatique. Cela ne pourra se faire qu'en prélevant des impôts: pas sur le travail mais sur la fortune et les transactions financières. Et quid des personnes actives qui perdent leur emploi avec la disparition des industries fortement polluantes?

Si le secteur du transport est une partie du problème, cela signifie aussi que nous pouvons contribuer aux solutions à apporter. En passant par exemple par des innovations accélérées.

Nous devons interpeller les employeurs et les inciter à investir dans la durabilité, les camions électriques et l'usage de l'hydrogène comme carburant. Il y va de l'avenir de l'industrie où nous travaillons. S'accrocher aux anciens combustibles minéraux n'est pas un réflexe d'avenir. L'innovation est nécessaire si nous voulons que notre secteur survive.

Le défi climatique n'est pas mince, c'est clair. Que le transport en soit une cause majeure est tout aussi évident. Nous ne pouvons pourtant pas céder au pessimisme. Car quelles que soient l'ampleur et la portée de la problématique, un nombre aussi grand de possibilités existent.



En tant qu'ouvriers du transport, nous garantissons que nous sommes tous prêts à faire face aux prochaines années de transition, de développement et de changement.

JAN VILLADSEN

LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET LA LUTTE POUR L'ÉQUILIBRE SOCIAL VONT DE PAIR

L En tant que leader syndical danois et en tant qu'homme, je suis fier de voir des entreprises danoises être à la tête de la transition écologique mondiale et susciter l'espoir de faire bientôt le saut vers un monde durable.

Fier que des éoliennes danoises de Vestas soient installées aux États-Unis et en Australie, qu'Orsted et Copenhagen Infrastructure Partners investissent des milliards de couronnes danoises dans des parcs éoliens et dans la distribution d'électricité verte et que Maersk, géant danois présent dans le monde entier, restructure sa flotte mondiale avec 25 nouveaux navires fonctionnant au méthanol vert. Il s'agit là de signes positifs et visibles du changement qui s'opère dans les modèles économiques du monde entier.

Malheureusement, si on regarde plus loin, tout n'est pas durable. Les autres leaders syndicaux danois et moi-même ne pouvons hélas pas nous reposer sur nos lauriers avec un air fier et attendre que les investissements danois contribuent à la transition écologique mondiale.

JAN VILLADSEN

°14/03/1957. Danemark.

Président du syndicat danois 3F Transport. Membre du Management Committee et du Executive Board de la Fédération européenne des ouvriers du transport (ETF) et de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF).

Maersk, Vestas et Orsted ont tous signé de bonnes cct pour leurs travailleurs au Danemark et des codes de conduite dans le reste du monde. Mais ce n'est pas toujours synonyme d'un comportement correct et durable à l'échelle globale. Cela doit changer. Et cela ne peut changer que par le biais de la coopération internationale et de l'action syndicale internationale.

C'est pour cette raison que mon syndicat, l'ITF et moi-même avons organisé une série de réunions entre les syndicats américains et australiens pour résoudre de nombreux conflits de travail inattendus concernant des cct et des accords applicables aux travailleurs du transport. Et à ce niveau, l'ITF et ses syndicats affiliés ont encore beaucoup à faire. Ils doivent surveiller la flotte et les ports de Maersk dans le monde entier et suivre de près les conditions de travail des marins et des travailleurs.

La transition écologique et les promesses de durabilité sonnent bien dans la bouche des acteurs mondiaux. Mais les mots ne suffisent pas, car les objectifs écologiques et les résultats ne garantissent pas à eux seuls des modèles économiques durables et un comportement juste et décent à l'égard des travailleurs.

l'ONU a fixé 17 objectifs contraignants pour le développement durable. Même si l'accent est souvent mis sur cette transition écologique, nous ne devons pas non plus oublier l'importance de l'enseignement, de la santé, de la protection sociale et de l'emploi dans cette transition. Car, finalement, tous ces objectifs sont liés.

La transition écologique ne peut se faire seule. Le monde a besoin d'une transition et d'une restructuration de l'économie pour devenir durable. Il est tout aussi important que tout le monde bénéficie

d'une bonne éducation et de la formation nécessaire. Il est également important que nous ayons tous une vie et un travail décent. Tout le monde doit pouvoir se réjouir de l'avenir.

C'est pourquoi nous avons besoin des syndicats et de l'action syndicale mondiale pour les transitions à venir. Nous devons agir en tant que partenaires actifs et constructifs afin de garantir l'équité et la durabilité. Pour le climat et pour les êtres humains. Pour les travailleurs. Tant pour l'environnement que pour l'équilibre social. Les objectifs sont contraignants pour nous tous.

C'est pourquoi l'objectif 17 de l'ONU, à savoir des partenariats actifs, est particulièrement important. Une transition écologique et durable exige une participation active, des partenariats équitables et des compromis équilibrés de notre part à tous. Et en tant que syndicats, nous devons être prêts et nous tenir à une promesse claire :

En tant qu'ouvriers du transport, nous garantissons que nous sommes tous prêts à faire face aux prochaines années de transition, de développement et de changement. La seule chose que nous demandons est d'être entendus et invités à contribuer et à collaborer à la politique climatique mondiale et nationale pour les entreprises et le secteur du transport.

Le changement climatique ne doit pas devenir incontrôlable. Les ouvriers du transport, entre autres, offrent la garantie que ça n'arrivera pas, si nous nous impliquons activement dans le dialogue afin de trouver un nouvel accord équitable pour tous.

**LE
MONDE
EST
À
NOUS**

5. Pour l'Europe



L'EUROPE AUJOURD'HUI

L'Union européenne que nous connaissons aujourd'hui est l'aboutissement d'un long processus d'unification progressive. Il n'entre pas dans nos intentions de retracer l'histoire de ce cheminement. Mais nous pouvons dire sans crainte de nous tromper que tout a officiellement commencé en 1951 lorsque six pays ont décidé de créer la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier (CECA) : la Belgique, l'Allemagne, la France, l'Italie, le Luxembourg et les Pays-Bas. En 1958, cette communauté a donné naissance à l'appellation Communauté Economique Européenne (CEE). Et en 1993, le nom a été modifié en Union Européenne.

Entre-temps, l'UE s'est transformée en un ensemble de 27 Etats membres, s'étendant sur une superficie de plus de 4 millions de kilomètres carrés et comptant 447,7 millions d'habitants. L'impact de cette Europe sur notre vie quotidienne, notre travail, nos loisirs... ne peut certainement pas être sous-estimé.

Impact de l'Europe sur le transport

Dans les discussions avec des syndicalistes du secteur du transport, il m'arrive de dire que la réglementation du secteur est déterminée à environ 85 pour cent au niveau européen. Ce pourcentage peut même être dépassé.

Le régime des temps de conduite et de repos, qui définit pendant combien de temps un chauffeur

professionnel peut rouler d'une traite avant de devoir se reposer.

Le tachygraphe, qui contrôle si le chauffeur s'y conforme.

La règle du cabotage, qui définit combien de temps un chauffeur poids lourd peut rouler dans un pays européen avant d'être obligé de rentrer chez lui.

Les règles d'équipage en matière de navigation interne, qui seront bientôt fixées à l'échelon européen.

Et n'oublions pas le rôle négatif joué à deux reprises par l'Europe concernant le « paquet des services portuaires ». Ses propositions tendaient à raboter le statut relativement protégé des dockers dans de nombreux Etats européens.

Tout cela est décidé au niveau européen. Souvent à l'issue de longs pourparlers, souvent en guise de compromis entre des intérêts divergents. Toujours au bout d'une procédure complexe où le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission européenne ont leur mot à dire.

Et on peut en penser ce qu'on veut. On peut avoir des critiques à émettre (et il m'arrive d'en avoir de sérieuses), mais cette Union européenne existe et exerce un impact énorme sur la vie des citoyens des Etats membres. En tant que militant syndical, on est donc obligé de s'y intéresser. Surtout si l'on veut défendre les intérêts de gens que l'on représente. Et c'est ce que nous voulons, non ?

Si nous nous désintéressons de l'Europe, l'Europe s'intéressera à nous de toute façon. Et vraisemblablement pas de la façon qui nous plaît.

Pour ou contre ?

En tant que militants syndicaux, oserions-nous encore dire que nous sommes partisans du projet européen ? Combien de politiques, voire des syndicalistes, osent encore dire qu'ils soutiennent l'Union européenne ? Qu'ils sont convaincus que la collaboration transfrontalière est susceptible de générer un progrès pour tous les citoyens européens ? Osons-nous encore expliquer aux jeunes générations que la construction européenne a permis 75 années de paix en Europe ? Rappelons-nous le temps où nous avions besoin de quatre moyens de paiement différents pour voyager en camion de la Belgique vers le Portugal : les francs belge et français, la peseta espagnole et l'escudo portugais. Et qui ne pestait pas face à la paperasserie et les temps d'attente parfois longs aux frontières ?

Aujourd'hui, il est devenu de bon ton d'adopter l'attitude inverse. Si on demande au docker lambda ce qu'il ou elle pense de l'Europe, on reçoit vite un avis négatif tranché sur diverses atteintes portées à son statut en Belgique. Et sur la façon dont la réglementation européenne est utilisée pour remettre un bon statut en question.

On recevra une réponse identique du transporteur qui voit son emploi détérioré par le dumping social ayant le vent en poupe en Europe. Un transporteur qui a d'abord vu ses collègues d'Europe de l'Est submerger le marché pour ensuite voir arriver des travailleurs extérieurs à l'Union : des Ouzbeks, des Biélorusses, des Ukrainiens et même des Philippins. Tous trop peu payés, tous exploités, tous entraînés dans la *race to the bottom* organisée dans l'industrie du transport.

Et nous savons très bien que le Brexit n'a pas seulement été encouragé à droite en Grande-Bretagne. Nous pouvons certes difficilement qualifier Nigel Farage de progressiste mais de nombreux travailleurs, y compris des syndicalistes, ont aussi mené une campagne active pour la sortie de la Grande-Bretagne de l'Union européenne.

La question est de savoir s'ils sont encore convaincus de leur choix aujourd'hui. Le fait est qu'une partie de la gauche en Grande-Bretagne – le Parti travailliste inclus – a soutenu activement ou au moins passivement le Brexit. N'oublions pas : même Jeremy Corbyn, leader du Labour au moment du Brexit, restait aussi sibyllin sur la question.

L'idée de la construction européenne était pourtant en principe progressiste et de gauche. Le socialiste italien Spinelli avait rédigé un projet sur la forme que pourrait prendre l'Europe lorsqu'il était détenu sur l'île de Ventotene. Nous parlons là des années trente du siècle dernier lorsque le fasciste Benito Mussolini était au pouvoir en Italie. La légende dit que Spinelli écrivait son projet pour l'Europe sur des feuilles à cigarettes, qui avaient été sorties de prison cachées dans le soutien-gorge de sa future épouse.

Internationaliste

Je suis moi-même internationaliste. Je ne me sens aucunement attiré par le nationalisme ou le repli sur la pensée nationale d'un pays ou d'une région.

C'est François Janssens, un ancien président de la FGTB, la Fédération du syndicat socialiste en Belgique, qui m'a transmis le message puissant du socialiste français Jean Jaurès. A la veille de la Première Guerre mondiale, celui-ci s'efforçait d'éviter l'éclatement du conflit mais il fut assassiné par Raoul Villain, un nationaliste français qui voulait quant à lui la guerre avec l'Allemagne. Ce

« L'impact de cette Europe sur notre vie quotidienne, notre travail, nos loisirs... ne peut certainement pas être sous-estimé. »

lâche meurtre – il fut abattu par derrière d'une balle dans la tête – montre combien le message de Jaurès était fort. Actif dans le mouvement socialiste, internationaliste, Jaurès savait que les conflits armés ne sont pas les guerres des travailleurs mais qu'ils sont décidés par des groupes puissants en vue d'enrichir l'industrie de l'armement.

Guerre et nationalisme vont d'ailleurs de pair. Dans la région où je suis né, la Flandre, le nationalisme va en outre de pair avec la droite. Autoritaire, la plupart du temps.

La N-VA (Nieuw-Vlaamse Alliantie), qui participe à la gestion de cette même Flandre à divers niveaux depuis vingt ans, défend un programme socio-économique qui peut être qualifié de libéral et de droite. Et le Vlaams Belang, encore plus extrémiste, prétend défendre l'homme et la femme de la rue mais s'appuie dans la pratique sur un programme qui veut maintenir les salaires à un bas niveau, prône la modération salariale, s'oppose aux droits des lgbtqia+.

Droite et – plus encore – extrême droite surfent d'ailleurs sur les sentiments anti-européens présents dans une grande partie de la population.

Avec la droite populiste, il est de bon ton d'arpenner les marchés pour y débiter sa prose contre la prétendue élite, contre l'establishment. Bruxelles, capitale de l'Union européenne, fait aussi partie de ses cibles favorites.

Journaliste et experte des questions européennes, Caroline de Gruyter a déclaré dans une interview au journal De Morgen: « Avant le Brexit et avant l'invasion russe en Ukraine, beaucoup propageaient des scénarios d'« EU-exit ». Jusqu'à ce qu'ils voient les ravages causés par le Brexit et la façon dont les grandes puissances passent au-dessus de nos

têtes avec l'Ukraine. On s'est aussi rendu compte qu'un pays est faible tout seul. C'est pourquoi tous les Etats membres ont consolidé leurs convictions européennes et accueilli des pays comme la Finlande (avec le Parti des Finlandais – radical de droite – au pouvoir) à l'OTAN. L'extrême droite a donc abandonné le discours de l'« exit ». Ils veulent désormais accéder au podium européen et changer l'Europe de l'intérieur. C'est leur nouvelle stratégie. Ce ne sera pas si simple, car ils restent aussi nationalistes et s'opposent entre eux sur bien des sujets. Mais lorsqu'il s'agit de réduire les libertés socio-culturelles, comme les droits des homosexuels et la liberté de la presse, ils font tous front. »

Si nous voulons apporter une réponse au discours anti-européen populiste de l'extrême droite, nous devons oser faire des choix clairs et avoir le courage de nous opposer aux positionnements simplistes et irréalistes. Nous devons avoir le courage de défendre l'Europe. Pas l'Europe actuelle: celle de la privatisation et de la libéralisation. Mais une Europe sociale. Sans Europe sociale, pas d'Europe.

UNE AUTRE EUROPE

Nous ne devons pas pour autant être naïfs. L'Europe que nous connaissons aujourd'hui ne correspond pas du tout au projet que visaient Altiero Spinelli et ses camarades.

Soyons honnêtes: l'Europe est essentiellement un montage économique. Avec le principe de la liberté de circulation des marchandises, des personnes et des services comme vache sacrée. L'Europe est aujourd'hui un marché où il est bon de faire des

affaires, où il est bon de gagner de l'argent (beaucoup) comme entreprise privée.

Chacun sait de quelle façon impitoyable l'Europe a frappé les Grecs pendant et après la crise financière de 2008. Le pays était au bord de la banqueroute et, sous l'impulsion de l'Allemagne, il s'est vu recadrer sévèrement. Les Grecs devaient faire des économies. On a tendance à l'oublier mais le système des soins de santé s'est alors effondré et les pensions ont été réduites drastiquement. La vente des infrastructures publiques grecques était l'une des conditions pour l'octroi des prêts d'urgence destinés à éviter la faillite du pays. Le port du Pirée a été vendu, les Chinois de Cosco détenant désormais une participation majoritaire de 67 pour cent. Thessalonique est également entre des mains privées. L'exploitation de quatorze aéroports a été transférée à l'exploitant de l'aéroport de Francfort et le transport des personnes par voie ferroviaire appartient désormais à la firme italienne Trenitalia.

La discipline budgétaire est l'une des pierres angulaires de la construction européenne. Quand les clignotants d'un pays s'allument, il se voit directement rappelé à l'ordre. Les règles budgétaires sont contraignantes, une discipline de fer est observée. Des pays sont souvent obligés de pratiquer des coupes sombres. Ce qui affecte les services publics et la sécurité sociale. De telles règles strictes n'existent pas dans le domaine social. Si d'avenure des accords sont conclus au niveau social, ils restent non contraignants. Comme le socle européen des droits sociaux.

Il est dès lors très difficile d'expliquer à quelqu'un qui travaille au département marchandises des chemins de fer français (SNCF) que l'Europe est un projet porteur d'espoir. Ce même cheminot a en effet vu la SNCF contrainte de privatiser son département marchandises, sous la pression de la

réglementation européenne. Avec de graves conséquences pour le personnel.

Nous avons déjà évoqué le cas du routier confronté au dumping social (« la faute uniquement à l'Europe ») ou du docker contraint de se battre contre plusieurs batteries de mesures portuaires portant atteinte à la protection des ouvriers. Les travailleurs se sentent souvent impuissants face au mastodonte nommé Europe. C'est compréhensible : les procédures de prise de décision au niveau européen sont complexes, une personne ordinaire ne peut plus s'y retrouver. Pourtant, il est encore possible d'exercer un impact sur le processus décisionnel de l'Europe.

MENER DES ACTIONS EN EUROPE S'AVÈRE PAYANT !

Les actions syndicales contre les différents paquets portuaires en Europe sont un bel exemple de la façon dont les dockers se sont opposés aux plans désastreux de l'Union européenne visant à détricoter leurs avantages statutaires dans de nombreux pays européens.

A deux reprises, l'Europe est venue avec un paquet de mesures devant « réguler » le secteur des ports. Ou - disons plutôt - le déréguler. Il s'agissait des Port Packages 1 & 2 : deux tentatives visant à forcer les Etats membres à s'attaquer aux statuts protégés des dockers en Europe. L'un des points épineux était le selfhandling. Qui revient à dire que l'équipage allait devoir charger et décharger lui-même des navires. Chacun - même un enfant - sait que ce type d'activité est difficile et même dangereux. C'est pourquoi les dockers sont bien formés et apprennent comment charger et décharger un navire en toute sécurité. Seul un docker bien formé est capable d'exécuter ce travail convenablement. La Commission européenne voulait donc passer outre à ces règles strictes et à cette formation de plusieurs semaines.

Coup sur coup, des propositions ont été mises sur la table afin de tirer le statut des dockers vers le bas! Mais elles ont pu être stoppées les deux fois. Non que les dockers aient poliment prié la Commission européenne de les retirer. Mais parce que les dockers européens sont passés à l'action : en faisant du lobbying auprès des politiques, en demandant le soutien de parlementaires européens proches, en descendant dans la rue pour manifester, jusqu'à Bruxelles et Strasbourg. L'opposition des dockers à ces propositions funestes de dérégulation est un exemple pour le monde ouvrier et doit nous amener à croire en notre propre force. Si nous le voulons vraiment, nous le pouvons!

« La dimension démocratique de nombreux Etats membres régresse et cela risque de se faire ressentir au Parlement européen. »

Mais le Paquet Mobilité de l'Europe est aussi un bel exemple de l'influence que nous pouvons avoir en tant qu'ouvriers du transport si nous le voulons. C'est un paquet de mesures que la Commission européenne avait mises sur la table pour limiter le dumping social. Les constatations de la Commission étaient bonnes mais les solutions qu'elles proposaient étaient proprement catastrophiques.



La Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) est parvenue à corriger ces propositions catastrophiques pour aboutir à un compromis acceptable. Nous n'avons certainement pas obtenu gain de cause sur tous les points mais nous avons pu peser sur les discussions au Parlement, au Conseil et à la Commission. Combien de fois n'aura-t-il pas fallu pour cela défilier devant le Parlement européen à Bruxelles et Strasbourg? A combien de meetings, contacts et hearings n'avons-nous pas été présents avec des dossiers chauds et des témoignages poignants de chauffeurs? Nous avons finalement été entendus. Une fois encore, pas parce que nous l'avions gentiment demandé mais en faisant la démonstration de la force que nous possédons. Le pouvoir de la rue, des électeurs, des consommateurs, des personnes actives...

LES ÉLECTIONS EUROPÉENNES DE 2024

Du phénomène marginal au raz-de-marée

Dans divers pays européens, on assiste à une percée des partis politiques d'extrême droite, populistes et nationalistes. En Hongrie, un pays membre de l'Union européenne, Viktor Orbán provoque constamment des remous dans cette même Union.

Dans plusieurs pays européens, nous sommes confrontés à des gouvernements autoritaires, comme en Hongrie. En Italie, un parti néofasciste est au pouvoir avec Meloni. En Espagne, on a déjà assisté à une percée du parti d'extrême droite Vox aux élections régionales et les conservateurs du Partido Popular n'ont pas hésité à s'allier à eux pour la formation des parlements régionaux. Aux élections législatives anticipées de juillet 2023, le Partido Popular a gagné de nombreux sièges et est devenu le premier parti. Pas assez, heureusement, pour former une majorité avec les extrémistes de Vox. Le Parti socialiste ouvrier espagnol a même gagné quelques sièges après sa participation

au gouvernement. Un nouveau scénario à l'italienne a donc pu être temporairement (?) bloqué. En Finlande, le Parti des Finlandais est entré au gouvernement.

La liste s'allonge de plus en plus. Ce qui avait débuté comme un phénomène marginal prend désormais des allures de raz-de-marée. Il est bon de se pencher à nouveau sur le climat économique qui avait précédé la Seconde guerre mondiale. Le rôle joué par les fascistes italiens était alors aussi marginal. Les communistes et les socialistes étaient présents partout dans la plaine du Pô. Mussolini (qui était d'ailleurs un ancien socialiste) est malgré tout parvenu en assez peu de temps à éliminer les progressistes et à rallier les travailleurs à sa cause par la contrainte ou la séduction. Cela doit rester une leçon. La dimension démocratique de nombreux Etats membres régresse et cela risque de se faire ressentir au Parlement européen.

Mobiliser les forces de gauche

Nous devons mobiliser toutes les forces de gauche et progressistes en 2024 pour faire entendre la voix de l'homme de la rue au Parlement européen, pour que les aspirations de ceux qui travaillent puissent encore trouver un relais politique.

Les deux blocs de pouvoir traditionnels, la fraction de l'Alliance progressiste des socialistes et démocrates et les chrétiens-démocrates du PPE, risquent de perdre leur majorité commune au parlement. Cela signifie qu'il deviendra plus difficile de parvenir à des compromis entre les deux groupes. De plus, nous constatons que le PPE accueille de plus en plus de partis populistes et de droite carrément radicale dans sa fraction. Le rôle du PPE et de ses membres est d'ailleurs crucial. Cette fraction européenne pourrait-elle conclure des accords avec la droite extrême pour maintenir sa position

dominante au Parlement européen ? Cette possibilité existe bel et bien et s'avère inquiétante. L'histoire récente nous apprend que lorsque la droite modérée reprend les positions de l'extrême droite, cette même extrême droite se radicalise encore plus. Un dérapage à (l'extrême) droite est alors garanti.

L'actuel président du groupe PPE, Manfred Weber, a déjà donné un coup de barre à droite. Le rôle joué par le PPE dans le récent débat sur le climat est inquiétant. Espérons que tous les partis démocrates chrétiens ne se laisseront pas entraîner dans cette dérive droitiste et que les modérés réagiront quand le point de non-retour sera atteint. Aux Etats-Unis, les républicains ont connu le même dérapage avec le mouvement du Tea Party.

Caroline de Gruyter, une journaliste néerlandaise qui écrit surtout sur les questions européennes, donne dans De Morgen l'exemple de la CSU en Bavière quand le parti extrémiste de droite Alternative für Deutschland (AfD) s'y est aussi développé : « Les démocrates chrétiens conservateurs voyaient leurs voix diminuer et ont dès lors amorcé

un virage à droite dans l'espoir de récupérer leurs électeurs. Mais les choses se sont passées tout autrement. Leur électorat fondait de plus en plus. L'actuel ministre bavarois de la Culture Markus Blume a mis fin au processus en s'en prenant à la mi-2020 à l'AfD. Il a alors dit quelque chose que je n'oublierai jamais. Lorsqu'un journal lui a demandé pourquoi il changeait à nouveau de cap, il a répondu ceci : « Du kannst ein Stinktier nicht überstinken ! » On ne peut pas puer plus fort qu'un animal puant ! La pratique l'avait démontré. Chaque fois que la CSU s'aventurait plus à droite en reprenant le discours extrémiste à son compte, l'AfD virait encore plus à droite. On finissait ainsi par intégrer le mainstream de la pensée d'extrême droite avant même d'avoir pu s'en rendre compte. »

Plus les Etats membres se situent à droite, plus la Commission européenne et le Conseil de l'Union européenne mèneront une politique de droite. La construction européenne est à l'heure des révisions. Œuvrons pour une Europe démocratique dotée d'un parlement directement élu qui aurait plus de pouvoir que maintenant.

La chose est d'ailleurs confirmée par Theo Francken, du parti nationaliste flamand N-VA, sur les réseaux sociaux : « En revanche, j'espère sincèrement qu'une grande majorité de centre-droit pourra se former au Conseil européen et au Parlement européen après 2024. Ce n'est qu'ainsi que l'Europe pourra à nouveau se défendre. Ce n'est qu'ainsi que nous pourrons notamment stopper les vagues migratoires illégales. Avec la gauche nous n'y arriverons jamais. Le passé (tout comme le présent) le prouve. »

Progressistes de toute l'Europe : soyez-en avertis.





La bataille vaut toujours la peine d'être menée et elle n'est jamais perdue d'avance.

HENDRIK VOS

Dernièrement, j'ai acheté une mappemonde sur un marché aux puces. Sur les cartes que l'on nous montrait à l'école, l'Europe paraissait grande et se trouvait au centre du monde. Une mappemonde est plus fidèle à la réalité. **Par rapport à d'autres régions du monde, l'Europe est petite et morcelée: une mosaïque de petits pays pour la plupart.**

Aujourd'hui et depuis longtemps déjà, les défis ne s'arrêtent plus aux frontières: le changement climatique, la migration, les pandémies, le terrorisme, l'exploitation sociale, l'évasion fiscale, etc. Pour y faire face, une approche commune est nécessaire. Les pays européens sont trop petits et insignifiants pour agir seuls. **L'appel nationaliste à exercer le plus de compétences possible au niveau des nations ou de leurs régions équivaut à une capitulation:** il est impossible d'apporter des réponses aux problématiques les plus importantes de notre époque en nous dispersant. En réalité, cela donnerait le champ libre à des puissances qui pourraient monter les États les uns contre les autres. Les grandes entreprises n'hésiteront pas à en profiter pour menacer de se délocaliser là où les règles sont les plus souples et où elles pourront faire le plus de profit sans être dérangées et sans devoir se préoccuper outre mesure d'accords sociaux.

Certains électeurs britanniques de gauche ont peut-être été amenés à croire que le Brexit conduirait à une plus grande prospérité ou à des normes sociales plus élevées.

HENDRIK VOS

°30/06/1972. Belgique.

Professeur en politique européenne à l'UGent.

Chroniqueur pour De Standaard. Auteur du livre «Dit is Europa - de geschiedenis van een Unie». Créateur de la série télévisée «Het Ijzeren Gordijn». Créateur du podcast «Het mirakel van Schuman» sur l'histoire de l'unification.

Aujourd'hui, ils se rendent compte à quel point ils ont été naïfs : la prospérité a baissé et lorsqu'il y a moins de gâteau, c'est surtout les programmes sociaux qui doivent se contenter d'une part plus fine. Les travailleurs ne sont pas non plus mieux protégés, bien au contraire. Les Britanniques tentent d'améliorer leur compétitivité perdue en travaillant à moindre coût et en suivant le moins de règles possible. La situation des travailleurs ne s'en trouve pas améliorée et une extension des droits sociaux n'est vraiment pas à l'ordre du jour. Un gouvernement de gauche n'y changerait rien non plus. Les architectes du Brexit, Boris Johnson et Nigel Farage en tête, avaient évidemment préparé leur parachute et, depuis lors, vivent dans le luxe grâce à leurs rentes.

La meilleure garantie pour de meilleures normes sociales est la conclusion d'accords à un niveau plus élevé, à savoir au niveau européen. Si chaque pays fixait ses propres règles sur, par exemple, les temps de conduite et de repos, ils insisteraient toujours pour que les accords soient moins stricts, avec pour argument que d'autres pays sont plus laxistes : la course vers le bas.

L'Europe est bel et bien un marché sans barrières, mais ce n'est pas le Far West, sans règles ni accords. Les entreprises actives sur le marché unique doivent respecter toutes sortes de lois relatives à la protection de l'environnement ou des consommateurs et de normes sociales. Il est presque impossible d'imposer le même niveau de législation au niveau national, ce que les Britanniques constatent aussi aujourd'hui.

Il est difficile de trouver un autre endroit dans le monde où le niveau de protection est plus élevé que dans l'Union européenne : qu'il s'agisse de la sécurité des jouets, de la sécurité alimentaire, de l'utilisation de pesticides ou des normes climatiques, les réglementations européennes sont presque toujours plus strictes que dans le reste du monde. Évidemment, cela ne signifie pas nécessairement qu'elles ont toutes assez de poids.

Même dans le domaine social, l'Europe est généralement plus stricte qu'ailleurs, en offrant plus de droits aux travailleurs. Pourtant, les réglementations ne vont pas aussi loin que ce que les syndicats souhaiteraient. Sur le plan social, l'Europe a avancé plus lentement que dans d'autres domaines. Cela s'explique principalement par le fait que différents États membres ont entravé ce progrès au cours des dernières décennies. Un certain nombre de pays souhaitaient avoir le droit d'assouplir les normes de manière indépendante afin d'être plus intéressants « sur le marché ». Cela vaut par ailleurs aussi dans le domaine de la fiscalité, et ce, dans une mesure encore plus grande.

La bonne nouvelle est que les organisations sociales, dont les syndicats, sont désormais bien conscientes de ces dynamiques et plaident de manière unie pour une approche commune, axée sur des normes plus élevées et plus strictes et sur une meilleure protection sociale.

La politique européenne n'est pas prédestinée à virer à droite. Les politiques doivent être constamment réévaluées et une majorité doit être atteinte pour chaque réglementation, tant parmi les gouvernements des États membres qu'au sein du Parlement européen. Si des propositions aux conséquences sociales néfastes circulent, il est en effet possible de s'y opposer, de mettre en place une résistance et de pousser la politique dans une autre direction. L'inverse est également vrai, et au moins aussi important : les syndicats eux-mêmes peuvent également faire des propositions et donc avoir un impact, en convainquant les gens, en constituant une base, en motivant les députés à les soutenir, en amenant les gouvernements des États membres à se joindre à eux, etc. Ce n'est pas une tâche facile : dans de nombreux États membres, les majorités penchent à droite parce que de nombreux citoyens ont également voté dans ce sens - ainsi fonctionne une démocratie. **Mais la bataille vaut toujours la peine d'être menée et elle n'est jamais perdue d'avance.** Il faut de bons arguments, de la combativité et de la conviction. Heureusement, les syndicats en ont rarement manqué.

**LE
MONDE
EST
À
NOUS**

6. L'Europe dans le monde



T **TOUS LIÉS, MAIS PAS ÉGAUX**
La Terre est entretemps peuplée de huit milliards d'habitants. Chacun a sa propre histoire, ses expériences et ses espoirs pour l'avenir: un avenir commun. Ensemble, nous formons un tout, nous sommes liés les uns aux autres. Cet ensemble fait face à des défis sociaux et climatiques colossaux.

L'image est belle, mais la réalité ne l'est pas toujours. Tout le monde n'a pas les mêmes chances à la naissance. Les différences restent grandes. L'accès aux soins de santé, à une vie digne, à un travail décent et à un enseignement de qualité, par exemple, est en grande partie déterminé par le lieu de résidence, l'origine ethnique, la classe sociale, le sexe, etc. L'écart est important.

MIGRATION: MENACE, DÉFI OU OPPORTUNITÉ ?

Europe, Amérique du Nord et du Sud, Moyen-Orient, Asie du Sud-Est... Des mouvements migratoires importants sont observés dans le monde entier. Parfois au compte-gouttes, souvent de façon massive.

La migration n'a rien de neuf, elle est de toutes les époques. En Europe, la grande famine a entraîné une migration massive vers les États-Unis et l'Australie. La crise de la pomme de terre en Irlande au milieu du dix-neuvième siècle, par exemple, explique pourquoi on retrouve aujourd'hui encore une communauté irlandaise soudée par-delà les océans. Selon un recensement réalisé en 2000, quelque 34 millions d'Américains ont des ancêtres irlandais.

Les gens quittent rarement leur pays par plaisir. Ils y sont poussés par les guerres, la pauvreté, la famine et le désespoir.

Mon épouse travaille comme bénévole dans une association gantoise offrant une aide matérielle aux réfugiés qui arrivent en Belgique: « Een hart voor vluchtelingen ». Les histoires qu'elle relate à la maison sont souvent très choquantes, voire déchirantes. Les femmes qu'elle rencontre ont presque toutes fui des situations épouvantables.

Ces réfugiés témoignent souvent aussi des dangers rencontrés sur les routes migratoires. Certains tentent, depuis l'Afrique, de rallier l'Europe en traversant la Méditerranée à bord de frêles embarcations. La traversée est pourtant très périlleuse. Depuis 2014, près de 30.000 migrants ont disparu ou ont perdu la vie en Méditerranée. J'ai moi-même visité l'Afrique à plusieurs reprises et j'ai vu de mes propres yeux la pauvreté et le désespoir d'une grande partie de la population. Je comprends pourquoi les Africains sont nombreux à tenter la traversée vers l'Europe.

Récemment, avec des collègues du syndicat, nous avons longé en voiture un quartier pauvre en Côte d'Ivoire. Lorsque nous avons parlé à nos camarades de la pauvreté criante qui nous avait presque agressé la vue lors de ce trajet, leur commentaire a été le suivant: « Ceux qui se retrouvent là y restent pour toujours. C'est un terminus dont on ne revient jamais! »

La plupart des pays « riches » réagissent en fermant leurs frontières. Ils compliquent autant que possible

la tâche des réfugiés tentant d'entrer dans le pays. Partout dans le monde, des murs sont érigés le long des frontières. Tout le monde se souvient qu'il s'agissait du thème central de la campagne électorale de Donald Trump: « Nous allons ériger un mur le long de la frontière avec le Mexique et il sera financé par les Mexicains! », avait-il crié à ses partisans. De même, en Hongrie, Victor Orbán a ordonné dès 2015 la construction d'un mur de 175 kilomètres aux frontières de son pays. Et tout le monde a déjà entendu parler du refoulement des migrants par les garde-côtes australiens.

Il s'agit d'une réaction crispée de pays relativement prospères qui s'efforcent de protéger cette prospérité, de la réserver à leur propre peuple. Leur raisonnement est clair: nous ne sommes pas capables de faire face à une migration massive, aussi protégeons-nous notre prospérité des « chercheurs de fortune » qui tentent d'entrer sur notre territoire.

Naturellement, il ne faut pas occulter les problèmes réels auxquels sont confrontés les pays qui accueillent cette vague migratoire. Les différences de langue, de culture, de coutumes et de religion causent des tensions, des malentendus, voire des conflits.

Les partis d'extrême droite et les populistes jouent sur les craintes de la population autochtone, les attisent et les traduisent en haine jurée.

Plus de budgets pour la coopération et le développement

A nous de sortir du simplisme et de trouver d'autres approches. En tant que syndicat, nous pouvons mettre sur pied des projets de collaboration avec des syndicats frères actifs dans des pays en difficulté. Ce n'est toutefois qu'une minuscule goutte d'eau dans un océan bien trop grand. Cela ne suffit pas.

Après la Seconde Guerre mondiale, l'Europe occidentale en ruines est reconstruite à l'aide du plan Marshall. On peut discuter longtemps des considérations à l'origine de ce plan. Ce qui est sûr, c'est qu'il s'agissait d'un plan d'investissement massif visant à aider les pays concernés à reconstruire leur économie et à recréer de la prospérité. Cette approche est absolument nécessaire.

Si l'on ne remédie pas aux causes de l'exploitation économique et du sous-développement dans les pays d'Afrique, par exemple, les Africains continueront de fuir la famine et le désespoir. Si nous n'encourageons pas des solutions pacifiques dans les nombreuses guerres qui font rage sur la planète, des personnes continueront de chercher leur bonheur dans des pays où elles pensent pouvoir bénéficier de meilleures conditions de vie.

Curieusement, ce sont précisément les partis voulant fermer les frontières qui souhaitent également réduire les budgets pour la coopération et le développement. Les pays dits développés se trouvent là à un choix fondamental. Si nous souhaitons garder notre prospérité, nous devons la partager. Si nous voulons que notre modèle de société survive, nous devons l'exporter. Non à coups de belles paroles, mais avec des actes concrets. Dans ce cadre, la part de produit national brut, 0,7 pour cent, avancée en Belgique comme objectif en matière de coopération et de développement, sera nettement insuffisante.

Nous avons même plutôt tendance à régresser. « En 2021, l'aide publique au développement belge s'élevait à 0,43 % du produit national brut. Pour atteindre l'objectif de développement durable d'ici 2030, ce chiffre doit atteindre 0,7 %. En prolongeant la tendance observée depuis 2000, cet objectif ne sera pas atteint. L'aide publique au développement évolue donc de façon défavorable. » Telles

sont les informations que l'on peut lire sur le site officiel du gouvernement belge.

La migration, une opportunité

Et si nous considérons la migration comme un atout ? La population occidentale connaît un vieillissement très rapide. Sans migration, nos pensions deviendront impayables et notre économie souffrira d'une pénurie croissante de main-d'œuvre, mettant notre modèle sous pression si nous bloquons les flux entrants.

Il importera donc de s'occuper des problèmes évidents qui vont de pair avec cette situation. En août 2023, le Voka, organisation patronale flamande, a lancé un cri de détresse : les entreprises belges souffrent d'une pénurie de main-d'œuvre et elles pensent pouvoir en trouver en Inde et au Mexique.

N'est-il pas temps, dès lors, de réfléchir sérieusement à la migration et à la façon dont nous pouvons aider les primo-arrivants à s'intégrer ? Comme ce fut déjà le cas lors de vagues migratoires antérieures : « Wir schaffen das ! ». Miser sur l'enseignement et la formation est un des moyens d'y parvenir. Il ne s'agit pas seulement d'un défi politique, mais aussi d'une responsabilité des employeurs. Cela s'appelle « investir dans l'avenir » !

a. La Chine, nouvel acteur mondial

La Chine est devenue une grande puissance économique en l'espace de 40 ans. C'est un acteur économique mondial. L'économie chinoise est également devenue une économie de marché. Une économie de marché dirigée par l'État. La Chine est entrée dans l'Organisation mondiale du commerce en 2001, après quoi les exportations chinoises ont de nouveau connu une croissance très rapide, après des poussées antérieures.

« Les partis d'extrême droite et les populistes jouent sur les craintes de la population autochtone, les attisent et les traduisent en haine jurée. »

Malgré les annonces pessimistes diffusées récemment sur l'état de l'économie chinoise, celle-ci est et reste la deuxième économie mondiale. D'après l'économiste Houze Song du Paulson Institute à Chicago, la croissance de la Chine sera de 4 pour cent en 2023, soit plus que dans les pays riches de l'OCDE. Il est vrai toutefois que la croissance chinoise est inférieure aux attentes ces derniers temps. Le fait que la Chine ne publie plus les chiffres relatifs à l'augmentation rapide du chômage des jeunes ne présage rien de bon. Dans le même temps, le système politique reste fondé sur un communisme fortement centralisé, le parti communiste tenant fermement les rênes. La Belt and Road Initiative, l'aménagement de nouvelles routes de la soie, en est un exemple. Par ce programme, la Chine investit dans de nouvelles liaisons internationales ferroviaires et terrestres vers la Chine. Ce projet s'étend en Afrique et en Asie également. Où que vous soyez en Afrique, la Chine y est active. Au Kenya ou en Côte d'Ivoire, où l'Union belge du Transport a des projets, la présence de la Chine est clairement visible. Au Kenya, le port de Mombasa a été doté d'un nouveau terminal à conteneurs avec l'aide de la Chine et la ligne ferroviaire Mombasa-Nairobi, très coûteuse, a été reconstruite grâce à des fonds chinois. Le port de Mombasa fait office de gage lorsque le Kenya n'est plus en mesure de rembourser l'emprunt. Il s'agit d'une stratégie dans le cadre de la Belt and Road Initiative : avoir la mainmise sur l'infrastructure portuaire. En Afrique, la Chine est clairement à la recherche de matières premières, de minerai, etc. et ces travaux d'infrastructure, ou l'acquisition de l'infrastructure existante, jouent un grand rôle à cet égard.

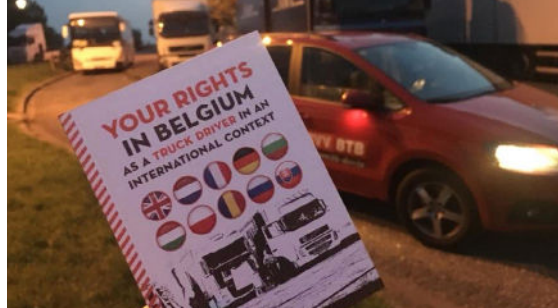
Made in China 2025 est un autre projet des autorités chinoises. L'objectif est de hisser la Chine au rang de numéro un mondial de l'industrie manufacturière high-tech.

La Chine investit aussi massivement en Europe. Le chinois Cosco est propriétaire à 24,9 pour cent de l'un des terminaux à conteneurs du port de Hambourg. En 2022, Cosco était présent dans 357 terminaux et 36 ports dans le monde.

Et que dire du géant chinois Huawei ? Les États-Unis mènent depuis des années une enquête sur des pratiques d'espionnage de l'entreprise technologique initiées par le gouvernement chinois. Les entreprises américaines ne peuvent plus commercer avec Huawei. Les Pays-Bas ont également ouvert une enquête.

Selon le professeur Bruno Merlevede de l'Université de Gand, plus de la moitié des investissements chinois en Europe au cours de ces dix dernières années proviennent d'entreprises et de fonds d'investissement entretenant des liens avec le gouvernement chinois. Ils servent un plus grand dessein, à savoir faire de la Chine une superpuissance moderne, de pointe, dont la position ne peut être contestée. L'économie et le politique sont donc souvent imbriqués. Le gouvernement chinois jouit dès lors d'un pouvoir politique indirect en Europe, par l'influence économique ainsi générée dans les États membres et par les relations commerciales qui pèsent sur le processus décisionnel politique. Pendant que la Chine continue de renforcer sa position économique à l'échelle mondiale, ceux qui pensaient que cette intégration économique allait marquer une évolution du pays vers un système politique plus démocratique en sont pour leurs frais.

Pour enfoncer une porte ouverte : la situation des droits de l'homme en Chine est plus que médiocre. Les minorités telles que les Ouïghours ne sont pas



les seules victimes d'une répression violente. Les syndicats libres, par exemple, n'ont pas la moindre perspective dans le contexte politique actuel en Chine.

Il suffit de voir les conditions de travail militaires dans les usines pour iPhones de Foxconn, un fabricant taïwanais d'articles électroniques. Entre 2010 et 2013, des dizaines d'ouvriers se sont suicidés sur les sites de Foxconn en réaction au dur labeur et aux humiliations quotidiennes de la direction. « Chaque journée commençait par une réunion non rémunérée à 7h20. Mon shift commençait vingt minutes plus tard et je faisais des heures supplémentaires jusqu'à 19h40 », raconte Tian Yu, mineure d'âge, dans un article du quotidien belge De Standaard. « J'ai attrapé de fortes douleurs aux yeux à force de repérer des rayures sur des écrans de verre des heures durant. Je ne pouvais aller aux toilettes que de temps en temps. Lorsque j'ai eu un problème avec mon contrat, je n'ai pas été payée et personne n'a voulu m'aider. J'étais désespérée, je n'arrivais plus à penser clairement. » Yu a sauté de son dortoir au quatrième étage. Elle a survécu à sa tentative de suicide.

Si nous ne voulons pas que la Chine exporte sa politique « sociale » et sa vision des relations de travail, nous devons faire montre d'esprit critique. Plus critique qu'aujourd'hui, cela ne fait aucun doute. Les clauses sociales, le dialogue social et la reconnaissance des syndicats libres doivent faire partie intégrante des accords commerciaux.

b. Élections aux États-Unis

Qui aurait osé prédire que le Capitole serait pris d'assaut le 6 janvier 2021 ? Qui aurait pensé que le



pays de la pensée démocratique serait confronté à une tentative de coup d'État? Pas un coup d'État perpétré par l'armée (qui s'est volontairement tenue à l'écart ce jour-là), mais par une foule galvanisée par le président en fonction défait aux élections et refusant de se plier au résultat.

Jour après jour, aujourd'hui encore, des détails filtrent quant à la manière dont Donald Trump a participé à la coordination des putschistes. Dans son rapport final, la commission parlementaire américaine ne laisse planer aucun doute à ce sujet. Dans un texte de 800 pages, basé sur 1.200 entrevues avec des témoins oculaires, la commission déclare que l'implication de Donald Trump est indéniable. Ses membres estiment que Donald Trump est le principal responsable et qu'il doit donc être poursuivi en justice.

Le fait que l'ex-président accusé nie, conteste et tourne en dérision les travaux de la commission est révélateur. Qu'une grande partie de ses électeurs fassent de même est logique. Qu'une aussi grande partie du parti républicain le soutienne est franchement inquiétant.

La bonne nouvelle est qu'en 2020, la population américaine a renvoyé le président en fonction à la maison et opté pour une autre politique, personnifiée par l'actuel président des États-Unis. Cette décision a une portée considérable, tant à l'échelle du pays qu'au niveau international. Selon nos collègues syndicalistes aux États-Unis, l'administration Biden est la plus favorable aux syndicats depuis longtemps.

Aux États-Unis, des élections auront lieu comme en Europe en 2024 pour désigner un nouveau



président. L'enjeu est crucial. Soit Trump fera son retour à la tête du pays, avec les conséquences désastreuses qui en découlent, soit les Démocrates resteront au pouvoir et une politique favorable aux syndicats pourra être poursuivie.

Naturellement, l'administration Biden n'est pas une « administration syndicale ». Même sous l'actuel président démocrate, de nombreux conflits ont éclaté dans le monde du travail et la législation américaine reste défavorable aux syndicats. Songeons par exemple au combat difficile que l'International Brotherhood of Teamsters a dû livrer face à UPS afin de renouveler leur convention collective de travail ou aux difficultés rencontrées pour créer un syndicat chez Amazon. De plus, de nombreuses opérations présentant un danger social sont en cours dans beaucoup d'États (autonomes) aux États-Unis. Ainsi, le travail des jeunes est facilité dans de nombreux États alors qu'ils ont peut-être davantage leur place sur les bancs de l'école.

c. Affrontement de grandes puissances

Il est certain que les États-Unis et la Chine se livrent une compétition féroce pour le pouvoir économique ainsi que pour l'influence et la domination politiques.

En outre, Washington veut se venger de l'entrée de la Chine dans l'Organisation mondiale du commerce OMC, que la plupart des personnalités politiques américaines considèrent aujourd'hui comme une « erreur historique ». Les États-Unis empêchent la Chine de prendre l'avantage dans les secteurs économiques les plus rentables. Qu'on le veuille ou non, cette lutte a des conséquences pour nous tous, dans le monde entier.



**La coopération
et la solidarité doivent
être au cœur du rôle
que nous jouons
dans le monde.**

KATHLEEN VAN BREMPT

P **POUR CHANGER LE MONDE, IL FAUT COMMENCER PAR SOI-MÊME**

La suprématie économique de la Chine, l'instabilité politique au Sahel, la croissance rapide des BRICS, l'attaque de l'Ukraine par la Russie, le pouvoir en déclin des États-Unis. La politique mondiale évolue à un rythme effréné. Le changement climatique, la sécheresse, les inégalités croissantes et les conflits régionaux mettront encore plus à l'épreuve ces relations géopolitiques à l'avenir.

Quel rôle l'Europe veut-elle jouer, celui du joueur ou du jouet ? À cette question, l'Union européenne doit apporter une réponse plus claire. L'Europe doit enfin mener une véritable politique étrangère, fondée sur nos valeurs fondamentales : la paix, la sécurité, la démocratie, la coopération, l'État de droit, les droits humains et le développement durable. Cela exige également une bonne dose de réalisme. Nous représentons un bloc de quelque 450 millions de personnes, sur une population mondiale totale de près de 8 milliards de personnes. Nous ne devons pas avoir la prétention de penser que nous allons refaçonner l'ordre mondial à nous seuls. Nous devons toutefois l'orienter activement. Et ce, de manière plus affirmée qu'aujourd'hui.

KATHLEEN VAN BREMPT

°18/11/1969. Belgique.

Députée européenne pour Vooruit. Coordinatrice de la commission du commerce international pour le groupe social-démocrate au Parlement européen. Ancienne secrétaire d'État à l'Organisation du travail et au Bien-être au travail et ministre flamande de la Mobilité, de l'Économie sociale et de l'Égalité des chances.

Pour changer le monde, il faut commencer par soi-même. Pour renforcer notre rôle dans le monde, nous devons savoir avec certitude ce que nous voulons et également mettre ces plans en pratique. Pour l'Europe, cela signifie prendre la tête de la lutte globale contre le changement climatique. Non seulement avec un programme climatique ambitieux, mais aussi avec un programme social fort. C'est ce que nous faisons en misant sur une économie durable avec des emplois de qualité et bien protégés. C'est pour cette raison que nous devons investir dans notre enseignement, notre sécurité sociale et nos soins de santé. Nous devons lutter davantage contre le dumping social et l'exploitation des travailleurs et renforcer la position des syndicats à travers l'Union européenne. Nous devons mener une guerre contre la pauvreté avec un revenu minimum européen, miser sur une fiscalité équitable et intensifier la lutte contre l'évasion fiscale. Et nous devons protéger les fondements de notre Union, notre démocratie, notre État de droit et les droits humains contre les attaques de l'extrême droite. Practice what you preach.

À partir de ce programme, l'Europe a la possibilité de créer des liens avec le reste du monde, plutôt que de la dépendance. Nous ne serons jamais une puissance aussi brutale que la Chine ou les États-Unis. Cela ne doit et ne peut pas non plus être notre ambition. L'Europe n'est pas la seule à chercher sa place sur une scène mondiale redessinée, l'Europe n'est pas l'unique continent qui se rend compte qu'il doit s'imposer davantage. Cela peut être le dénominateur commun de la nouvelle orientation politique de l'Europe.

La coopération et la solidarité y sont des éléments centraux. L'Europe ne peut être un carcan pour ses pays partenaires, mais doit être une force positive en faveur de la paix, de la sécurité et du progrès social. Lorsque nous coopérons, nous le faisons dans le respect des droits humains et d'un programme social clair. En mettant fin au travail forcé et au travail des enfants, en s'engageant activement pour de meilleures conditions de travail pour les travailleurs et en partageant nos connaissances et technologies. Et ceci, en respectant l'environnement et le climat. Nous devons avoir pour ambition absolue d'intensifier ensemble la lutte contre le changement climatique à l'échelle mondiale et de donner la possibilité à nos partenaires de créer une économie durable dès maintenant. Et surtout dans le respect des uns et des autres. Un partenariat équitable qui profite aux deux partenaires et qui promeut les droits humains, la paix et la démocratie partout dans le monde.

Voilà le rôle que l'Union européenne doit jouer dans le monde. Réaliste, affirmée et solidaire. Ainsi, nous deviendrons moins vulnérables et nous ferons la différence. En géopolitique et dans la vie quotidienne de millions de personnes. En Europe et en dehors.

7.

**Fatalisme 'TINA':
il y a bel et bien
un plan B!**



E ÉCHEC DU NÉOLIBÉRALISME

Ces dernières années, les travailleurs du monde entier ont été confrontés à toutes les variations possibles sur le même thème: le néolibéralisme ou l'attaque organisée contre l'État-providence.

Il s'agit d'une attaque mondiale, inspirée par le capitalisme extrême et la cupidité.

L'avidité de quelques-uns, au détriment de beaucoup d'autres. Les profits sont privatisés, les charges sont socialisées.

Tous nos membres sont confrontés aux mêmes défis: dérégulation, privatisation, une course vers le bas en termes de salaires et de conditions de travail, le modèle low-cost appliqué dans tous nos secteurs. Les ouvriers ne sont pas les seuls à voir leurs droits et leur bien-être démantelés. Le néolibéralisme a également pour but de démanteler les syndicats et les droits syndicaux.



L'organisation capitaliste de notre économie nous mène de crise en crise. La crise financière de 2008, la plus grande depuis la Seconde Guerre mondiale, a poussé des banques et des entreprises financières à la faillite. Les gouvernements ont dû sauver l'économie. Les dettes ont été reprises, sans collectivisation. Les banques ont été sauvées, sans être collectivisées. La prodigalité et la spéculation sauvage ont entraîné une crise majeure et l'argent des contribuables a servi à redresser la barre. Sans la moindre contrepartie.

La pandémie de Covid-19 est ensuite arrivée, mettant le système à l'épreuve à l'échelle mondiale. Il a fallu multiplier les confinements pour contenir la propagation du virus, avec des conséquences considérables pour l'économie et pour nos travailleurs.

Le télétravail n'était pas envisageable pour les travailleurs du secteur du transport. Ils ont gardé et gardent toujours le monde en mouvement. La santé et la sécurité sont devenues une priorité et doivent le rester, pour les syndicats également. Ces questions doivent rester prioritaires.

On l'oublie vite, maintenant que le pire de la pandémie est derrière nous. Cependant, il ne faut pas oublier que des marins se sont retrouvés bloqués sur leur bateau, parfois pendant des mois, empêchés de rentrer chez eux par les mesures prises dans le cadre de la lutte contre le coronavirus. Les travailleurs de plateformes et de la logistique – déjà très vulnérables – ont subi une pression énorme pour rester performants, en s'exposant fréquem-

ment à des situations dangereuses dans l'exercice de leurs fonctions. Les dockers et les camionneurs ont dû continuer de travailler afin de garantir l'approvisionnement des magasins et supermarchés, mais aussi des pharmaciens et des hôpitaux.

Beaucoup de travailleurs ont été licenciés pendant la crise. Le secteur aérien et le secteur des croisières se sont retrouvés à l'arrêt. Sans parler de la pression énorme qui a pesé sur le personnel soignant. Les applaudissements étaient bien mérités. Mais toutes ces personnes qui ont travaillé dur ont-elles reçu le respect qu'elles méritaient? Clairement pas. Ce sont les travailleurs qui ont payé le prix fort.

La guerre en Ukraine a ensuite éclaté, faisant grimper l'inflation dans le monde entier. Les prix ont crevé les plafonds mais les salaires des travailleurs n'ont pas suivi. Naturellement, d'autres facteurs sont entrés dans la danse. La spéculation, par exemple, qui a poussé les prix des céréales à la hausse. Ou les marges exceptionnelles que les entreprises du secteur de l'énergie se sont subitement octroyées.

LES TRAVAILLEURS DE NOUVEAU AU CENTRE DU DÉBAT POLITIQUE

Dans de nombreux pays, les partis ouvriers ont perdu le lien avec le mouvement syndicaliste, parfois séduits par la « troisième voie » et le blairisme. Ils ne remettent plus fondamentalement en question l'iniquité du système, ils tentent seulement de « l'affiner ». Ils vont même jusqu'à croire et à diffuser l'idée qu'il n'y a pas d'alternative.

Le néolibéralisme et ces crises fondamentales du système montrent que l'opposition entre travail et capital n'est pas de l'histoire ancienne, contrairement à ce que certains voudraient nous faire croire. Luttons contre ce fatalisme TINA (There Is No Alternative).



C'est toujours la même chanson : les temps sont durs, nous devons tous faire des efforts. Il faut modérer les salaires, faire des économies, apporter sa pierre à l'édifice pour sortir de la crise...

La question est : la situation est-elle si grave ? Est-ce vraiment difficile pour tout le monde ? Ou bien certains ont-ils beaucoup, voire trop ? Et d'autres peu, bien trop peu ? Et sont-ils trop nombreux à avoir trop peu ?

Des dizaines de millions de personnes ont faim. Selon la Banque mondiale, en 2015, 736 millions de personnes vivaient dans l'extrême pauvreté, soit quelque 10 pour cent de la population mondiale.

Parallèlement, certains sortent gagnants de ces crises multiples. Les plus fortunés se sont considérablement enrichis et les bénéficiaires des entreprises ont atteint des sommets, provoquant une explosion des inégalités.

D'après Forbes, le monde comptait 2.755 milliardaires en dollar américain en 2021, soit 660 de plus que l'année précédente. La fortune cumulée des dix personnes les plus riches au monde atteignait 1.500 milliards de dollars fin 2021. De quoi construire 6,6 millions de logements sociaux !

Début 2023, Oxfam a publié son nouveau rapport sur les inégalités mondiales. Sa publication coïncide chaque année avec la réunion des élites politiques et économiques dans la station de ski suisse de Davos à l'occasion du Forum économique mondial. Il apparaît que la pauvreté a gagné du terrain pour la première fois en 25 ans. Cette information devrait mettre le monde en alerte!

Les constats dressés dans le rapport d'Oxfam sont plutôt choquants. Deux tiers de toutes les richesses créées depuis 2020 (42.000 milliards de dollars) ont été captés par les plus riches (soit 1 pour cent). En Belgique, le pourcentage le plus riche détient près d'un quart des richesses.

« Pour lutter contre l'aggravation des inégalités économiques et financières, il y a lieu d'augmenter l'imposition des personnes les plus riches. »

Par ailleurs, les plus grandes entreprises alimentaires et énergétiques ont engrangé en 2022, 306 milliards de dollars de bénéfices exceptionnels dont 84 pour cent (284 milliards de dollars) ont été versés aux actionnaires. Pendant ce temps, les entreprises qui réalisent des bénéfices colossaux se plaignent amèrement de la situation. Les chiffres disent pourtant le contraire. La fortune des dix entrepreneurs les plus riches au monde est à la fois gigantesque et indécente.



La fortune de Bernard Arnault (LVMH) est estimée à 211 milliards de dollars (vous lisez bien !), celle d'Elon Musk (Tesla) à 180 milliards de dollars et celle de Jeff Bezos (Amazon) à 114 milliards de dollars. Cette liste de milliardaires est longue à n'en pas finir. Une simple recherche sur Google est révélatrice. Ces personnes ne souffrent absolument pas de la situation.

Ce qui ne va vraiment pas, c'est l'accroissement des inégalités. 1,7 milliard de personnes vivent dans des pays où l'inflation augmente plus vite que les salaires et 820 millions de personnes (1 pour cent de la population mondiale) souffrent de la faim.

En Belgique, 19 pour cent de la population risque de basculer dans la pauvreté.

En 2022, la Banque mondiale a annoncé que nous ne parviendrions pas à mettre fin à la pauvreté extrême dans le monde d'ici 2030. Les progrès mondiaux en matière de réduction de l'extrême pauvreté étaient au point mort. Dans le même temps, les inégalités mondiales n'avaient jamais autant augmenté. Il s'agit probablement du plus grand revers essuyé dans la lutte contre la pauvreté mondiale depuis la Seconde Guerre mondiale.

Le FMI (Fonds monétaire international) prévoit qu'un tiers de l'économie mondiale sera en réces-



sion en 2023. Le PNUD (Programme des Nations Unies pour le développement) a constaté pour la première fois un recul du développement humain dans neuf pays sur dix. Une étude d'Oxfam révèle que les salaires d'au moins 1,7 milliard de travailleurs n'ont pas suivi le rythme de l'inflation en 2022, ce qui représente une baisse réelle de leur capacité à acheter de la nourriture.

Une dernière réflexion: entre 2014 et 2018, Elon Musk, l'un des hommes les plus riches au monde, a bénéficié d'un taux d'imposition réel dépassant à peine 3 pour cent. Christine Aber, qui vend du riz, de la farine et du soja sur un marché du nord de l'Ouganda, dégage 80 dollars de bénéfices par mois. Elle est imposée à 40 pour cent.

TAX THE RICH!

En Belgique, une taxe de 0,15 pour cent s'applique aux comptes-titres dont la valeur est supérieure à 1 million d'euros. Cela représente 1.500 euros sur un montant d'1 million d'euros. Une tentative de porter cette taxe à 0,3 pour cent a été contrée par les partis de droite. Apparemment, ces pauvres gens qui détiennent des actions à concurrence d'1 million (!) d'euros ne peuvent pas se le permettre.

Pour lutter contre l'aggravation des inégalités économiques et financières, il y a lieu d'augmenter l'imposition des personnes les plus riches. Oxfam propose ce qui suit: « Pour chaque dollar collecté en impôts, seulement quatre cents proviennent d'impôts sur le patrimoine. Un impôt taxant jusqu'à 5 pour cent de la fortune des multimillionnaires et milliardaires du monde entier pourrait rapporter 1.700 milliards de dollars par an, soit une somme suffisante pour sortir 2 milliards

de personnes de la pauvreté et financer un plan mondial d'éradication de la faim. »

De même, les taux d'imposition sur les revenus doivent être revus à la hausse pour les plus riches. Ils affichent une baisse systématique depuis les années 1980! Il en a pourtant été autrement par le passé: après la Seconde Guerre mondiale, aux États-Unis, les revenus des plus riches étaient taxés à hauteur de 90 pour cent.

Un nouveau discours s'impose, qui met en avant les vrais problèmes des travailleurs.

Leur pouvoir d'achat, par exemple. Selon le journaliste danois Peter Rasmussen et le photographe Søren Zeuth, 10 pour cent des travailleurs européens vivent dans la pauvreté. Ils ont un emploi et pourtant, ils sont pauvres. Ces « travailleurs pauvres » gagnent moins de 60 pour cent du salaire médian et travaillent au moins à mi-temps. Ils ont du mal à payer leur loyer et leurs factures. Selon la Commission européenne, 22 millions de travailleurs vivent dans la pauvreté au sein de l'Union européenne. 35 millions ne peuvent pas partir en vacances et 3 millions n'ont pas les moyens de se chauffer. En Allemagne, selon la fondation Bertelsmann, un Allemand sur cinq sera pauvre à l'âge de la retraite. Rien d'étonnant quand on sait combien de personnes travaillent sous contrat précaire.

La liste des thèmes à aborder est longue: conditions de travail sûres, réduction de la pression du travail, services publics performants qui fonctionnent réellement pour les citoyens... L'indifférence face au discours de droite est un luxe que nous ne pouvons pas nous permettre. Nous devons le démonter sans détours. Pas de « oui, mais... ». Mais un « non » clairement et explicitement formulé.



**L'espoir est un élément
clé pour façonner
notre avenir.**

LIVIA SPERA

L Le néolibéralisme et la politique qui y est liée relèvent d'un choix politique. Un choix en faveur d'un capitalisme débridé, qui a carte blanche pour exploiter des territoires et des populations. Un capitalisme déchaîné par des acteurs politiques.

Aujourd'hui, nous constatons clairement les conséquences économiques, sociales, écologiques et politiques de ce choix. L'accroissement des inégalités, le démantèlement des systèmes de soins de santé et de sécurité sociale, le changement climatique, la précarité, le retour des travailleurs pauvres, la montée des sentiments d'extrême droite et l'aliénation politique des travailleurs et des citoyens, pour n'en citer que quelques-uns.

Tout ceci nous amène à la pensée prédominante selon laquelle « ... il est plus facile d'imaginer la fin du monde » que n'importe quel autre scénario alternatif. Alors que l'humanité fait face à l'une des plus grandes crises existentielles apportée par le changement climatique, les acteurs politiques internationaux offrent une réponse médiocre, se contentant de répéter leur mantra fataliste : « il n'existe aucune solution ».

Ce statu quo n'est qu'une opportunité pour maintenir la richesse et le pouvoir entre les mains d'un nombre de personnes toujours plus restreint alors

LIVIA SPERA

°14/09/1977. Italie.

Depuis 2022, secrétaire générale de la Fédération européenne des ouvriers du transport (ETF). Ancienne secrétaire générale faisant fonction de l'ETF et secrétaire politique des sections Dockers et Pêche de l'ETF.

que les inégalités s'accroissent. Les multinationales profitent de structures d'entreprise complexes et de chaînes de sous-traitance pour contourner les lois en matière de droits humains et de droit du travail ainsi que les normes sociales et environnementales. Cette situation est exacerbée par une monopolisation croissante (qui, dans certains cas, a été accélérée par la pandémie de COVID-19). Le travail dans le secteur du transport s'en trouve appauvri, car, pendant des années, la gestion des entreprises (en raison de mesures politiques) a sapé les salaires, les conditions de travail et l'attractivité de l'emploi dans le secteur du transport. La pénurie perpétuelle de travailleurs dans le secteur du transport n'est qu'une énième crise découlant de choix politiques néolibéraux.

Ce n'est certainement pas le monde que nous voulons léguer aux prochaines générations.

Et je suis convaincue qu'il existe une solution à cette situation. En tant que syndicats, nous jouons un rôle crucial dans la création d'un autre avenir. Je crois réellement que l'espoir est un élément clé pour façonner notre avenir. Grâce à l'espoir, nous sommes audacieux et courageux, même lorsque nous faisons face à des obstacles qui semblent difficilement surmontables. Les personnes et organisations qui gardent espoir osent se battre contre le statu quo et trouver des solutions. L'espoir est précisément ce que le néolibéralisme a tenté de détruire et le désespoir a mené à l'aliénation politique et à un manque d'activisme.

Toutes les petites et grandes victoires remportées par les syndicats sont dues aux actions collectives des travailleurs qui ont voulu s'engager parce qu'ils avaient l'espoir de gagner. Ils savent que rien n'est gravé dans le marbre et que les risques de perdre certains acquis sont grands.

À chaque fois que je participe à des actions syndicales, de grande ou petite envergure, j'ai le sentiment que nous ne faisons pas que manifester, mais que nous créons également de l'espoir. Et c'est d'autant plus vrai lorsque nous pouvons intervenir collectivement à un niveau international, lorsque des personnes que tout sépare se réunissent. Et lorsque le problème est global, la réponse doit l'être aussi.

Les partis politiques étant de moins en moins impliqués, il est d'autant plus important que les syndicats apportent leur pierre à l'édifice et participent à la vie politique afin de bien informer et d'activer les travailleurs pour qu'ils comprennent et puissent faire face aux menaces existentielles qui pèsent sur nos sociétés en faisant preuve d'unité et de solidarité et en agissant d'abord sur le lieu de travail puis jusqu'au niveau politique le plus élevé.

J'estime qu'il existe des solutions et qu'il nous appartient de les trouver aujourd'hui. Il s'agit vraisemblablement de notre tâche la plus importante et nous ne sommes par encore prêts à baisser les bras !

**LE
MONDE
EST
À
NOUS**

8. Contre la haine féroce



D DÉVELOPPEMENT DE L'EXTRÊME DROITE

Deux semaines avant le dernier congrès de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) à Budapest, Viktor Orbán avait convié la fine fleur de la droite populiste à une conférence dans la même ville.

La conférence CPAC (Conservative Political Action Conference) s'est en effet tenue en Hongrie les 19 et 20 mai 2022. Il s'agit d'un événement au cours duquel l'extrême droite européenne et américaine se réunit pour discuter pendant deux jours de la manière d'imposer son programme en Europe et aux États-Unis.

Sur la liste des intervenants figuraient Mark Meadows, ancien chef de cabinet de Donald Trump, Tucker Carlson alors présentateur de Fox News et George Farmer de la plateforme médiatique d'extrême droite Parler. Viktor Orbán et quelques-uns de ses ministres ont également pris la parole lors de la conférence, de même que des personnalités politiques du parti autrichien d'extrême droite FPÖ, de la Lega italienne, de Vox (Espagne) et Tom Van Grieken du Vlaams Belang (Belgique).

Lors de cette conférence CPAC, la Hongrie a été désignée comme étant « un des moteurs de la résistance contre la révolution woke ». « Les conservateurs d'Europe et des États-Unis doivent unir leurs forces pour reconquérir les institutions à Washington et à Bruxelles », a déclaré Viktor

Orbán lors de la conférence. Selon lui, ces institutions sont entre les mains « des libéraux progressistes, des néo-marxistes enivrés par le rêve du wokisme » et, un classique d'Orbán, « des gens à la solde de George Soros ». Bref: des forces qui « veulent abolir le mode de vie occidental que vous et nous aimons tant », a déclaré Viktor Orbán face aux participants à la conférence CPAC organisée en Hongrie. Un animateur de talk-show hongrois qui assistait à la conférence a qualifié les Juifs d'« excréments puants » et les Roms d'« animaux ».

L'influence croissante de la politique d'extrême droite et du populisme va de pair avec la mondialisation. Depuis de nombreuses années, le populisme et les partis d'extrême droite gagnent en influence dans le monde entier. En tenant un discours fallacieux sur la protection du « propre peuple », ils cherchent en réalité à saper les droits des travailleurs, à encourager le racisme et l'exclusion, etc. Si l'extrême droite était marginale durant la seconde moitié du XXe siècle, les partis fascistes et d'extrême droite reviennent en force aujourd'hui.

Un peu partout, l'extrême droite participe au gouvernement, quand elle ne prend pas carrément le pouvoir. Trump a été président des États-Unis et lorsqu'il a été défait aux élections, il a contesté le résultat démocratique, ses partisans prenant d'assaut la Chambre des Représentants. Au Brésil, Bolsonaro a été battu par Lula, mais il prépare son come-back. Meloni est à la tête du gouvernement en Italie, Orbán en Hongrie...

**«Car un pays qui oublie
son histoire, c'est un pays
au futur obscur!»**

Certains veulent nous faire croire que les réfugiés et les immigrés sont à l'origine des crises auxquelles nous sommes confrontés dans le Nord. Mais nous savons que personne ne quitte son pays pour le plaisir.

Les réfugiés fuient les guerres, la famine, la pauvreté... Nous ne devons pas seulement rester extrêmement vigilants et forts face au racisme et à l'exclusion. Nous devons agir concrètement pour mettre fin à l'influence de l'extrême droite, par exemple en misant sur la formation des travailleurs, en menant campagne au sujet de symboles importants tels que le port du triangle rouge (symbole des prisonniers politiques et syndicaux dans les camps servant à ouvrir le débat) ou en réclamant l'introduction du 8 mai comme jour férié officiel (jour de la victoire de la démocratie sur le nazisme).

La démocratie est sous pression dans le monde entier. Des régimes autoritaires, des autocrates, des dictateurs... détiennent le pouvoir dans un nombre croissant de pays. Les dirigeants autoritaires d'Asie, d'Afrique, du Moyen-Orient et d'Europe négligent la démocratie. Le droit de constituer des organisations, le droit de mener des actions collectives, le droit de manifester, le droit de négocier sont en danger. Les droits des femmes sont bafoués de manière flagrante dans de nombreux pays, notamment en Iran et en Afghanistan.

L'EXTRÊME DROITE CONTRE LES SYNDICATS

Nous sommes le samedi 16 octobre 2021. Je me trouve sur une Place Saint-Jean bondée à Rome, avec 100.000 manifestants. « Mai più fascismo! », scandent-ils en chœur. Maurizio Landini, le secrétaire général de la CGIL, l'un des trois syndicats organisateurs, s'adresse à la foule. « Nous n'avons pas oublié ce qui s'est passé en Italie, en Europe, avant et pendant la Seconde Guerre mondiale. Car

un pays qui oublie son histoire, c'est un pays au futur obscur! » Dans un long discours mobilisateur, il prône l'espoir et plaide en faveur de perspectives pour les jeunes, de plus de culture, de meilleurs emplois et d'un solide filet de sécurité sociale.

A l'origine de la manifestation, il y a la prise d'assaut du siège de la CGIL par le Squadron Fascisti le 9 octobre 2021. Le même jour, un centre de vaccination au sein d'un hôpital avait également été attaqué. Dans les jours suivants, des bureaux régionaux de la CGIL ont été visés par des jets de cocktails Molotov ou maculés de croix gammées... Le site Internet de la CGIL a été piraté dans une tentative de sabotage des ordinateurs du syndicat.

Ceux qui ont lu la série 'M' d'Antonio Scutari ont certainement une impression de déjà-vu. Les attaques font penser aux brigades d'intervention fascistes qui avaient organisé la chasse physique à la gauche dans l'Italie préfasciste.

C'est un exemple clair de l'opposition de l'extrême droite aux syndicats. Les partis d'extrême droite ont beau vanter leur côté social (ne serait-ce que pour le « propre peuple »), ils sont clairs quant au sort qu'ils réservent aux syndicats : la suppression ! Et si ce n'est pas possible, ils leur rendront la vie dure. En limitant le droit de grève, en les frappant financièrement, en poursuivant les meneurs de grèves, etc.

Entre-temps, l'Italie a basculé à droite. Giorgia Meloni, chef de file du parti néo-fasciste, est devenue première ministre. Ceux qui pensaient que ça s'arrangerait, que ces néo-fascistes se calmeraient une fois entrés dans un gouvernement, sont contredits par les faits.

« Nous devons oser agir sans complexe sur l'agenda public. Mettre à l'ordre du jour les questions qui comptent vraiment. »

La suppression du revenu de citoyenneté est bien la preuve que le gouvernement Meloni mène une politique antisociale. Une *reddito di cittadinanza* est une allocation instaurée par le gouvernement précédent, combinaison entre allocation de chômage et revenu d'intégration sociale. Giorgia Meloni avait déjà exprimé précédemment sa volonté de la supprimer, prétextant que cette allocation ne faisait qu'encourager les « fainéants » à ne rien faire. Le fait que la suppression de ce revenu de citoyenneté replongerait de nombreuses familles dans la pauvreté n'a pas pesé lourd dans la balance.

Antonio Scurati, universitaire italien, a déclaré lors d'une interview dans un journal : « L'histoire n'est pas figée à l'avance, elle est le résultat d'une lutte. Il en va de même pour la démocratie. Notre génération a hérité de la démocratie de nos parents et grands-parents. Nous sommes des veinards. Nous avons l'impression que la démocratie va de soi, qu'elle existera toujours. Bien sûr, ce n'est pas le cas. Elle doit être défendue en permanence. »

En Belgique aussi, les fascistes s'en sont pris physiquement aux syndicats. Le 1er mai 2018, un commando de droite a fait irruption dans le bâtiment de ma confédération et volé le drapeau syndical flottant sur la façade de l'immeuble. Ils ont ensuite publié sur les réseaux sociaux une vidéo dans laquelle on les voit uriner sur le drapeau avant d'y mettre le feu. Ce groupe baptisé Schild & Vrienden était mené par Dries Van Langenhove. Au départ, il s'agissait d'un groupe d'étudiants et de jeunes d'extrême droite. Ils organisaient des camps d'entraînement car (je cite) « les jeunes doivent entretenir leur condition physique ». Mais ces camps servaient aussi à organiser des conférences, ce qu'ils appelaient des formations pédagogiques. Les membres restaient en contact au moyen d'un groupe WhatsApp sur lequel ils échangeaient

des messages racistes et intolérants à l'égard des personnes différentes.

Après un reportage télévisé, la justice belge a ouvert une enquête pour violation de la loi contre le racisme. Les leaders du groupe ont dénoncé une atteinte à la liberté d'expression. Par la suite, Dries Van Langenhove a longtemps siégé au Parlement belge pour le parti d'extrême droite Vlaams Belang. Le groupe n'a toujours pas été condamné pour fait de racisme (punissable en Belgique).

Entre-temps, un mouvement appelé coalition du 8 mai a vu le jour en Belgique. Cette coalition milite pour la reconnaissance du 8 mai comme jour férié officiel. Il s'agit du jour de la capitulation de l'Allemagne nazie en 1945. Plusieurs pays commémorent déjà cette journée. Pour envoyer un signal politique clair indiquant que l'extrême droite n'a pas sa place, nous devons militer pour faire du 8 mai un jour férié payé partout en Europe. Les symboles sont plus importants que jamais.

LES SYNDICATS DOIVENT OSER METTRE LES POINTS SUR LES I

Le succès des partis d'extrême droite, même électoral, est rendu possible par le fait qu'une partie de notre propre base se sent attirée par le discours de l'extrême droite. Un discours fallacieux qui séduit les simples citoyens.

L'extrême droite donne le ton avec un discours d'une grande simplicité. Les étrangers sont la cause de tout ce qui va mal. Les mouvements migratoires observés dans le monde entier, tous ces gens qui fuient la guerre, la misère, l'appauvrissement et le



désespoir, entraînent un afflux de primo-arrivants dans notre société. Or, tout ce qui est nouveau, étrange ou différent inspire souvent la peur.

L'extrême droite alimente ces craintes en les exagérant délibérément. Elle parle d'un tsunami de réfugiés, d'une invasion de migrants illégaux, de raz-de-marée. De cette manière, elle attise le malaise et crée un climat de haine féroce contre les étrangers.

J'ai lu dernièrement à ce sujet l'histoire de Daniel Esteve, un ancien boxeur actif à Barcelone. Il alimentait l'agitation dans des quartiers de Barcelone en menaçant des squatteurs et en organisant des manifestations à leur encontre. Avec son entreprise Desokupa, il organise des expulsions de squatteurs d'immeubles laissés à l'abandon.

« L'histoire colportée par les populistes de droite n'est que trop peu contredite. »

Plus récemment, il s'est invité dans la campagne électorale locale. Il s'est servi de la consternation publique après le meurtre d'une commerçante à Madrid pour appeler à la vengeance contre « les Algériens », qui seraient derrière le meurtre. Santiago Abascal, chef du parti Vox, avait posté un message sur Twitter au sujet d'un auteur d'origine nord-africaine.

La police a résolu l'affaire en 24 heures. L'auteur du coup mortel n'était pas un dénommé Mohammed, mais un 'Jesús' espagnol, un criminel avec des problèmes de drogue. Mais pendant 24 heures, Vox et Desokupa ont alimenté la polémique sur Twitter et TikTok au départ d'une fausse information. En partie en lien avec l'action de Daniel Esteve, la campagne électorale à Barcelone s'est subitement axée sur le logement et la sécurité et non sur le tourisme et la mobilité qui constituent deux défis importants pour la ville. Cet événement illustre bien la manière dont l'extrême droite utilise de fausses informations pour influencer les débats publics dans son sens.

Nous devons être plus clairs au niveau des syndicats. Nous devons oser agir sans complexe sur l'agenda public. Mettre à l'ordre du jour les questions qui comptent vraiment.

Nous avons trop facilement laissé le discours de l'extrême droite se propager. Pire : nous en avons en quelque sorte fait le lit. L'histoire colportée par les populistes de droite n'est que trop peu contredite.



En tant que syndicats, nous devons aujourd'hui accomplir notre mission, tout comme nous l'avons fait dans le passé en formant un bastion contre l'extrême droite.

MARTIN BURKERT

°14/10/1964. Allemagne.

Président du syndicat allemand EVG (Eisenbahn und Verkehrsgewerkschaft). Membre du Management Committee et du Executive Board de la Fédération européenne des ouvriers du transport (ETF). Membre du Executive Board de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF).

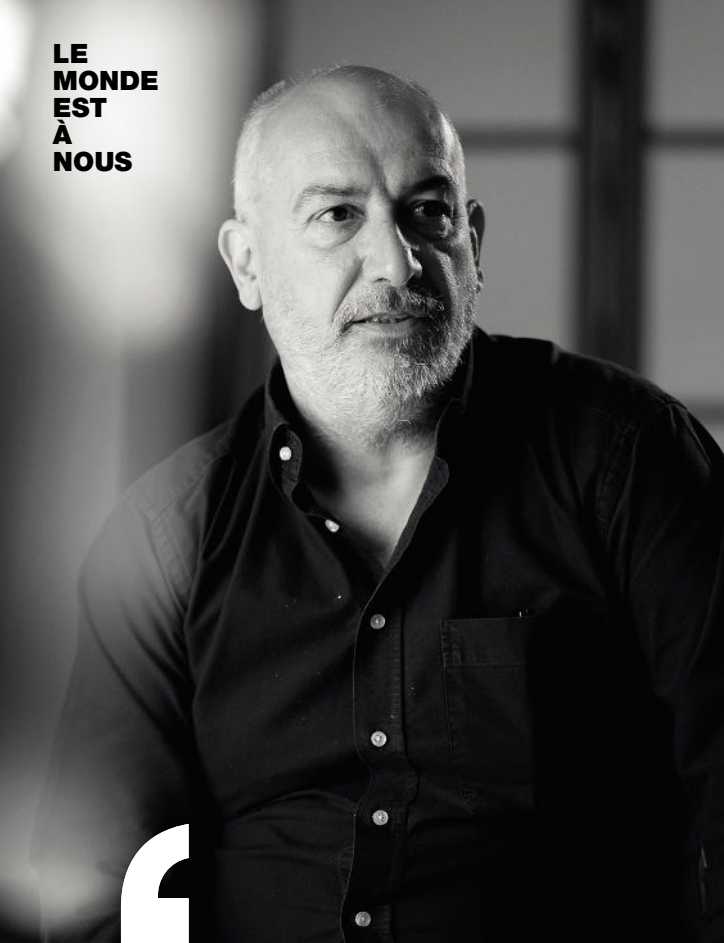
L'EVG PREND CLAIREMENT POSITION CONTRE LA DROITE

À l'heure où l'influence grandissante du populisme, du nationalisme et de l'extrémisme de droite en Europe met en péril la démocratie, des points de vue nous devons aussi, en tant que syndicats, échanger à ce sujet dans nos propres rangs. Les inégalités sociales, les conditions de travail toujours plus précaires ou le démantèlement du système de sécurité sociale laissent la population en proie à l'incertitude, l'insatisfaction et la peur de l'avenir. Les populistes et extrémistes de droite font miroiter des solutions de facilité à des problèmes complexes, pensent en termes de catégories opposant « amis » et « ennemis » et ouvrent ainsi la voie à la discrimination, l'exclusion et l'avilissement.

Les syndicalistes en particulier ont le devoir d'agir de manière collégiale et solidaire et, en tant que composante importante de la société, de s'exprimer activement et ouvertement chaque jour contre les sentiments antidémocratiques et contre l'extrémisme et le populisme de droite. Quiconque s'oppose à la démocratie, à la diversité et à la participation équitable de tous s'oppose aussi aux syndicats. Les partis populistes ou extrémistes de droite sont directement ou indirectement hostiles aux travailleurs et/ou aux syndicats.

En tant que syndicats, nous devons aujourd'hui accomplir notre mission, tout comme nous l'avons fait dans le passé en formant un bastion contre l'extrême droite: après la Seconde Guerre mondiale, les syndicats étaient en première ligne dans la lutte contre le fascisme historique et ont résisté à l'extrême droite.

En tant que premier syndicat en Allemagne, mon syndicat, l'EVG, a adopté une position claire en 2019: les partisans des partis populistes ou extrémistes de droite, tel que l'AfD, ne sont pas les bienvenus dans notre communauté syndicale. L'EVG prend clairement position contre la droite.



Il revient au mouvement syndical de chaque pays, individuellement et ensemble, de barrer la route à l'extrême droite et de lui tordre le cou.

VINCENT SCHELTENS ORTIGOSA

Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, les partis politiques d'extrême droite et les personnalités populistes de la droite radicale n'ont jamais connu un tel succès électoral.

Ce succès ne s'est pas limité aux voix et aux sièges parlementaires. Le centre et la droite conservatrice ont abaissé le pont-levis pour l'extrême droite. Cela ne signifie pas uniquement qu'ils ont repris l'essence de ses propositions et discours, les normalisant ainsi davantage dans la société. Cela signifie aussi que, pour arriver au pouvoir ou y rester, la droite ne voit aucun inconvénient à s'allier à l'extrême droite. Outre les régimes déclarés illibéraux en Hongrie et en Pologne, l'extrême droite, soit en devenant partenaire de coalition, soit en offrant un soutien crucial, est de facto arrivée au pouvoir politique dans des États membres de l'UE comme la Suède, la Finlande, l'Italie, etc. En Espagne également, la droite conservatrice et l'extrême droite ont uni leurs forces. Même si, au niveau fédéral, elles ont mordu la poussière, elles se partagent maintenant le pouvoir dans six régions autonomes et dans plus de cent communes. Dans les deux pays sur lesquels l'axe européen s'est historiquement construit, à savoir la France et l'Allemagne, l'extrême droite est haut placée dans les sondages.

VINCENT SCHELTENS ORTIGOSA

°03/10/1962. Belgique.

Historien. Chercheur postdoctoral et professeur invité à l'Université d'Anvers. Auteur de différents travaux portant notamment sur le nationalisme et l'extrême droite.

Le succès de l'extrême droite sur différents continents se confirme à une époque où la mondialisation a un impact destructeur et direct sur le monde des travailleurs. La crise bancaire, la crise climatique, la pandémie, la crise énergétique, les guerres, les flux migratoires, etc. Il s'agit de défis mondiaux qui ont des effets déstabilisateurs directs sur les environnements de travail, de vie et de logement. Ils sèment le doute, l'incertitude, parfois la peur et la frustration, la colère et le malaise. L'extrême droite surfe sur ces peurs et les exacerbe. Indépendamment des différences dans leurs programmes ou de leurs racines historiques, ces partis offrent essentiellement la même solution alternative simpliste et mensongère à une population mondiale désemparée. Une solution alternative qui peut tant séduire les "have nots" qui doivent se battre pour joindre les deux bouts que les personnes mieux nanties qui, par chauvinisme économique et par égoïsme politique, veulent repousser par anticipation « la misère du monde ».

Cette solution alternative globale de l'extrême droite repose sur deux idées intimement liées. Tout d'abord, l'idée d'un repli sur soi, en créant des frontières dures et en imposant une délimitation stricte. L'illusion que vous pouvez vous couper du grand méchant monde. Ensuite, une volonté d'homogénéisation interne. Être différent, venir d'ailleurs, etc. n'est pas toléré dans différentes mesures. La population doit être hiérarchisée : d'abord « son propre peuple » puis les gens de passage qui ont moins de droits et qui ont une position subalterne et, pour finir, les indésirables qui sont stigmatisés et déshumanisés et qui doivent être expulsés. Ce programme se nomme le nativisme et est un mélange de nationalisme et de racisme.

Il va de soi que les syndicats qui défendent les intérêts de tous les travailleurs, qui sont l'émanation de la solidarité internationale, qui sont les meilleurs conquérants et défenseurs des libertés et droits sociaux et démocratiques... sont les ennemis déclarés de l'extrême droite. Tout comme dans les années 1920 et 1930, le fascisme contemporain du 21^e siècle n'hésitera pas, une fois qu'il aura suffisamment de pouvoir, à détruire les syndicats. Il revient au mouvement syndical de chaque pays, individuellement et ensemble, de barrer la route à l'extrême droite et de lui tordre le cou. En la dénormalisant de nouveau. En démystifiant le nativisme social de l'extrême droite, ses mensonges et sa démagogie sur les lieux de travail et dans les espaces publics, via ses propres canaux. En imposant et en soutenant une politique sociale forte qui rompt avec la logique néolibérale. En proposant des solutions alternatives globales et des perspectives aux classes ouvrières. Cela sera peut-être plus difficile car ces voies alternatives ne reposent pas sur des mensonges, mais bien sur le réel intérêt matériel des travailleurs à laisser de nouveau la solidarité et la camaraderie prendre le pas sur la haine et la jalousie.

9.

**Les syndicats
libres comme
contre-pouvoir**





MULTINATIONALES ET ENTREPRISES BIG DATA: UNE STRATÉGIE MONDIALE

L'époque où les entreprises prenaient des décisions à l'échelle nationale est révolue.

Les grandes entreprises comme Amazon, Meta, Uber, Lufthansa, Maersk, Keolis, DSV, DFDS, Swissport, Aviapartner, Ryanair, PSA, DP World et Hutchinson sont actives dans le monde entier et ont souvent une grande influence politique.

Il ne faut surtout pas sous-estimer leur influence politique. Facebook et X (l'ancien Twitter), par exemple, s'invitent dans le débat politique en décidant quels types de messages sont autorisés ou non sur leurs plateformes.

Ils décident si Donald Trump peut ou non poursuivre sa propagande politique virulente sur Facebook et X. Ils définissent les algorithmes – souvent opaques – qui déterminent quel contenu politique apparaît sur vos réseaux sociaux. Ils pèsent de toute évidence sur l'agenda politique.

De même, voyez comment Uber a réussi à balayer la réglementation relative aux taxis dans différents pays ou à forcer sa révision à sa convenance. La Belgique ne fait pas exception : différents décrets régissant le secteur des taxis ont carrément été modifiés pour permettre à Uber de faire son entrée sur le marché.

C'est pourquoi il ne faut pas sous-estimer l'importance du syndicalisme international. Si les entre-

prises ont une stratégie mondiale, nous devons faire de même.

Bien entendu, les syndicats doivent être organisés à l'échelle des entreprises, des secteurs et du pays pour défendre les droits des travailleurs de manière optimale. C'est là que se situe leur base de pouvoir.

Mais si nous ne sommes pas en mesure de concevoir des approches communes et des stratégies partagées, si nous n'échangeons pas nos expériences, si nous ne diffusons pas les informations et si nous ne collaborons pas au niveau international, nous sommes condamnés à être les perdants de l'histoire.

Comme le dit le gourou de la bourse Warren Buffett : « Bien sûr qu'il y a une lutte des classes, et c'est nous qui sommes en train de la remporter. » Notre réponse devrait être la suivante : « Non, nous ripostons ! » Les médailles se distribuent après avoir franchi la ligne d'arrivée et c'est l'or que nous voulons !

LA CSI PEUT MIEUX FAIRE

La Confédération Syndicale Internationale (CSI) doit devenir une organisation internationale prête à relever les défis mondiaux auxquels les syndicats sont confrontés. L'organisation et sa direction doivent être dynamiques, flexibles, pertinentes, visionnaires et fédératrices. De plus, les dirigeants doivent être irréprochables. Les conséquences néfastes de la corruption potentielle dans le dossier du Qatar doivent servir de leçon, bien que les accusations n'aient pas encore été démontrées. Quoi qu'il en soit, nous devons organiser le fonctionne-

ment interne à tous les niveaux de manière transparente et libre de toute influence.

Les syndicats n'ont jamais rien obtenu en le demandant gentiment. Au contraire, ce que nous avons obtenu, nous nous sommes battus pour l'obtenir. C'est pourquoi, à côté du lobbying, nous devons renforcer l'accent sur les campagnes et déployer une stratégie sensiblement repensée. Négocier quand c'est possible, mener des actions quand c'est nécessaire.

Une approche stratégique implique de définir des objectifs concrets et d'établir une feuille de route claire pour les atteindre. Dans ce cadre, nous devons nous concentrer sur les entreprises multinationales et le faire ensemble, par-delà les frontières.

RENFORCEMENT DE LA TRIPARTITE

La CSI doit être la voix des travailleurs dans les institutions internationales telles que l'Organisation Internationale du Travail (OIT). Mais elle doit également représenter les travailleurs au sein de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), du Groupe des Vingt (G20), etc. Le travail auprès des Nations Unies ne doit pas non plus être négligé. Je pense aux travaux de la Commission sociale et de la Commission des droits de l'homme.

La pertinence du travail accompli pour les affiliés doit être le principal souci d'une organisation internationale. Si la participation à des tripartites ne mène à rien, c'est une perte de temps. Nous devons négocier des accords, conclure des compromis et présenter ces résultats à nos membres. Nous ne pouvons pas nous permettre de rester sur la touche et de dire non.

Pourtant, il est absolument nécessaire de continuer d'investir dans l'OIT.

En 2019, cette organisation tripartite a fêté ses 100 ans. Il s'agit du seul organe de concertation tripartite au sein des Nations Unies : les gouvernements, syndicats et organisations patronales y sont représentés.

Elle vise à assurer la justice sociale et la protection des travailleurs partout dans le monde. Par les conventions qu'elle adopte, l'OIT établit un code international sur les droits au travail. Elle veille au respect de ces normes internationales du travail dans les 187 États membres.

Ces normes internationales du travail sont souvent sous-estimées. Et oui, elles sont aussi souvent enfreintes. Pourtant, les conventions conclues au sein de l'OIT ont plus que leur utilité. Au fond, l'OIT est un parlement mondial pour les questions du travail. Et sachant ce qui nous attend, nous devons investir davantage dans les négociations qui s'y jouent. Je sais : ce système est trop lent, trop lourd. Mais il a le mérite d'exister. Si nous n'utilisons pas ce forum en tant que syndicat, si nous ne saisissons pas les opportunités que nous offre l'OIT, nous faisons vraiment fausse route.

L'importante convention 190 de l'OIT, conclue récemment, illustre bien l'utilité des négociations tripartites. L'extrême lenteur de cette négociation a fait suer sang et eau, a probablement fait couler des larmes de déception, mais le résultat est là :

l'OIT a finalement accouché en 2019 d'une convention permettant de lutter contre la violence et les intimidations sur le lieu de travail.

Elle permet aux syndicats du monde entier de rendre plus facilement la législation contraignante dans leur pays. Les syndicats du monde entier peuvent désormais demander à leur gouvernement de ratifier la convention.

« Les syndicats n'ont jamais rien obtenu en le demandant gentiment. »

Là encore, cela prend du temps. Il a fallu cinq ans à la Belgique pour ratifier cette convention. En juin 2023, la Belgique a été le 30^e pays du monde à souscrire à la convention, le sixième au sein de l'Union européenne. Je sais, c'est beaucoup trop lent. Mais grâce à cette convention, les juristes de mon pays sont maintenant armés pour s'attaquer à la question de la violence sur le lieu de travail.

La concertation tripartite peut également être renforcée en Europe, par exemple par le biais d'un meilleur suivi de ce qui se passe au sein du Comité économique et social européen (CESE). Les organisations patronales et syndicales peuvent y exercer une influence sur la politique européenne. Il s'agit d'un organe consultatif structuré de l'Union européenne. Les avis de ce Comité ne sont pas contraignants, mais ils ont néanmoins une influence indéniable sur le processus décisionnel en Europe.

Donc oui, nous devons consacrer du temps, de l'argent et des ressources à la révision de la concertation tripartite, afin de l'accélérer et de l'améliorer. Nous sommes restés sans réaction face à un trop grand nombre d'atteintes portées au dialogue social et aux négociations tripartites. Il est grand temps de trouver des alliés dans le monde politique et économique afin de donner un nouvel élan aux négociations et conventions collectives, en vue de pouvoir partager les bénéfices du capitalisme. Car en attendant, des milliards de dollars de bénéfices se retrouvent dans le portefeuille des happy few.

NÉGOCIER QUAND C'EST POSSIBLE, SE BATTRE QUAND C'EST NÉCESSAIRE

Sans pouvoir, nous ne saurions espérer obtenir des résultats positifs à la table des négociations. Nos interlocuteurs doivent savoir que le syndicat n'est pas une machine de lobbying. Ils doivent savoir que nous avons le nombre avec nous, que nous avons le pouvoir.

Les discussions seules ne nous mèneront pas à de grandes victoires. Les syndicats n'ont jamais obtenu de résultats en demandant humblement quelque chose. A travers l'histoire, nous avons changé le monde en nous organisant, en nous mobilisant et en menant campagne. L'action est le moteur du progrès social.

La CSI, l'International Transport Workers' Federation (ITF) et toutes les fédérations syndicales du monde doivent donc se faire entendre davantage et être plus présentes sur la ligne de front de la confrontation mondiale avec la dérégulation et de la libéralisation. Pour y arriver, nous devons croire au pouvoir que nous représentons, nous en servir pour sensibiliser le public et pour influencer les décideurs politiques et mettre la pression sur les gouvernements et le monde politique.

IMPLICATION RÉELLE DES ORGANISATIONS SYNDICALES DANS LA CSI

La plus grave erreur que les syndicats nationaux pourraient commettre aujourd'hui serait de se replier au niveau national. C'est hélas exactement ce qu'ils font souvent : ils pensent pouvoir trouver les solutions dans leur propre pays. Une terrible erreur dans le contexte de la mondialisation. Concurrence déloyale, paradis fiscaux et délocalisations sont quelques-uns des problèmes auxquels nous sommes confrontés à l'échelle mondiale.

Les syndicats doivent prendre leurs responsabilités par rapport à ce qui doit être entrepris au sein de la CSI. Sans l'appui solide des syndicats, la CSI se retrouve tel David contre Goliath. Les syndicats affiliés à la CSI doivent être prêts à s'impliquer, en relayant des campagnes au niveau national et en participant à des réunions de l'OIT.

Nous avons besoin de campagnes mondiales auxquelles tous les syndicats affiliés peuvent contribuer. Je suis moi-même impliqué dans un syndicat national des transports, une confédération nationale et je suis très actif dans la fédération européenne et internationale des ouvriers du transport. Je dois tout de même admettre qu'à l'heure actuelle, je n'ai pas suffisamment connaissance des campagnes de la CSI. J'en suis le premier responsable, mais la CSI devrait toutefois se demander pourquoi les gens ne sont pas au courant. Les collaborateurs de la CSI doivent réfléchir à une manière plus simple de partager leurs connaissances. Je sais pertinemment que peu de syndicalistes sont au fait des campagnes de la CSI. Si nos propres membres ne savent pas ce que nous faisons, comment pouvons-nous espérer que les autres parties prenantes le sachent ? En outre, je suis convaincu qu'une organisation mondiale telle que l'ITF peut jouer un rôle important dans la dynamisation de la CSI. Il s'agit d'une fédération internationale forte, dotée d'une solide assise financière et de structures fortes. La direction de l'ITF doit se servir de ces atouts pour renforcer également la CSI.

Les fédérations mondiales doivent d'ailleurs collaborer davantage. Une fédération seule ne peut pas atteindre ce que des fédérations peuvent réaliser ensemble. De nos jours, c'est parfois comme si la concurrence entre fédérations était plus importante que ce que nous pouvons réaliser concrètement ensemble. De plus, les fédérations internationales doivent être plus impliquées dans le fonctionnement de la CSI et avoir leur mot à dire, structurellement, dans l'organisation. Aujourd'hui, seules les confédérations nationales ont un réel pouvoir de décision. Il faut que cela change, en tenant compte de l'avis des fédérations sectorielles internationales.

Alors qu'une entreprise capitaliste est gérée sur la base de l'autorité, un syndicat est une démocratie.

Bien que cette différence fasse partie intégrante de notre identité, elle complique le travail syndical à l'échelle internationale. Nous voulons tous la même chose, mais les traditions, cultures et expériences syndicales sont très différentes d'une région à l'autre.

Nous devons composer avec cette diversité et œuvrer patiemment pour le développement d'une stratégie commune. Une organisation démocratique dans laquelle tous les syndicats ont une voix doit rester la priorité de notre fédération mondiale. La tâche n'a rien d'aisé, mais les syndicats s'en trouveront plus forts face à leurs interlocuteurs politiques et économiques.

Le progrès est impossible sans changement. La nouvelle direction doit donc réfléchir à des propositions originales et innovantes pour insuffler un renouveau syndical. La nouvelle direction doit donner espoir aux travailleurs, les convaincre de s'affilier à l'organisation.

LA CONFÉDÉRATION EUROPÉENNE DES SYNDICATS DOIT REDESCENDRE DANS LA RUE!

Le 13 décembre 2001. Je me retrouve sur le podium au terme d'une manifestation syndicale prenant fin au Heysel à Bruxelles. Aussi loin que mon regard se porte, je vois défiler une foule de manifestants. La manifestation a été organisée à l'initiative de la Confédération européenne des Syndicats. Je fais partie des organisateurs de l'événement au nom de la FGTB. Avec les collègues organisateurs, nous sommes euphoriques.

Des centaines de milliers de manifestants ont défilé de la Place Emile Bockstael jusqu'au Stade Roi Baudouin. 41 syndicats provenant de 20 pays européens étaient mobilisés. Bien que le gros des participants ait répondu à l'appel des syndicats

belges, l'événement a rassemblé un petit échantillon du pouvoir syndical européen.

600 autocars de manifestants belges et 350 bus provenant d'autres pays européens ont convergé vers la capitale. De nombreux manifestants sont venus de nos pays limitrophes, en tête desquels se trouvaient d'importantes délégations françaises. Des militants de Pologne, de Croatie, de Slovaquie, de Grèce, du Portugal, d'Italie et d'Autriche ont également répondu présent.

La manifestation avait été organisée dans le cadre de la présidence belge de l'Union européenne. La forte mobilisation a démontré le pouvoir des syndicats. Ensemble, nous avons envoyé un message fort : l'Europe doit être plus qu'un marché, plus qu'un projet économique. C'était un appel clair pour travailler à une Europe sociale.

Avant cette manifestation fin 2001, une manifestation européenne avait été organisée à Gand, le 19 octobre de la même année, sur le thème « For social Europe and solidarity ». Une autre s'était tenue à Liège le 21 septembre, sur le thème « *The euro arrives ... and employment!* ».



Pas moins de trois (!) manifestations européennes en l'espace de quatre mois pour peser sur la présidence belge.

Je ne me souviens plus exactement des voyages que j'ai effectués durant cette période pour participer aux manifestations de la CES avec la FGTB. J'ai dû vérifier sur le site Internet de la CES. Le moins que l'on puisse dire est que la liste est longue. Porto (2000), Nice (2000), Barcelone (2002), Bruxelles (2003), Rome (2003), Bruxelles (2005), Strasbourg (2006), Ljubljana (2006), et ainsi de suite.

A cette époque, la CES était vraiment en mode mobilisation. Une manifestation était organisée presque lors de chaque sommet européen important. Les syndicats nationaux étaient en tête de cortège, suivis par les collègues d'autres pays en fonction de leur force de mobilisation. Lors de chaque rassemblement, le syndicat européen s'est



profilé comme une communauté soudée et solidaire, adressant un message fort au monde politique. A mon sens, il est temps de redescendre dans la rue.

Le syndicalisme européen est plus qu'un instrument de lobbying auprès des cénacles européens. Naturellement, le lobbying est inévitable, nous devons défendre nos propositions auprès des institutions européennes. Nos revendications syndicales doivent être étayées par des dossiers bien argumentés.

Ce travail doit néanmoins aller de pair avec une démonstration claire du pouvoir des syndicats. Le patronat parvient peut-être à mobiliser plus de fonds pour ses actions de lobbying, ses ressources financières sont peut-être plus abondantes, mais le nombre joue en notre faveur : *they have the money, but we have the numbers*. Les syndicats doivent reconquérir leur place, dans la rue également.

Naturellement, manifester ou établir des rapports de force n'a de sens que si nous pouvons également tirer parti de ces rapports de force, en concluant des accords, en imposant le dialogue social et en négociant des compromis honorables avec les employeurs et les instances internationales.

PAS D'AVENIR SANS VISION INTERNATIONALE

Nos objectifs pourront seulement être atteints si les syndicats nationaux se montrent prêts à s'organiser à l'échelle internationale.

Le travail syndical international ne doit donc pas se résumer à du lobbying exercé par des technocrates au sein de secrétariats internationaux. Le travail syndical passe par une mise en réseau d'organisations nationales prêtes à mobiliser des moyens et des personnes pour œuvrer à l'échelle internationale.

Si les syndicats du transport veulent rester efficaces, nous ne pouvons pas traiter avec nos entreprises locales sans tenir compte de la situation globale. Les multinationales font appel à des sous-traitants qui confient leurs missions à d'autres sous-traitants, pour le transport ou le stockage par exemple. Elles n'occupent peut-être pas directement les chauffeurs, mais elles sont bel et bien les maîtres d'ouvrage. Ce sont elles qui organisent la rude concurrence, voire une course vers le bas.

Les syndicats doivent s'organiser à l'échelle internationale, créer leurs propres réseaux et interpeller les employeurs économiques.

A cet égard, il est essentiel de développer des syndicats forts en Europe de l'Est. Ce n'est pas seulement une question de solidarité de la part des syndicats d'Europe de l'Ouest, il s'agit aussi de leur propre force et de leur survie.

Le réseau d'inspecteurs constitué par l'ITF dans le secteur maritime est un bel exemple de collaboration internationale qui fonctionne vraiment.

Lors d'un de mes voyages au Kenya, l'inspecteur de l'ITF a été appelé en vue de prêter assistance à un certain nombre de matelots tanzaniens. Ils avaient été arrêtés par la police pour séjour illégal. Nous avons accompagné Betty Makena, une petite syndicaliste africaine pleine de vivacité, et avons été confrontés à ce que nous tenions pour impossible.

Les six matelots avaient été enrôlés sur un bateau de pêche taïwanais. Ces bateaux pêchent le long des côtes africaines et délivrent leur chargement sur des navires-usines de taille gigantesque, qui traitent et congèlent immédiatement le poisson. Les six Tanzaniens, après avoir protesté contre le traitement inhumain dont ils faisaient l'objet, avaient été licenciés et priés de quitter le navire. Ils devaient

monter à bord d'un bateau plus petit de la même flotte, mais comme il ne pouvait pas s'amarrer au navire, les matelots et leur simple bagage ont tout simplement été jetés par-dessus bord (l'un des pêcheurs ne savait pas nager). Finalement récupérés par le plus petit bateau, ils ont été débarqués au Kenya. Sans permis de séjour, bien entendu.

Ces jeunes ont eu la chance d'être soutenus par l'ITF. Nous sommes montés à bord du bateau, nous avons interpellé le capitaine, nous sommes intervenus auprès de l'armateur par le biais du siège de l'ITF, nous avons menacé d'informer la presse et nous sommes intervenus auprès du gouvernement kényan. Finalement, les matelots ont été remis en liberté. Ils ont perçu le salaire qui leur était dû et reçu un ticket pour retourner en Tanzanie. Leur contrat contenait une clause, je n'invente rien, indiquant qu'il était normal que les matelots africains soient harcelés et maltraités par le reste de l'équipage et qu'ils devaient en avoir conscience en acceptant ce travail. Aucun des six matelots ne savait lire ou écrire et ils avaient griffonné quelque chose en guise de signature au bas du contrat. Entre-temps, j'ai appris que l'esclavage n'avait rien d'exceptionnel dans le domaine de la pêche, surtout en Extrême-Orient.

L'ITF a 125 inspecteurs qui montent à bord des bateaux pour vérifier les conditions de travail et de rémunération des membres de l'équipage. Ils travaillent dans plus de 100 ports et 50 pays. En 2021, ils ont effectué 7.265 contrôles en vue d'aider des milliers de marins à propos de créances salariales et de questions de rapatriement. Et ce malgré les restrictions liées à la pandémie de Covid-19, qui ont empêché les inspecteurs de monter à bord des navires pendant une grande partie de l'année.

« Nos objectifs pourront seulement être atteints si les syndicats nationaux se montrent prêts à s'organiser à l'échelle internationale. »

Les inspecteurs ont été formés pour détecter les cas d'exploitation, d'heures de travail supplémentaires et même les signes de travail forcé et d'esclavage moderne. Sur de nombreux navires, les inspecteurs ont le droit d'examiner les fiches de paie et les contrats de travail et de vérifier les temps de travail et de repos enregistrés.

L'année dernière, l'ITF a signalé 85 cas d'abandon à l'Organisation Internationale du Travail (OIT), un nombre historiquement élevé. On parle d'abandon lorsque l'armateur abandonne l'équipage à son sort. Dans bon nombre de ces cas, l'équipage abandonné attendait depuis des semaines ou des mois des salaires impayés – comme les marins à bord du navire MV Lidia victime de la tempête.

Jason Lam, inspecteur de l'ITF à Hong Kong, a aidé huit marins birmans qui travaillaient sur le MV Lidia à récupérer près de 30.000 dollars de salaire impayé. Avant cela, leur bateau s'était échoué en octobre 2021 à cause d'un typhon qui avait failli les faire sombrer. L'armateur avait refusé de payer les deux mois de salaire qu'il leur devait, les avait abandonnés et avait exclu de les aider à rentrer chez eux. Jason Lam a mené campagne pendant des semaines au nom des marins et ses efforts ont porté leurs fruits. Le 2 novembre 2021, l'équipage est rentré chez lui avec la totalité du salaire dû.



Des syndicats forts sont plus que jamais nécessaires pour rétablir un équilibre entre le pouvoir des conseils d'administration et celui des travailleurs en Europe.

ESTHER LYNCH

LORSQUE LE POUVOIR DES SYNDICATS FAIBLIT, LES INÉGALITÉS SE RENFORCEN

L Notre message est clair et net : si vous touchez à l'un d'entre nous, vous touchez à tout le monde. L'ensemble du mouvement syndical soutiendra toujours chaque travailleur ou syndicat attaqué parce qu'il a invoqué son droit de grève fondamental.

La décision de faire grève ne se prend pas à la légère. Il s'agit du dernier ressort lorsque toutes les tentatives de dialogue ont échoué.

Lorsque le pouvoir des syndicats faiblit, les inégalités se renforcent. On le constate partout dans le monde.

Les attaques de plus en plus fréquentes contre les droits syndicaux sont donc une source de grande inquiétude pour quiconque veut lutter contre les inégalités.

Ces dix dernières années, l'Europe a dégringolé dans le classement de l'Indice des droits dans le monde de la Confédération syndicale internationale en raison des violations désormais « régulières » des droits syndicaux par les employeurs et les autorités.

En France, Sébastien Menesplier, un dirigeant de la CGT, a été convoqué dans une gendarmerie en représailles aux manifestations du syndicat contre les réformes des retraites.

ESTHER LYNCH

°24/02/1963. Irlande.

Secrétaire générale de la Confédération européenne des syndicats (CES). Ancienne secrétaire générale adjointe et secrétaire confédérale du CES.

Ces manifestations ont été rendues nécessaires par la manière totalement antidémocratique dont le gouvernement a imposé ces réformes, sans aucun dialogue social avec les syndicats.

En Belgique, nous avons été témoins de la manière dont les patrons de Delhaize ont fait appel à la police à maintes reprises pour imposer leur modèle de franchise basé sur le profit à tout prix au lieu de respecter la longue tradition de dialogue social en place dans le pays.

Au Royaume-Uni, le gouvernement a répondu à l'appel aux négociations salariales en imposant des restrictions encore plus strictes à des lois anti-grèves qui comptaient déjà parmi les plus draconiennes d'Europe.

Tout ceci à l'heure où l'Europe est confrontée à une situation d'urgence sur le plan de la justice sociale.

Les travailleurs subissent une crise historique du coût de la vie provoquée par la cupidité des entreprises. Les représentants politiques ont répondu en frappant de nouveau les travailleurs d'une modération salariale, même si les statistiques démontrent que l'inflation est due aux bénéfiques excédentaires.

Les bénéfiques supplémentaires issus de la spéculation des prix sont retirés des entreprises et distribués aux actionnaires sous la forme de dividendes records au lieu d'être réinvestis.

Des syndicats forts sont plus que jamais nécessaires pour rétablir un équilibre entre le pouvoir des conseils d'administration et celui des travailleurs en Europe.

C'est pourquoi nous menons des actions dans toute l'Europe pour un accord équitable en faveur des travailleurs. Il faut nous organiser au travail, nous mobiliser dans la rue et mener une campagne politique.

Je suis déterminée à ce que nous n'ayons plus à nous battre avec une main attachée dans le dos. Nous avons déjà obtenu une directive européenne favorisant les négociations collectives et nous allons maintenant totalement inverser la tendance contre la répression syndicale en interdisant l'octroi de fonds publics aux entreprises qui ne respectent pas les droits syndicaux, qui ne réinvestissent pas leurs bénéfices et qui ne paient pas de salaires corrects.

Il est inacceptable qu'une entreprise comme Ryanair, qui refuse dans une large mesure de participer aux négociations collectives et qui licencie ou sanctionne des travailleurs en grève, ait reçu, au cours des dix dernières années, près d'un milliard d'euros de subsides de la part de l'UE.

Les syndicats qui peuvent s'organiser, négocier et faire grève librement constituent le contrepoids dont l'Europe a besoin.

La prochaine étape est de criminaliser la répression syndicale sous toutes ses formes.



**Des travailleurs,
dans des syndicats
forts, unis à travers
les frontières et les
secteurs, s'exprimant
d'une seule voix.**

STEPHEN COTTON

S SEUL LE POUVOIR COMBINÉ DU MOUVEMENT SYNDICAL DÉMOCRATIQUE MONDIAL INFLUENCERA CES DÉCISIONS

Le transport et l'économie sont des données mondiales. Les travailleurs du transport et leurs syndicats doivent penser et agir de façon globale pour acquérir plus de force et apporter du changement sur leurs lieux de travail.

Le libre échange, le changement climatique et les nouvelles technologies signifient que les travailleurs du monde entier sont tous victimes de la même exploitation. Les multinationales, au sommet des chaînes d'approvisionnement et détenant le capital global, tentent constamment de monter les travailleurs du monde entier les uns contre les autres. Alors que les entreprises recherchent des moyens moins coûteux pour transporter les personnes et les marchandises, les gouvernements ont supprimé des garanties en matière de travail afin d'encourager et d'accroître la concurrence. Cela a érodé les normes dans l'ensemble de l'industrie du transport et rend la solidarité, l'action et le pouvoir au niveau mondial plus importants que jamais.

Le changement ne s'opère pas seul. Des salaires décents, une limitation du temps de travail, des congés payés, la sécurité, un salaire égal pour un travail égal : ces changements positifs sur le lieu de

STEPHEN COTTON

Grande-Bretagne.

Secrétaire général de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) depuis 2014.

Ancien secrétaire général faisant fonction et coordinateur maritime de l'ITF.

travail n'ont été possibles que grâce aux travailleurs qui se sont organisés en syndicats et qui les ont réclamés. Dans une économie mondialisée, des décisions impactant les travailleurs sont prises à un niveau régional et mondial, soit au siège d'une multinationale, soit auprès d'un régulateur intergouvernemental, souvent conçus pour échapper aux syndicats et à toute responsabilité sociétale.

Les employeurs du secteur maritime battent pavillon de complaisance. Les compagnies aériennes basent les contrats de leurs travailleurs dans différents pays pour échapper au droit du travail. Les e-commerces transfèrent leurs profits vers des paradis fiscaux pour éviter de payer des impôts. Les entreprises de transport routier enregistrent leurs sociétés à l'étranger pour ne pas devoir payer le salaire minimum. Il s'agit de problèmes mondiaux ayant un impact sur le travail local et qui ne peuvent pas être résolus par un seul syndicat national. Seul le pouvoir combiné du mouvement syndical démocratique mondial influencera ces décisions : des travailleurs, dans des syndicats forts, unis à travers les frontières et les secteurs, s'exprimant d'une seule voix.

Il y a suffisamment d'argent dans l'économie mondiale pour payer un salaire décent aux travailleurs. Prenez le transport maritime. En 2022, on estime que l'industrie a généré plus de 200 milliards de dollars de profits. Certains géants du transport maritime ont enregistré des marges bénéficiaires d'exploitation de plus de 50 % ces deux dernières années, ce qui signifie que plus de 50 cents de chaque dollar payé par les clients se sont transformés en profit pour la société.

En tant que syndicats, si nous nous unissons à une échelle internationale, nous pouvons nous opposer à l'industrie. Nous pouvons garder une place

pour les employeurs et gouvernements responsables et isoler les mauvais acteurs. Nous pouvons parvenir à un consensus sur le fait que des normes minimales profitent à tous : aux travailleurs, aux employeurs et à la société en général. La pandémie a ouvert les yeux de nombreuses personnes sur le rôle des travailleurs du transport dans l'économie globale. Nous pouvons démontrer que des modèles d'entreprise durables doivent être soutenus par des réglementations fortes, ce qui comprend la mise en œuvre effective des droits fondamentaux des travailleurs, dont la liberté d'association et le droit aux négociations collectives.

Le pouvoir d'influencer les politiques ne vient pas uniquement du lieu de travail, il vient également de la solidarité avec d'autres lieux de travail. Les ouvriers du transport peuvent obtenir un changement en s'associant à d'autres travailleurs, dans l'industrie, le commerce, la construction, l'agriculture, les soins de santé et l'éducation. En réunissant des syndicats nationaux au sein de mêmes frontières et au-delà, et en travaillant avec des syndicats internationaux à travers ces secteurs ainsi qu'avec la CSI, nous pouvons exercer plus de pression sur les multinationales et les gouvernements et obtenir de meilleurs résultats pour nos membres.

La solidarité entre les travailleurs dans le mouvement syndical global est unique. Nous nous soutenons mutuellement en cas de différend, dans les moments difficiles et en temps de crise. Nous partageons les valeurs de la paix, de la justice, du respect et de l'égalité et nous sommes unis dans notre but d'être une contre-force et de construire un monde meilleur.

**LE
MONDE
EST
À
NOUS**

10. Les femmes à bord



P PLUS DE FEMMES DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT

Paola Tapia a été la première femme ministre du Transport au Chili. Ce fait illustre la prédominance des hommes.

Dans une interview à la presse, elle déclarait qu'en 2013 les femmes représentaient un petit pour cent des chauffeurs dans les transports publics chiliens. Grâce à un programme spécial, ce pourcentage a pu être relevé à sept pour cent en une année. Elle souligne les avantages d'une telle évolution. Premièrement en termes de sécurité routière: les femmes ont moins d'accidents. Deuxièmement, les conductrices font preuve d'une plus grande empathie à l'égard de l'utilisateur. Troisièmement, elles sont associées à une atmosphère de travail plus agréable. Autre avantage: pour les mères avec enfants, cet emploi garantit une indépendance financière.

Depuis lors, elle milite pour les Mujeres en Movimiento. Un mouvement qui s'efforce de donner aux femmes la possibilité d'utiliser les transports en commun sans être victimes d'intimidations, de violence, de harcèlement. « A cet égard, je me dois de mentionner le grand nombre de cas d'intimidation et de violence dans les transports en commun. Nous menons campagne pour attirer l'attention sur ce problème, qui ne peut jamais être nié. Nous devons aussi collaborer avec les entreprises et les chauffeurs afin d'élaborer des directives claires en matière d'écoute, de rapports et de suivi. Le pire serait qu'une victime d'intimidation ose faire une déclaration et que l'auteur des faits échappe à la peine prévue. Notre législation est assez sévère

mais les mécanismes permettant de constater de tels comportements doivent encore fonctionner. Pour pouvoir passer à l'action, nous avons besoin de caméras à bord des autobus et d'un mécanisme adéquat permettant au chauffeur de rapporter rapidement un problème. Nous avons également mis en place un programme pour rendre les arrêts de bus plus sûrs et accessibles, avec un bouton d'alerte en cas de manœuvre d'intimidation. »

Son récit est un exemple précis de la façon dont les femmes se trouvent encore dans une situation précaire aujourd'hui dans le secteur du transport. Que ce soit dans la peau d'une passagère des transports publics ou celle d'un membre du personnel.

A BAS LE MUR MACHO

Une enquête réalisée avant la pandémie du COVID-19 parmi plus de 3.000 femmes dans le secteur du transport montre que les nombreux faits de violence et d'intimidation constituent l'une des barrières maintenant les femmes à l'écart du secteur. D'après les statistiques, le secteur européen du transport ne compte que 22 pour cent de femmes.

Si nous voulons rendre la branche plus respectueuse des femmes et faire en sorte qu'un plus grand nombre d'entre elles viennent y travailler, nous devons d'abord surtout veiller à ce que les femmes puissent se rendre à leur travail et rentrer chez elles en toute sécurité. Beaucoup d'emplois – pas seulement dans le transport d'ailleurs – prévoient des services de nuit ou du travail posté.



Une enquête réalisée par l'ETF auprès de plus de 1.000 collaboratrices du transport en Europe (2017) a révélé que 63 pour cent d'entre elles avaient été victimes d'un acte de violence au moins une fois. 26 pour cent de ces femmes n'ont pas signalé l'incident parce qu'elles pensaient simplement que l'intimidation faisait partie du travail, y compris sur le trajet les séparant de leur domicile.

Voilà pourquoi l'ETF mène campagne – sur proposition du syndicat britannique Unite – sur le thème *Bring me home safely*. Pour le lancement de cette initiative, l'ETF a rassemblé les témoignages de travailleuses du transport de toute l'Europe et dévoilé ce qui se passe dans les coulisses. Que se passe-t-il lorsqu'elles commencent leur service tôt? Comment se passe leur retour à la maison après

une longue journée de travail? Sur la base de ces contributions, un programme concret a été élaboré afin de permettre aux femmes de se rendre au travail et de rentrer chez elles en sécurité.

L'une des revendications centrales est d'ailleurs la ratification de la convention 190 de l'OIT.

Si nous voulons ouvrir les portes du transport aux femmes, nous devons commencer par prévoir des équipements sanitaires convenables dans le secteur. Des équipements sanitaires et toilettes convenables constituent en fait un droit humain. Ils sont d'ailleurs essentiels pour l'exercice d'un travail décent dans l'économie mondiale du transport, comme pour la santé, la sécurité et le bien-être des travailleurs du secteur.

Des toilettes propres, privées, sécurisées et accessibles doivent être disponibles pour tous les travailleurs du secteur du transport. Et c'est encore loin d'être le cas, même dans les pays dits développés. Y compris le mien.

C'est en 2019 qu'une chauffeuse d'autobus, Else Martens, membre et militante de l'UBT, a inscrit à l'agenda le manque de facilités pour les femmes occupant ce genre de poste. Au dernier arrêt de sa ligne de bus, il n'y avait pas de WC. En l'absence de toilettes, les hommes peuvent toujours uriner contre un arbre. Les femmes pas. Les femmes ont aussi d'autres besoins, par exemple en période de menstruation. De plus, la pression de travail était parfois telle dans l'équipe d'Else qu'elle avait tout juste le temps d'aller aux toilettes. L'UBT a dû mener campagne pendant plusieurs mois pour obtenir des toilettes pour tous les chauffeurs.

Les femmes actives dans le transport sont confrontées au même problème partout dans le monde. De nombreuses entreprises ne prévoient pas de facilités pour leurs collaboratrices, ce qui les expose



«Si nous voulons ouvrir les portes du transport aux femmes, nous devons commencer par prévoir des équipements sanitaires convenables dans le secteur.»

à des risques liés à violence et à la santé. Et freine leur accès au travail dans le secteur. Le manque de toilettes oblige le personnel à improviser, en utilisant par exemple des couches-culottes et des bouteilles, ou tout simplement à se retenir. Les facilités sanitaires sont un must si nous voulons féminiser les secteurs du transport.





Attirons-nous suffisamment de femmes en tant que représentantes syndicales ? Elles peuvent mieux faire valoir les besoins des femmes dans les négociations.

SARA TRIPODI

LA LUTTE POUR L'ÉGALITÉ DES GENRES

LOn estime qu'une femme sur trois dans le monde est victime de violences physiques ou sexuelles. Dans l'Union européenne, plus de 30 % des cas d'intimidation sexuelle à l'encontre des femmes se produisent sur le lieu de travail. Et de nombreuses femmes sont victimes de discrimination sur le lieu de travail : à l'embauche, en matière de rémunération et d'avantages et au niveau des possibilités d'évolution. En tant que syndicat, nous avons un rôle important à jouer dans ce domaine, d'une part en rendant les filles et les femmes plus résilientes et, d'autre part, en les protégeant. Dans un contexte professionnel et dans la vie quotidienne.

Malheureusement mon pays d'origine, l'Italie, est souvent au cœur de l'actualité mondiale lorsqu'il s'agit de violence envers les femmes. Prenons par exemple la vague de crimes sexuels à Rome il y a quelques années ou le juge italien qui a décidé d'acquitter un concierge parce que l'agression de la victime mineure n'avait duré « que » 10 secondes. En tant que représentante syndicale, j'ai aussi été confrontée à plusieurs reprises aux violences faites aux femmes, sans parler des remarques discriminatoires que les accompagnatrices de train doivent

SARA TRIPODI

°08/08/1979. Italie.

Secrétaire générale de la FILT-CGIL pour la province de Monza et de la Brianza. Présidente du Women Committee de l'ETF. Département international de la FILT-CGIL Nazionale. Membre du Executive Committee de la Fédération européenne des ouvriers du transport (ETF).

supporter de la part des passagers ou les blagues sexistes des collègues masculins.

Que pouvons-nous y faire ? Tout d'abord, davantage d'instruments légaux sont nécessaires pour protéger les victimes. Depuis déjà 2019, il existe un traité de l'OIT visant à bannir la violence et l'intimidation au travail. Toutefois, jusqu'à la mi-2023, seuls sept États membres l'avaient ratifié. Et il n'existe actuellement pas de législation européenne spécifique visant à lutter contre la violence envers les femmes. Le 8 mars 2022, la Commission européenne a néanmoins proposé une directive pour lutter contre la violence envers les femmes et la violence domestique. Mais il n'existe pas encore de texte définitif. En tant que syndicat, nous devons aussi œuvrer à la concrétisation de ces propositions dans la pratique.

Au sein de la commission des femmes de l'ETF, nous avons élaboré plusieurs boîtes à outils pour prévenir la violence sur le lieu de travail ainsi qu'un guide contre la violence envers les femmes et l'intimidation des femmes sur le lieu de travail. Nous devons distribuer ce matériel pour que les employeurs et les travailleurs disposent de puissants instruments pour agir.

Ensuite, nous devons rendre notre propre secteur du transport plus attrayant pour les femmes. Il ne suffit pas de recruter des femmes, nous devons redoubler d'efforts pour les garder dans le secteur. Plusieurs choses peuvent faire la différence : un meilleur équilibre entre vie privée et vie professionnelle, des sanitaires séparés, des uniformes adaptés, etc. Nous devons non seulement nous intéresser aux entreprises, mais aussi à nos propres organisations syndicales. Les femmes sont-elles suffisamment représentées dans les fonctions de direction ? Attirons-nous suffisamment de femmes en tant que représentantes syndicales ? Elles peuvent mieux faire valoir les besoins des femmes dans les négociations et servir d'exemples à d'autres femmes sur le lieu de travail.

J'aimerais conclure par une citation d'un homme extraordinaire, Kofi Annan : « L'égalité des genres est plus qu'un objectif en soi. C'est une condition préalable pour pouvoir relever des défis tels que la réduction de la pauvreté, la promotion du développement durable et l'établissement de la bonne gouvernance. »

**LE
MONDE
EST
À
NOUS**

11. Les jeunes sont le présent



**LES JEUNES NE SONT PAS
L'AVENIR DU SYNDICAT,
ILS SONT LE PRÉSENT**

Avant c'était une évidence: la jeune fille ou le jeune garçon qui allait travailler s'affiliait tout de suite au syndicat. Un peu comme le chante Bruce Springsteen dans *The River*: « *For my nineteenth birthday, I got a union card and a wedding coat.* »

Ce réflexe naturel a tendance à se perdre. La question est de savoir si ce sont les jeunes qui ne trouvent plus la voie menant au syndicat ou si ce sont les syndicats qui ne réussissent pas à les attirer.

Mon organisation compte 10.955 membres de moins de 35 ans. Soit 20 pour cent de nos effectifs. On ne note donc pas de problème au niveau des affiliations de jeunes. C'est plutôt quand il s'agit de les amener à militer que les choses se corsent. La faute aux jeunes ou à nous ?

Pourtant, l'activité des jeunes est florissante au port d'Anvers depuis 2017. Des réunions de jeunes dockers sont régulièrement organisées. A côté d'une initiation à la vie syndicale, elles invitent les jeunes à avoir des discussions sur les dossiers politiques, les problèmes rencontrés sur le terrain et les défis posés par le travail portuaire. Le groupe



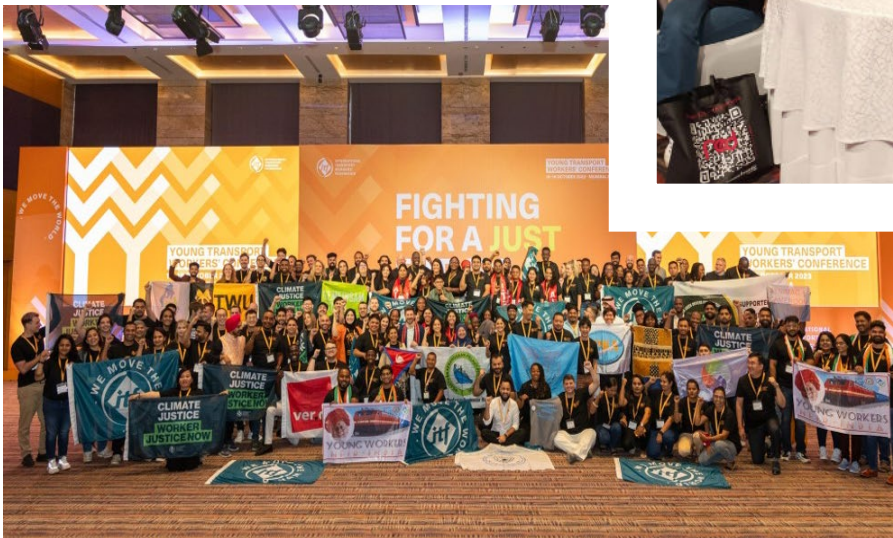
se compose d'une trentaine de jeunes hommes et femmes et l'initiative a fait des émules dans d'autres ports maritimes.

Ces jeunes ne se contentent d'ailleurs pas de parler de la seule activité syndicale. Ils organisent par exemple des collectes pour des enfants dans le besoin et apportent leur aide à un centre de soins. Ils sont donc aussi très actifs dans le domaine social.

Il n'est guère facile de mettre sur pied une activité dédiée aux jeunes dans le syndicat. Les jeunes dockers qui ont été impliqués dans la création du Youth Movement of Antwerp Dockers ont témoigné de cette difficulté dans le journal belge *Gazet van Antwerpen*: « Les syndicalistes plus âgés se méfiaient de cette « bande de jeunes blancs becs » mais nous avons fait preuve de beaucoup de sérieux et leur regard sur nous a entre-temps totalement changé », déclare Abdel. « Nous faisons office de pont entre l'ancienne génération et la

« Les jeunes n'ont souvent que des contrats temporaires ou des missions d'intérim. Ils travaillent dans l'économie où les emplois instables sont monnaie courante. »

nouvelle. Les aînés sont contents de voir que des jeunes sont décidés à reprendre le flambeau plus tard », ajoute Glenn Mannien (31 ans). Hannelore Hannes, 26 ans, travaille comme ouvrière au port d'Anvers. Elle explique comment les jeunes dockers font précisément la différence. « Les jeunes dockers sont plus respectueux vis-à-vis des femmes que les anciens. »



Le groupe a démarré en 2017. Entre-temps, quatre de ces jeunes ont pris du galon et sont devenus délégués dans le port. A preuve qu'il est parfaitement possible d'organiser des jeunes dans le cadre du syndicat et qu'il faut aussi y voir un bon investissement à terme.

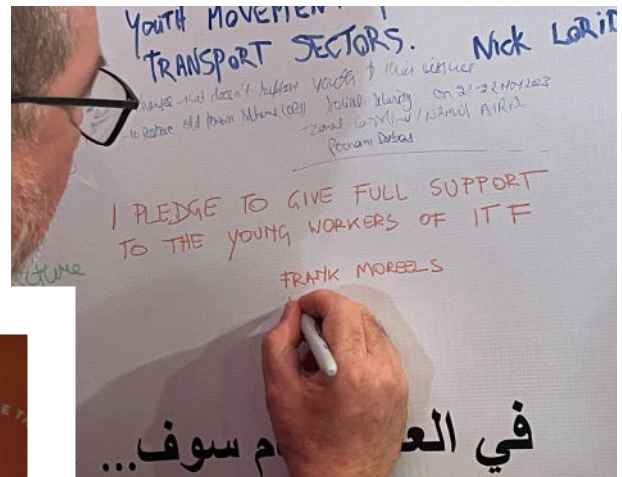
Ce qui joue sans doute aussi dans les réticences affichées par les jeunes travailleurs face à l'engagement syndical, ce sont les conditions précaires dans lesquelles ils doivent souvent travailler. Les jeunes n'ont souvent que des contrats temporaires ou des missions d'intérim. Ils travaillent dans l'économie de plateforme et le secteur de la logistique, où les emplois instables sont monnaie courante.

Cela doit inciter le syndicat à s'occuper de cette situation. Nous devons nous battre pour que ces jeunes obtiennent un boulot à part entière. Ils ne méritent pas de devoir patienter pendant des années dans l'antichambre avant de se voir enfin offrir un véritable job. Les jeunes ont droit à des emplois stables, dignes de ce nom.



« Je connais bien les difficultés rencontrées par les jeunes sur le marché de l'emploi. Je sais aussi que les syndicalistes plus âgés ne sont pas toujours à l'écoute de leurs problèmes. »

Il y a 40 ans, j'ai moi-même été responsable des jeunes au sein de la confédération syndicale FGTB en Belgique. Pendant des années, j'ai coordonné l'activité « Jeunes » dans le syndicat. Je connais donc bien les difficultés rencontrées par les jeunes sur le marché de l'emploi. Je sais aussi que les syndicalistes plus âgés ne sont pas toujours à l'écoute de leurs problèmes. Je dis très clairement à ces jeunes : ne rien lâcher !





Il est impératif que nous ne laissions pas échapper cette génération d'activistes prometteurs.

MERYEM HALOUANI

Les jeunes sont l'avenir et en même temps le présent des syndicats. Ils sont essentiels au succès continu du mouvement syndical à l'échelle mondiale. C'est pourquoi leur participation est tellement importante.

Jadis la participation des jeunes était une évidence. Cependant, nous vivons à une époque où de nouvelles dynamiques et défis émergent. Il est essentiel de se demander si le manque d'attrait des jeunes pour les syndicats est dû à leur désintérêt ou si les syndicats eux-mêmes doivent évoluer pour répondre aux besoins changeants de cette génération.

Il y a plein d'exemples qui démontrent que l'engagement des jeunes peut être encouragé avec succès lorsque les syndicats adaptent leurs approches pour répondre aux préoccupations et aux aspirations spécifiques de cette tranche d'âge. Les jeunes dockers qui sont devenus des délégués syndicaux offrent une preuve convaincante que l'investissement dans la jeunesse est un moyen efficace de renouveler et de dynamiser le mouvement syndical.

MERYEM HALOUANI

° 17/01/1985. Maroc.

Membre du Bureau Exécutif de la Fédération Nationale des Travailleurs des Rails. Membre du Bureau national de l'Union Marocaine du Travail (UMT). Membre de la cellule relations extérieures de l'Union Marocaine du Travail (UMT). Représentante des cheminotes au sein de l'Union Progressiste des Femmes du Maroc (UPFM). Membre du Executive Board de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF). Présidente du Women's Committee de l'ITF dans le monde arabe.

Cependant, il est crucial de reconnaître que les jeunes travailleurs sont souvent confrontés à des emplois précaires, à l'instabilité et à l'absence de représentation syndicale. Le texte de Frank soulève un défi essentiel pour les syndicats : lutter pour des emplois stables et à temps plein pour les jeunes. C'est un appel à l'action que chaque syndicat devrait prendre à cœur.

Mon expérience personnelle en tant que jeune syndicaliste membre du bureau exécutif de la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de Fer de l'UMT au Maroc, présidente du comité des femmes du monde arabe élue en février 2023, représentante des femmes arabes au sein du bureau exécutif de l'ITF depuis 2018 et anciennement présidente du comité des jeunes du monde arabe de l'ITF en 2015, m'a permis de vivre des expériences enrichissantes aux côtés de jeunes travailleurs venant de divers horizons, qu'ils soient arabes ou non, partageant la même vision et les mêmes objectifs : défendre les droits des jeunes travailleurs et les encourager à s'impliquer davantage dans le mouvement syndical. J'ai été confrontée aux réalités du marché du travail actuel, et il est évident que les syndicats jouent un rôle essentiel dans la protection des droits et des intérêts des jeunes travailleurs.

Les générations plus âgées du mouvement syndical doivent accorder une attention particulière aux problèmes spécifiques auxquels les jeunes sont confrontés. L'inclusion des femmes dans des secteurs traditionnellement masculins et le droit à un environnement sain, y compris l'accès aux toilettes pour les travailleurs et les travailleuses du secteur des transports, sont des enjeux cruciaux qui nécessitent une attention particulière.

J'ai travaillé main dans la main avec les générations plus âgées au sein de campagnes de solidarité pour faire entendre la voix des jeunes travailleurs à travers le monde. Par exemple, la campagne de soutien aux

travailleurs palestiniens est un exemple concret de cette collaboration.

Je tiens également à saluer l'expérience inspirante de mon syndicat, l'UMT, qui a toujours considéré la jeunesse travailleuse comme une force essentielle depuis sa création en 1957. Les jeunes au sein de l'UMT ont apporté un réservoir inestimable de talents et de compétences, contribuant ainsi à la continuité de la lutte syndicale tout en restant fidèles aux valeurs et principes fondamentaux. Certains de ces jeunes sont aujourd'hui des leaders influents occupant des postes clés dans divers domaines, tels que la politique, la diplomatie, l'administration publique, les arts et l'intellectuel.

En 2018, j'ai eu l'immense honneur d'être élue comme la première femme représentante du monde arabe au Bureau Exécutif de l'ITF, alors que j'avais seulement 31 ans. Cette réalisation a suscité en moi à la fois une grande fierté et une profonde responsabilité. En octobre 2021, mon engagement envers les travailleurs et travailleuses a trouvé une nouvelle expression, lorsque j'ai été élue pour représenter leurs intérêts en tant que conseillère parlementaire au sein de la 2ème chambre du parlement marocain.

Pour conclure, ce chapitre nous rappelle avec insistance l'importance fondamentale de l'implication des jeunes au sein des syndicats, tout en nous incitant énergiquement à passer à l'action. Il est impératif que nous ne laissions pas échapper cette génération d'activistes prometteurs. C'est un appel vibrant à persévérer, à s'adapter et à agir, et je ressens une grande fierté d'avoir été conviée à apporter ma contribution à cette conversation vitale.

12.

Les droits syndicaux sous pression



«La part des pays violant le droit de grève est passée de 63 pour cent en 2014 à 90 pour cent en 2023.»

DES MILITANTS SYNDICAUX SONT POURSUIVIS
Dans de nombreux pays, les syndicats libres et indépendants sont tout bonnement interdits. Songeons à la Chine, où le syndicalisme est contrôlé par le régime et où des organisations libres n'ont pas l'ombre d'une chance de voir le jour.

Les régimes autoritaires poursuivent souvent ouvertement les militants syndicaux. Partout dans le monde, le droit de grève est remis en question, le droit de mener des actions est muselé, les employeurs essaient d'obtenir de l'autorité publique une législation répressive visant à rendre les actions de grève et autres malaisées.

Et cela peut aller très loin ! En février 2023, Esther Lynch, secrétaire générale de la CES, a été expulsée de Tunisie pour avoir pris la parole au cours d'une rencontre organisée par l'UGTT – le syndicat local – en vue de protester contre les errances politiques du président Kais Saïed. Les autorités ont ensuite lancé une vague d'actions contre les syndicats et ont décrété la détention d'Anis Kaabi, Secrétaire général d'une des branches de l'UGTT.

Le président Saïed a ordonné l'expulsion de Lynch en raison d'un discours qui s'apparentait selon lui à une ingérence éhontée dans les affaires intérieures du pays. En mars 2023, le gouvernement a interdit la venue de syndicalistes d'au moins six pays en Tunisie. Ils devaient venir témoigner leur solidarité avec l'UGTT, affiliée à la CSI (Confédération Syndicale Internationale).

DEPUIS DIX ANS LA CSI (LA COUPOLE SYNDICALE GLOBALE) PUBLIE UN TRISTE RAPPORT !

Quand je suis allé avec la députée européenne Kathleen Van Brempt rendre visite à un piquet de grève chez DHL Express en Turquie en mars 2018, j'ai pu parler avec un militant de notre centrale sœur Tümtis à propos de son jeune fils. Comme beaucoup de ses camarades, il s'était lui-même retrouvé en prison pour cause d'activités syndicales.

Quand il fut libéré et retrouva son fils le soir, il parla avec le petit garçon de ce qu'il voulait faire plus tard. Celui-ci lui répondit qu'il voulait devenir un super héros pour que son papa n'aille plus jamais en prison parce qu'il s'occupait d'autres gens. A ce moment-là, on se rend compte de ce que les syndicalistes doivent endurer dans le monde.

Le 30 juin 2023, la Confédération syndicale internationale (CSI) a publié l'édition 2023 de son index des droits des travailleurs à travers le monde. Et ce rapport est franchement inquiétant. 149 pays sont analysés chaque année par la CSI sur le thème du respect des droits des travailleurs.

La part des pays violant le droit de grève est passée de 63 pour cent en 2014 à 90 pour cent en 2023.

En 2023, les grèves étaient fortement limitées voire interdites dans 130 des 149 pays analysés. Dans ces Etats, on parle d'un gouvernement qui réprime activement les actions collectives. Souvent de manière brutale. Les travailleurs qui font grève sont poursuivis pénalement ou licenciés.



Dans 44 pays, les travailleurs et leurs représentants syndicaux ont été victimes d'actes de violence. Souvent avec le recours à des forces de police ou armées, qui emploient souvent la violence sans discernement. Le pourcentage de pays qui arrêtent et emprisonnent des travailleurs a grimpé de 25 pour cent en 2014 à 46 pour cent en 2023.

La même année, des syndicalistes ont été assassinés dans huit pays : Brésil, Colombie, Equateur, El Salvador, Swaziland, Guatemala, Pérou et Sierra Leone. L'Equateur et la Tunisie se sont ajoutés à la triste liste des dix pires pays pour les travailleurs. Ils rejoignent le Bangladesh, la Biélorussie, l'Égypte, le Swaziland, le Guatemala, Myanmar, les Philippines et la Turquie.

Dans les pays démocratiques aussi, les droits syndicaux sont de plus en plus mis sous pression.

Dans mon pays, la Belgique, le président de ma confédération a été condamné – au même titre que seize militants syndicaux – pour entrave méchante

à la circulation. Lors d'une grève générale en 2015, quelques militants du syndicat socialiste FGTB avaient organisé un barrage filtrant. En compagnie du président de la FGTB, ils ont été poursuivis et condamnés pour cette action à des peines de prison avec sursis allant de quinze jours à un mois et à des amendes.

Quelque temps auparavant, le président de la FGTB de la région d'Anvers avait été condamné pour la même raison : parce qu'il avait organisé un piquet de grève dans le port d'Anvers pendant une action de grève.

Il n'est donc pas étonnant que la Belgique continue de figurer dans cet index CSI à la catégorie des pays se distinguant par leurs atteintes régulières aux droits existants. La Belgique est explicitement citée pour des cas de violation du droit de grève.

Mais les droits des syndicats ne sont pas les seuls en danger. La liberté de la presse, si emblématique d'une véritable démocratie, est également remise

en question. Le philosophe français Voltaire disait jadis: « Je ne suis pas d'accord avec ce que vous dites mais je me battrai jusqu'à la mort pour que vous ayez le droit de le dire. » C'est pourquoi nos démocraties modernes ont prévu la liberté d'expression et la liberté de la presse.

Quand nous voyons comment – surtout du côté de la droite populiste – la presse est intimidée et publiquement insultée, nous pouvons dire que l'heure est grave. Donald Trump n'hésite pas à s'en prendre vertement à des journalistes présents lors de ses meetings. Les journalistes d'investigation qui osent poser des questions critiques sont accusés par l'extrême droite populiste de propager des fake news.

Le climat ainsi créé ouvre la porte à l'étape suivante. Celle où des régimes autoritaires, de droite seront au pouvoir et où les journalistes seront tout simplement poursuivis. Les régimes autoritaires qui frappent de plus en plus dure-

« Dans les pays démocratiques aussi, les droits syndicaux sont de plus en plus mis sous pression. »

ment les médias libres représentent la plus grande menace pour la liberté de la presse dans le monde, conjointement à la désinformation et la propagande.

Aujourd'hui, la liberté de la presse est mise à mal dans sept pays sur dix dans le monde. Tel est le constat de l'Index annuel mondial sur la liberté de la presse. Ce classement mesure à quel point les journalistes sont libres de diffuser des informations de façon indépendante, sans crainte pour leur propre sécurité. Seuls trois pays sur dix obtiennent un score satisfaisant.

En 2022, 86 journalistes ont été assassinés à travers le monde dans l'exercice de leur profession!





**Il existe un lien direct
entre la santé de
la démocratie et
les droits syndicaux!**

LUC TRIANGLE

Lorsque la démocratie faiblit, les droits syndicaux sont menacés

Partout dans le monde, nous constatons que les droits syndicaux sont menacés.

Pourquoi? Parce qu'en tant que syndicats, nous représentons le plus grand mouvement social au monde et nous sommes donc aussi les principaux gardiens de la démocratie. La Confédération syndicale internationale (CSI ou ITUC) compte 200 millions de membres, répartis dans 340 organisations et 167 pays (ou territoires occupés comme la Palestine). Nous défendons la démocratie, les droits humains et les droits des travailleurs, l'égalité, la protection des plus vulnérables, la liberté d'expression, les droits de la communauté lgbtq+, la paix et bien d'autres choses. Un monde qui se trouve à notre portée si nous faisons les bons choix.

Toutefois, nous constatons aujourd'hui, et Frank le décrit aussi, que les extrémistes, les fascistes, les nationalistes et les populistes utilisent la peur et l'incertitude de nombreux travailleurs pour faire avancer leur programme extrémiste. La peur et l'incertitude naissent d'une mondialisation débridée et du fait que les travailleurs voient leurs droits et leur salaire acquis systématiquement attaqués par la course vers le bas généralisée.

LUC TRIANGLE

°03/10/1961. Belgique.

Secrétaire général de la Confédération Syndicale Internationale (CSI). Ancien secrétaire général de l'Industrial European Trade Union et de l'European Trade Union Federation for Textiles, Clothing and Leather (ETUF-TCL). A lancé sa carrière syndicale au sein du syndicat belge CSC-ACV.

Les frontières entre l'autocratie et la démocratie s'estompent. Lorsque le dialogue entre les autorités et les citoyens échoue, lorsque les États flirtent avec l'autocratie pour faire passer des lois impopulaires, lorsque des gouvernements mobilisent la police et l'armée pour réprimer une résistance légitime, la démocratie est mise en jeu et les citoyens et les travailleurs en subissent les conséquences. Les droits syndicaux reculent car, en tant que syndicats, nous avons une vision qui s'oppose diamétralement aux populistes et extrémistes. Il existe un lien direct entre la santé de la démocratie et les droits syndicaux !

Et ça, la CSI/ITUC peut aussi le démontrer. Chaque année, nous publions notre Indice des droits dans le monde. Il s'agit d'une enquête approfondie sur les droits syndicaux dans 149 pays. Depuis l'introduction de l'indice en 2013, nous constatons une régression systématique du droit des travailleurs de s'organiser en syndicats, du droit à des négociations collectives, du droit de grève, du droit d'enregistrer des syndicats, du droit à la liberté d'expression ou du droit de manifester, etc. Chaque année, de nombreux militants syndicaux sont agressés, chez eux ou lors de manifestations.

Nous devons inverser la tendance. Défendre les droits syndicaux équivaut à défendre la démocratie. Les représentants politiques qui se disent démocrates (y compris en Belgique) ne le sont pas si, dans le même temps, ils approuvent les actions judiciaires que nous avons connues contre des militants syndicaux en Belgique (Liège, Anvers, etc.).

J'écris ces lignes juste après avoir discuté avec des militants syndicaux du secteur du textile au Bangladesh, qui demandaient de l'aide car deux de leurs collègues ont été assassinés par des brigades d'intervention. Dans le Honduras, quatre militants syndicaux ont été tués fin juin 2023.

La solidarité syndicale est-elle nécessaire au niveau international ? L'indice CSI a montré que la situation en Europe se dégrade rapidement, que ce soit au Royaume-Uni, en France, en Turquie, en Pologne, en Macédoine du Nord ou encore en Hongrie. Ce n'est pas un hasard : il s'agit de pays où les responsables politiques ajoutent leur « propre signature » au concept de démocratie.

En tant que syndicats, nous avons le devoir absolu de nous soutenir les uns les autres. *An attack on us anywhere, is an attack on us everywhere*, comme on dit en anglais. Plus que jamais, nous devons unir nos forces. Les travailleurs d'Amazon dans les États du Sud des États-Unis hostiles aux syndicats, nous montrent l'exemple. Ils luttent pour une reconnaissance syndicale, tout comme les travailleurs de Starbucks, Tesla et bien d'autres entreprises partout dans le monde. Leur combat est aussi le nôtre. Pour les droits syndicaux, pour la démocratie.

**13.
Chaque citoyen
est du monde
et le monde est
à chaque citoyen!**



ENTRE LES SACS DE SABLE À ABIDJAN

Nous sommes le mercredi 19 juillet 2023 et je suis en visite au port d'Abidjan en Côte d'Ivoire avec quelques collègues.

Nous nous arrêtons près d'une équipe de dockers qui interrompent brièvement leur travail. Ils sont en train de charger des sacs de sel et arrimer le chargement pour le transport. Dans cette équipe composée d'environ dix personnes, aucun ouvrier ne porte des chaussures de sécurité. La plupart d'entre eux travaillent en tongs. Quelques-uns sont même pieds nus.

Des sacs se déchirent ou fuient. Le travail est donc effectué sur un tapis de sel. L'un des hommes prend la parole, pieds nus. Ses pieds paraissent fort abîmés par le sel, qui les attaque. « Regardez-moi », dit-il lorsque nous les interrogeons sur leurs principales récriminations et leurs besoins les plus urgents.

Il est vêtu d'un t-shirt déchiré et d'un pantalon sale, en guenilles. Il est le seul de l'équipe à porter des gants. Du type que ma femme et moi utilisons pour travailler dans le jardin. Pas du tout approprié pour la besogne dure et salissante que ces hommes doivent exécuter.

Vient ensuite une longue liste de plaintes. Tomber malade signifie pas de travail et donc pas de revenu. L'assurance-maladie ? On oublie. Le matériel de sécurité : on ne leur en fournit pas. S'ils en veulent, ils doivent faire le nécessaire eux-mêmes. Malheureusement, ils n'ont pas assez d'argent car les

salaires sont extrêmement bas. Chaque jour est fait d'incertitude quant au travail qu'ils auront ou pas. S'il y a beaucoup de navires à charger et décharger, ils peuvent travailler. Parfois, il n'y a pas du tout de travail ou pas assez pour tout le monde. Et donc de nouveau pas de revenu. La sécurité d'existence ? Inexistante.

Notre équipe est déconcertée quand nous prenons congé du groupe. En même temps, cela nous motive eu égard au soutien à apporter aux syndicats de dockers. Car il reste une montagne de travail à accomplir pour garantir une existence digne à ces gens.

En tant que syndicat européen, il est absolument nécessaire d'avoir une vision globale. L'évidence s'est entre-temps imposée. Et cette image globale n'a rien de reluisant. Il faut collaborer dans les structures syndicales internationales, tendre vers des stratégies communes, voir quelles sociétés multinationales doivent et peuvent en premier lieu être visées. La stratégie est importante.

Il est tout aussi important de concrétiser cette stratégie par des partenariats bilatéraux. Je parraine deux projets dans lesquels mon syndicat s'est engagé concrètement. L'un au Kenya et l'autre en Côte d'Ivoire.

Des projets pour lesquels nous nous investissons à titre de syndicat belge, parce que nous estimons que nous devons joindre les actes à la parole. Un syndicat belge comptant un peu plus de cinquante mille membres ne peut certes faire des

miracles, ni soutenir financièrement tous les syndicats émergents du Sud global.

D'un autre côté, il serait trop commode de faire de grandes analyses sans entreprendre aussi des actions. Le slogan dit bien ce qu'il veut dire à cet égard : la solidarité n'est pas qu'un terme, c'est une attitude, un comportement.

C'est pourquoi – avec le concours de l'ITF – nous avons mis sur pied deux projets afin de soutenir des syndicats africains dans nos secteurs.

Soyons honnêtes : nos partenaires africains n'ont pas besoin d'un simple soutien paternaliste venu d'Europe. Ils peuvent certes utiliser notre aide, mais nous avons aussi pas mal de choses à apprendre d'eux. C'est un partenariat d'égal à égal.

LA SOLIDARITÉ EN MARCHÉ – BOUND FOR SOLIDARITY

« *If you want to walk fast, walk alone. If you want to walk far, walk together.* » C'est Musa Haku, qui m'a transmis cette sage devise africaine au cours de l'un de nos entretiens au Kenya. Cette déclaration



a toujours été inspirante pour moi. Une chose que nous savons aussi, nous autres Européens, mais que nous oublions parfois.

Notre aventure au Kenya a démarré en 2015. A la demande de l'ITF, nous avons monté un projet de coopération avec le syndicat de dockers Dock Workers Union (DWU) et le syndicat de transporteurs Kenyan Long Distance Truck Drivers Union (KLDTDU).

Tout n'a pas toujours été facile mais nous sommes fiers de ce que nous avons pu réaliser ensemble. Avec l'argent de mon syndicat et le sponsoring du Service public fédéral des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement, nous avons accompli un travail utile.

Nos camarades kényans ont organisé des *study circles* pour les ouvriers du transport, lancé des initiatives d'émancipation (empowerment) pour militantes syndicales, ont recruté des membres et renforcé le dialogue social, là où la chose était possible. Ils ont eu recours pour cela à l'expertise développée depuis plus de 30 ans déjà par



le programme PANAF en Afrique. Il s'agit du programme de coopération le plus ancien et le plus vaste autour de l'éducation des travailleurs en Afrique.

De nombreux militants syndicaux en vue ont entamé leur carrière syndicale dans ces *study circles*. Je suis très fier que la confédération à laquelle appartient mon syndicat soit l'un des partenaires du programme PANAF.

Grâce à une visite d'étude en Belgique, ils ont aussi pu voir quels étaient les avantages et les inconvénients de l'approche belge. Et reprendre ce qu'ils pensaient pouvoir utiliser dans leur propre action syndicale. Nous sommes fiers de ce projet et sommes fermement convaincus de son utilité. Pour nos partenaires mais aussi pour nous-mêmes.

Après chaque visite d'étude, je reviens en Belgique les batteries rechargées, avec de nouvelles idées, avec de l'inspiration et surtout un regain de motivation et de conviction. La coopération fonctionne dans les deux sens.



« En tant que syndicat européen, il est absolument nécessaire d'avoir une vision globale. »

Romano est l'un des syndicalistes avec lesquels nous travaillons au Kenya. Il a des allures de bélier trapu. Avec ses camarades du KLDTDU, il essaye d'organiser les transporteurs internationaux en syndicat. Une tâche très ardue dans son pays. Nombreux sont les employeurs qui ne veulent pas entendre parler de syndicats et font donc tout ce qui est en leur pouvoir pour écarter toute représentation syndicale.

Le secrétariat du syndicat se trouve à Mombassa, dans un hub de transport. J'ai eu l'occasion de visiter ce lieu début mai 2023 et de discuter avec une délégation du syndicat local. Nous étions entassés à quinze dans une petite salle de maximum quatre mètres sur cinq. J'étais assis avec cinq collègues, les autres devant rester debout pendant la réunion faute de sièges. Il y avait un deuxième bureau avec un ordinateur dans ce minuscule bâtiment. Le seul luxe de la salle de réunion était



un petit écran tv où le syndicat projette des vidéos éducatives éclairant les chauffeurs sur leurs droits et obligations. Chaque fois que je rencontre Romano et ses camarades, je suis terriblement impressionné. On est ici au cœur d'un véritable travail de pionnier. Bâtir un syndicat de transporteurs sans pratiquement aucun moyen financier. Il faut le faire.

Notre projet de coopération au Kenya a entre-temps été prolongé à nouveau jusqu'en 2026.

Ce projet vise à permettre aux travailleurs de mieux s'organiser et donc s'affilier au syndicat. Pour faire ainsi valoir leurs droits par le biais de la concertation sociale et améliorer les conditions de travail de façon durable. Les choses se déroulent souvent de façon pénible car de nombreuses entreprises préfèrent que les syndicats se tiennent éloignés, comme chez nous en Belgique.

D'autres objectifs du projet sont d'attirer un plus grand nombre de femmes dans l'activité syndicale à tous les niveaux et de sensibiliser les travailleurs aux risques liés au HIV. Sur place, ce dernier point va souvent de pair avec une volonté d'améliorer la sécurité au travail en général.

Au moyen de rapports détaillés, nous sommes régulièrement tenus au courant des progrès engrangés.

KLDTDU Mombassa, qui organise les chauffeurs poids lourds, compte actuellement 2.000 membres cotisants. Le recrutement de camionneurs est malaisé vu la nature mobile de la profession. C'est pourquoi le syndicat a déplacé son bureau vers une route fort fréquentée par les transports de marchandises, afin d'être facilement joignable pour ses membres.

Actuellement, ils organisent des cours de conduite défensive et de sécurité pour les chauffeurs en

général. La plupart des accidents avec des chauffeurs de camions surviennent surtout la nuit sur des routes non éclairées. Au passage des frontières, les chauffeurs sont aussi souvent victimes d'actes de violence. Le syndicat essaye de conscientiser davantage les chauffeurs sur les dangers de la route et collabore par la même occasion avec les syndicats des pays voisins pour accroître la sécurité des chauffeurs. Ils travaillent maintenant aussi avec des représentants locaux du KLDTDU aux postes-frontières. La diffusion des informations aux chauffeurs passe surtout par les *study circles* précités, où des situations de travail concrètes sont étudiées afin de solutionner les problèmes.

Le syndicat de dockers DWU compte actuellement déjà 5.000 membres et est donc bien sur la voie d'une autonomie renforcée. De plus, ils disposent de 120 militants dans le port de Mombassa pour informer leurs affiliés. Ils sont donc déjà un peu plus loin dans leur activité syndicale. Ils ont notamment annoncé, non sans fierté, qu'ils avaient entièrement digitalisé la gestion de leurs membres et qu'ils ouvriraient bientôt leur site Internet.

Il reste encore un effort à fournir en matière de communication interne. Pour expliquer ce qu'ils font et comment ils le font: cette information doit circuler encore davantage vers leurs représentants et leurs membres.

DWU va toutefois au-devant de temps difficiles car le gouvernement s'efforce de privatiser le port de Mombasa. Le syndicat s'est engagé résolument dans la lutte, conscient qu'une éventuelle privatisation pourrait entraîner une perte de membres et donc aussi de recettes.

Cela ne les empêche pas de poursuivre leur programme dans l'enthousiasme avec l'intention

d'attirer encore plus de femmes et de jeunes dans leur action.

RENFORCER LES SYNDICATS DE DOCKERS ET DE CHAUFFEURS À ABIDJAN

Toujours à la demande de l'ITF, nous nous sommes engagés dans un projet en Côte d'Ivoire. L'approche est identique. Nos partenaires sont des syndicats actifs dans le port et dans l'industrie du transport routier. Cette relation avec des organisations de la partie francophone de l'Afrique en fait des partenaires évidents. Dans notre pays aussi, le français est l'une des langues véhiculaires. Nous en sommes encore au début de ce partenariat, qui court jusqu'en 2027. Mais là aussi, nous avons confiance et nous sommes convaincus de l'utilité de ce que nous réalisons.



« La solidarité n'est pas qu'un terme, c'est une attitude, un comportement. »

Le projet aurait en fait déjà dû démarrer en 2020 mais il a été laissé en suspens car la situation après les élections d'octobre de cette année-là était relativement explosive en Côte d'Ivoire. Par la suite, toutes les attentes ont été revues à la baisse pour cause de pandémie du Covid. Entre-temps, les modifications nécessaires ont fini par être apportées et le projet quinquennal a pu être lancé en 2022.

Le focus du projet est mis sur cinq syndicats actifs dans le port d'Abidjan. Deux syndicats d'ouvriers portuaires et trois syndicats de chauffeurs camions.

L'objectif stratégique du projet correspond dans les grandes lignes au projet du Kenya, à savoir renforcer la force de frappe syndicale des ouvriers du port et des chauffeurs poids lourds afin d'encourager et de promouvoir ainsi des conditions de travail décentes (*decent work*) pour les travailleurs de ces deux secteurs.

Les objectifs du projet sont clairement décrits. Renforcer les syndicats au niveau du leadership, de l'organisation, des négociations et des campagnes à mener. L'augmentation de la participation des femmes et des jeunes dans les activités syndicales et les structures dirigeantes figure également à l'ordre du jour. La consolidation et la promotion de la notion de travail décent passant par l'amélioration de l'environnement de travail mais aussi de vie (au moyen d'un dialogue social visant à améliorer les droits syndicaux, la création d'emplois et la protection sociale) forment naturellement la première priorité. La collaboration, la solidarité et l'unité entre routiers et dockers ne peut qu'être profitable à la puissance des deux groupes.

Le but à atteindre au bout du projet est aussi clair : un Comité des femmes et des jeunes (*Women's & Youth Committee*) fonctionnant bien. Un trajet accompli de *study circles* sur des thèmes divers tels que négociations, aptitudes à diriger, organisation de campagnes, recrutement de membres, communication et *decent work*.

LA FORCE DES COLLABORATIONS BILATÉRALES

Notre collaboration bilatérale avec d'autres syndicats ne se borne pas à l'Afrique.

Récemment, nous avons signé une convention de coopération avec le syndicat coréen KPTU-Trucksol. Nous poursuivons en effet un objectif commun : la défense et l'amélioration des salaires, des conditions et des droits pour les chauffeurs poids lourds ; la sécurité routière pour les usagers de la route et la durabilité du secteur du transport routier dans nos pays respectifs et à l'échelle mondiale.

Le contexte politique, économique et social et les relations de travail qui occupent nos deux organisations sont certes très différents. Nous devons cependant aussi faire face à des défis comparables résultant de la dérégulation du marché du transport par route, la concentration du pouvoir autour des entreprises trônant au sommet des chaînes de sous-traitance du transport routier (les employeurs économiques) et la sous-traitance accrue, ce qui conduit à une situation de concurrence déloyale dangereuse et intenable pour les travailleurs du secteur.

Dans ce contexte, les transporteurs de nos deux pays sont confrontés à la concurrence de chauffeurs soumis à des conditions de travail plus défavorables, des bas salaires, une plus grande insécurité d'emploi et une pression accrue les incitant à se

plier à des pratiques risquées en matière de sécurité. Cette pression menace le bien-être des chauffeurs et de leur famille et rend la route dangereuse pour tous.

Nos deux syndicats estiment que ces problèmes doivent être solutionnés :

- en faisant payer aux employeurs économiques, pour le transport, un juste prix garanti couvrant tous les coûts sociaux et en leur faisant assumer leur responsabilité pour le respect de normes de travail loyales et sûres dans leurs chaînes de sous-traitance,
- en organisant et développant la solidarité entre les travailleurs des chaînes de sous-traitance du transport routier.

En d'autres termes, la garantie de tarifs établis et un plus grand devoir de responsabilité de la part des employeurs économiques constituent la réponse à la question de savoir comment mettre en place des pratiques loyales, sûres et durables dans le secteur du transport routier. Les expériences positives liées au système sud-coréen de prix sécurisés entre 2020 et 2022 et des formules analogues dans d'autres pays du monde le prouvent.



Ce monde appartient à quiconque ouvre son cœur et se dévoue passionnément à la justice.

MOHAMMED DAUDA SAFIYANU & BAYLA SOW

La Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF Global) est une fédération syndicale internationale connue pour son combat, depuis sa création en 1896, il y a plus de 100 ans, en faveur des droits des travailleurs et des droits humains.

En tant que syndicalistes, nous embrassons l'idée que chacun a sa place dans ce monde et que ce monde appartient à quiconque ouvre son cœur et se dévoue passionnément à la justice. Notre mission dépasse le lieu de travail, elle s'étend à l'ensemble de la communauté et à la société en général. Nous reconnaissons que les droits des travailleurs sont des droits humains et que notre solidarité dépasse les frontières. En agissant pour la solidarité internationale, en s'attaquant aux inégalités et en plaidant pour le bien-être de tous, nous cherchons à créer un monde où chacun a sa place et profite de son abondance.

MOHAMMED DAUDA SAFIYANU

°20/12/1969. Nigeria.

Secrétaire régional de la Fédération internationale des ouvriers du transport Afrique (ITF Africa).

BAYLA SOW

°10/07/1962. Sénégal.

Secrétaire régional adjoint de la Fédération européenne des ouvriers du transport Afrique (ITF Africa).



La solidarité internationale n'est pas non plus une question de charité. Il s'agit simplement d'une question de bon sens.

CAROLINE GENNEZ

La solidarité est une question de bon sens

Nous sommes le 18 avril 2023. Je suis en vidéoconférence avec l'Organisation internationale du Travail (OIT), basée à New York. Nous exprimons notre soutien en faveur de l'Accélérateur mondial pour l'emploi et la protection sociale pour des transitions justes. L'objectif de cette initiative est d'obtenir différents financements afin de mettre en place une protection sociale pour 4 milliards de personnes et créer 400 millions d'emplois verts et décents.

Il s'agit d'une nécessité absolue. Environ 720 millions de travailleurs gagnent moins de 2,15 dollars par jour. 4,1 milliards de personnes ne peuvent compter sur aucune forme de protection sociale.

Au niveau mondial, nous sommes face à un choix : soit nous nous retranchons derrière de hauts murs et espérons que les problèmes se résolvent d'eux-mêmes, soit nous reconnaissons les nombreux défis globaux et nous agissons. Certains prétendent que nous sommes impuissants face à tous ces défis. Ou qu'essayer de trouver des solutions revient à jeter l'argent par les fenêtres.

CAROLINE GENNEZ

° 21/08/1975. Belgique.

Ministre de la Coopération au développement et de la Politique des Grandes villes. Chargée de la politique de solidarité internationale et d'aide humanitaire et de l'amélioration de la vie, du logement et de l'emploi dans les grandes villes. Ancienne sénatrice, députée et députée flamande pour le parti socialiste flamand.

Heureusement, beaucoup d'entre nous, comme les syndicats, comprennent encore que le monde ne fonctionne pas comme ça. Des événements qui touchent le reste du monde, comme un nouveau virus sur un marché journalier, un conflit latent qui s'aggrave, une forêt qui disparaît, ont un impact direct sur notre vie quotidienne. Au lieu de détourner le regard, nous choisissons d'affronter le monde les yeux grands ouverts et de résoudre les problèmes ensemble.

Je considère que l'une de nos priorités est de miser sur les fondements d'un État-providence fort grâce à la solidarité internationale. C'est ce que nous faisons concrètement dans nos pays partenaires par le biais des soins de santé, de l'enseignement et du travail décent.

La coopération belge au développement vise une croissance économique inclusive, équitable et durable, donnant la priorité à l'entrepreneuriat local, à l'économie sociale et à l'agenda pour le travail décent de l'OIT.

Un enseignement de qualité pour les garçons et les filles est la meilleure manière de faire avancer une société. La connaissance permet aux jeunes du monde entier de s'émanciper et d'être en meilleure santé. Elle leur permet aussi de trouver de meilleurs emplois, ce qui bénéficie non seulement à leur famille, mais aussi à l'ensemble de leur communauté.

Lorsque des extrémistes sont au pouvoir, l'État-providence recule. Les droits des filles et des femmes sont les premiers à être menacés. Et lorsque les filles et les femmes sont opprimées, c'est toute la société qui s'en trouve appauvrie. Le régime de terreur des talibans en Afghanistan en est l'exemple le plus douloureux.

Face à ces extrêmes, nous devons mettre en place un contre-pouvoir. Selon l'Indice des droits dans le monde 2022 de la Confédération syndicale internationale (CSI), le nombre de pays limitant la liberté d'expression et de réunion a augmenté de 41 pour cent. L'acquisition de droits politiques et sociaux bénéficie aux populations locales du monde entier. Il s'agit donc d'une autre priorité de la coopération belge au développement. Nous avons créé le « Civic Space Fund » pour soutenir la société civile dans nos pays partenaires. Il s'agit d'aider les organisations sociales ou les défenseurs des droits humains dans des régions où la société civile est opprimée.

La solidarité n'est pas une question de choix, où nous devons soit investir dans notre propre société, soit aider les personnes en situation de précarité dans le reste du monde. La solidarité internationale n'est pas non plus une question de charité. Il s'agit simplement d'une question de bon sens. En aidant la population du monde entier, nous nous aidons nous-mêmes. Lorsque nous investissons dans la solidarité internationale, nous investissons dans notre avenir commun.



Think globally,
act locally.

MARLEEN TEMMERMAN

À

À l'heure où la tendance mondiale va de plus en plus vers la « priorité à son propre peuple », où la solidarité est un mot que l'on entend à peine et qui suscite même des réactions négatives, il est important de marquer un temps d'arrêt.

Le chapitre « Chaque citoyen est du monde et le monde est à chaque citoyen » m'a particulièrement touchée, aussi parce que je peux témoigner, depuis le premier rang, de l'importance de la coopération internationale des syndicats pour les organisations représentatives des travailleurs et des ouvriers au Kenya. Le Kenya, un magnifique pays d'Afrique de l'Est où j'ai mis les pieds pour la première fois en 1985 et qui est devenu depuis lors un peu comme ma seconde patrie. Un pays où le fossé entre les pauvres et les riches reste immense, mais s'est réduit entre autres parce que la classe moyenne s'est développée, grâce aux nombreux efforts consentis par le gouvernement et la coopération internationale.

MARLEEN TEMMERMAN

°24/03/1953. Belgique.

Première femme belge professeur en gynécologie. Chef du département de gynécologie et d'obstétrique de l'université et de l'organisme de développement Aga Khan Development Network. Fonction de direction au sein du réseau est-africain d'Aga Khan pour la santé des femmes et la recherche. Ancienne présidente de la commission des Affaires étrangères et de la Défense au Sénat, présidente du groupe sp.a au Sénat et chef du département pour la santé reproductive et la recherche de l'Organisation mondiale de la Santé.

Grâce à un meilleur accès à l'enseignement et à l'emploi, y compris pour les filles et les femmes, beaucoup de choses se sont améliorées, mais il reste encore beaucoup à faire, surtout dans les zones rurales et les quartiers pauvres des villes. La sécurité sociale en est à ses premiers balbutiements. Une personne qui perd son travail n'a pas de revenus car le revenu minimum d'existence que nous connaissons n'existe malheureusement pas pour la plupart des Africains. Ils ne bénéficient pas non plus d'une assurance maladie ou d'une pension, ce qui laisse de nombreuses personnes en difficulté, en particulier les plus vulnérables de la société. Cela s'est confirmé pendant la pandémie de Covid : à la suite des confinements et de l'interdiction mondiale de voyager, le tourisme, une importante source de revenus pour ce magnifique pays avec ses immenses réserves naturelles et ses plages, s'est effondré. De nombreuses personnes ont perdu leur emploi, entraînant une augmentation de la pauvreté, avec toutes ses conséquences, notamment pour les femmes et les filles.

Les inégalités restent un gros problème dans le monde entier, non seulement entre les pays pauvres et les pays riches, mais aussi au sein d'une même région ou d'un même pays. Certains indicateurs, comme la mortalité maternelle, les grossesses adolescentes, la violence sexuelle ou basée sur le genre, vont une fois de plus dans la mauvaise direction, mettant surtout en péril les droits des femmes et des filles. Lors de la Conférence internationale sur la population et le développement (CIPD) de l'ONU qui s'est tenue au Caire en 1994, presque tous les pays du monde ont adhéré au concept de « reproductive rights » : les droits reproductifs ou le droit des femmes et des filles de décider quand et de qui elles veulent être enceintes et combien d'enfants elles veulent. L'année prochaine, nous ferons le bilan de 30 ans de lutte, avec quelques réussites mais encore plus de revers dus au fanatisme

religieux et aux forces conservatrices et misogynes présentes dans la société.

Avec les objectifs du Millénaire (2000-2015), nous avons réussi pour la première fois de l'histoire à réduire la mortalité maternelle de 40 % dans le monde entier, **mais une femme meurt encore toutes les deux minutes quelque part dans le monde des suites d'une grossesse ou d'un accouchement**, principalement dans les pays à faible revenu, mais aussi dans les couches vulnérables de la population des pays riches d'Occident. Actuellement, nous constatons de nouveau une remontée parce que d'autres priorités sont à l'ordre du jour et parce que le programme pour les droits des femmes est négligé voire abandonné dans de nombreux pays.

Aucun pays au monde ne pourra résoudre ce problème seul. Seule une lutte sociale à l'échelle mondiale pour l'égalité, la diversité, les droits des femmes et la santé pour tous permettra d'avancer. La solidarité est d'autant plus importante dans un monde globalisé où nous sommes tous, riches ou pauvres, confrontés aux conséquences du changement climatique principalement causé par les pays riches, mais faisant le plus de victimes dans les pays pauvres.

L'action syndicale internationale est d'une importance capitale. Allons de l'avant ensemble, en veillant à ce que davantage de femmes occupent des postes haut placés, à ce qu'il y ait plus d'égalité et de solidarité, et à ce que le monde soit meilleur pour tous.

Pour conclure, un beau proverbe africain : « It takes two to make a child, and a village to raise a child. Let's all be part of the global village! »

Remerciements

Merci tout d'abord à tous les militants, syndicalistes, responsables syndicaux, et surtout affilié(e)s avec lesquels j'entretiens un lien solide depuis 45 ans. Soyez certains que ce que j'ai écrit dans ce livre est le fruit de notre collaboration et de nos conversations.

Véronique De Roeck, ma collègue et mon bras droit. Un grand merci à elle. Elle m'a tant aidé pendant la rédaction de cet ouvrage. Par ses avis, ses tuyaux, ses corrections de langage et son énorme patience... avec moi.

Mes amis, collègues, camarades, qui m'ont aidé et ont relu mes textes en les améliorant sérieusement au passage : Stefan Degroote, Xavier Verboven, Marc Lenders, Tom Peeters, Erwin De Deyn, Livia Spera et Raf Burm. Sans oublier ma femme Carine Nevejans.

Rosanne Moreels, ma fille, et Aurélie Vandecasteele, qui ont peaufiné les traductions brutes du texte de base.

Kurt Poelmans et Mariëlle Degeeter, qui ont veillé à la logistique et bien plus encore.

Sources

Outre les expériences personnelles des auteurs invités, d'autres sources ont été consultées et utilisées pour la rédaction de ce livre. Voici un aperçu des sources consultées et utilisées.

1. Interviews :

- Thomas Ermacora, interviewé par De Morgen le 17 juillet 2023
- Caroline De Gruyter, interviewée par De Morgen le 17 juillet 2023

2. Livres :

- « Dit is Europa », 2021, Hendrik Vos
- Collection de livres « M », 2018, 2020, 2022, Antonio Scurati
- « Dagboek 1933 », 2022, Dirk Verhofstadt
- « De geschiedenis herhaalt zich (niet) », 2021, Bruno Verlaeckt et Vincent Scheltiens

3. Rapports :

- Rapport d'Oxfam « Étude sur les inégalités mondiales » (2023)
- « Jobs Lost, Jobs Gained: Workforce Transitions in the Time of Automation », de McKinsey Global Institute (décembre 2017)
- « Rapport sur l'avenir de l'emploi 2023 » du Forum économique mondial (octobre 2020)

4. Articles :

- Article sur l'automatisation (écrit à l'occasion de la table ronde organisée par l'UBT), be motion, édition du 03.2018
- Article paru dans De Standaard le samedi 19 août 2023 : « China groeide op de kap van de Chinezen, en dat werkt niet meer. »
- Article paru dans le Los Angeles Times : « Truck Drivers in a Changing Industry » (publié le 25 septembre 2018)

5. Autres sources :

- Livre « Working Poor, Road Trip » de Peter Rasmussen et Søren Zeuth (2021)
- Site Internet de l'ITF (Fédération internationale des ouvriers du transport)
- Site Internet de l'ETF (Fédération européenne des ouvriers du transport)
- Interview de Paolo Tapia de l'initiative Mujeres in Movimiento, parue dans Le Soir le 30 août 2023
- Note d'information « ITF Young Transport Workers, Fighting for the Future »

Attention : si une source est manquante ou a été omise involontairement, merci de nous le signaler pour que nous puissions faire les ajouts nécessaires.



Colophon

Auteur: Frank Moreels
Édition: novembre 2023 - première impression
Conception: The Oval Office
Mise en page: www.magelaan.be
Impression: Zquadra

© 2023 Frank Moreels. Tous droits réservés. Aucune partie de ce livre ne peut être reproduite, stockée dans un système de stockage de données ou transmise sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, électronique, mécanique, photocopie, enregistrement ou autre, sans la permission écrite préalable du titulaire des droits d'auteur, à l'exception de courtes citations dans des revues de livres ou des articles.



