

Syndicaliste

le rendez-vous des militant.e.s de la CSC / 15 avril 2022 / n° 964



**Prix des transports
Une solution doit être trouvée
d'urgence!**

3-6
Contrôle budgétaire
Sous le signe
de la guerre en Ukraine

11-13
**Bien encadrer
l'e-commerce**

14-15
Campagne wallonne
Contrats précaires:
les jeunes en galère



Sommaire

- EN ACTION**
- 2 **Pétition norme salariale:** votre signature a compté!
21 avril: Rana Plaza: jamais plus!
- NOUVELLES**
- 3-6 **Contrôle budgétaire fédéral** sous le signe de la guerre en Ukraine
- LÉGISLATION SOCIALE**
- 7 **Petites pensions complémentaires:** plus justes et plus efficaces
- ÉNERGIE**
- 8 **Prix des transports:** une solution doit être trouvée d'urgence!
- 9 Aides à domicile en péril
- 10 Les aide-ménagères ne peuvent plus faire face
- COMMERCE ÉLECTRONIQUE**
- 11-13 Bien encadrer l'e-commerce
- CAMPAGNE WALLONNE**
- Le monde d'après, c'est maintenant!
- 14-15 Contrats précaires: les jeunes en galère
- 16 **Thibault:** «Difficile de faire des projets quand on enchaîne les contrats précaires»

Pétition norme salariale: votre signature a compté!

La pétition citoyenne contre la loi sur la norme salariale a récolté plus de 87.390 signatures, soit trois fois plus que nécessaire pour obliger le Parlement à se pencher sur cette loi. La loi sur la norme salariale limite fortement la hausse des salaires, même dans les entreprises qui engrangent de gros bénéfices. Le coût de la vie augmente, alors que les salaires stagnent et sont trop bas pour permettre à tous les ménages de remplir leur caddie. C'est pourquoi, la CSC, en collaboration avec la FGTB et la CGSLB, a lancé cette pétition visant à faire réviser la loi sur la norme salariale. Grâce aux 87.390 signatures obtenues, la commission des pétitions fixera le 26 avril prochain une date pour une audition à la commission des Affaires sociales du Parlement. Si l'énorme succès de cette pétition constitue une grande victoire, il ne faut pas pour autant abandonner la lutte: rendez-vous le 22 avril pour les actions régionales (voir page Facebook de votre fédération) et le 20 juin prochain pour une grande manifestation nationale pour continuer à mettre la pression sur les politiques. Parce que les travailleurs méritent le respect!

Objectif atteint.
87 390
mercis!



21 avril Rana Plaza: jamais plus!



Chaque année depuis le 24 avril 2013, nous rendons hommage aux victimes de l'effondrement du Rana Plaza, ce bâtiment industriel situé à Dhaka, au Bangladesh, qui abritait les ateliers de confection textile de plusieurs enseignes connues. Ce drame a tué 1.134 travailleurs de l'industrie textile, dont une majorité de femmes, et en a blessé des milliers d'autres. Depuis cette date fatale, les syndicats, les ONG, la société civile veulent empêcher que d'autres tragédies n'affectent les travailleurs de l'habillement et de tous secteurs. Une loi sur le devoir de vigilance rendrait les entreprises responsables des nombreuses violations des droits humains et environnementaux dans leurs chaînes d'approvisionnement.

Les produits que nous consommons sont «made in the world» et souvent impossibles à tracer. Des smartphones contenant des minerais provenant de zones de conflit, des vêtements fabriqués par des travailleurs exploités, du cacao récolté par des enfants ou de la viande cultivée avec pour conséquence une déforestation massive. Tous les produits doivent respecter les règles sociales et environnementales.

Ce **jeudi 21 avril à 10h, place Surlet Chokier à 1000 Bruxelles**, retrouvons-nous pour rappeler à nos représentants politiques qu'il est urgent d'adopter une loi contraignante sur le devoir de vigilance. Cette action marquera aussi le lancement de la campagne «Business&Human rights» (Entreprises et droits humains) du CNCD-11.11.11.

Infos: www.wsm.be

colophon

Photo de couverture: Manif pour la liberté syndicale et le pouvoir d'achat du 06.12.21 à Bruxelles. © Donatienne Coppeters.

Rédaction: BP 10 - 1031 Bruxelles

Secrétariat de rédaction:

Donatienne Coppeters - Tél.: 02.244.32.83

Courriel: dcoppeters@acv-csc.be

Site Internet: www.lacsc.be

Éditrice responsable: Dominique Leyon

Traduction: Ilse Cambier, Mylène Demeure, Pascal Drèze, Riccardo Riva, Anne Scieur, Isabelle Tuteleers, Hilde van Lancker.

Lay-out: Gevaert Graphics

Imprimerie: 't Hoof



Les conséquences de la guerre en Ukraine sont perceptibles à tous les niveaux: mondial, politique, économique et social.

Contrôle budgétaire fédéral sous le signe de la guerre en Ukraine

Comme on pouvait s'y attendre, le contrôle du budget fédéral pour 2022 n'a pu être bouclé qu'à la veille des vacances de Pâques. Voici ce qu'il faut surtout retenir.

D'une crise à l'autre

Avec quel optimisme les *baby-boomers* ainsi que leurs enfants, la «génération Y», ne sont-ils pas entrés dans le 21^{ème} siècle? La chute du mur de Berlin en 1989 a mis fin à la guerre froide et a précipité la dissolution de l'Union soviétique et la dislocation de l'ensemble du bloc de l'Est. Une onde de choc s'est également encore fait sentir dans les années 90, avec la terrible guerre en ex-Yougoslavie. Celle-ci a pris fin en 1999, jetant ainsi les bases d'un nouvel élargissement de l'Europe comme projet de paix.

Cet optimisme a été de courte durée. Contrairement à leurs parents, la «génération Y» n'a pas grandi avec la peur d'une guerre nucléaire sur le territoire européen. Ils ont néanmoins vu les tours jumelles s'effondrer le 11 septembre 2001 avant d'assister à l'invasion de l'Irak le 19 mars 2003 et à l'effondrement de la banque *Lehman Brothers* le 15 septembre 2008, qui a précipité le monde dans la plus grave crise financière que l'on ait

connue depuis la grande dépression des années 1930. Les événements dramatiques se sont poursuivis. 22 mars 2016: attentats de l'État islamique à Zaventem et dans la station de métro Maelbeek. 18 mars 2020: premier confinement en raison de l'épidémie de coronavirus. Et, alors que l'on s'attendait à enfin pouvoir tourner la page de deux années de crise sanitaire difficiles, la Russie a, le 24 février dernier, déclaré la guerre à l'Ukraine, créant ainsi une nouvelle onde de choc dans le monde. N'oublions pas non plus les conséquences durables de la crise climatique, avec les graves inondations qui ont frappé la Wallonie l'été dernier.

Colère, incertitudes et impuissance

Les crises se succèdent et chaque nouvelle journée apporte son lot d'incertitudes sur ce que la journée apportera comme malheurs. Aujourd'hui, c'est surtout la guerre en Ukraine qui est source de colère, d'incertitude et d'impuissance. Nous voulons apporter un soutien militaire à l'Ukraine, mais pas trop non plus, afin de ne pas déclencher de guerre nucléaire. Nous voulons également infliger des sanctions économiques à la Russie, mais pas trop non plus afin de ne pas

aggraver la crise énergétique et la crise économique. Finalement, on laisse aux Ukrainiens le soin, tel David contre Goliath, de repousser l'armée russe.

Les conséquences sont perceptibles à tous les niveaux: mondial, politique, économique et social. L'importante hausse des prix ne touche plus seulement l'énergie. Des entreprises sont en difficultés parce qu'elles ne peuvent pas directement répercuter les hausses des prix, parce qu'elles sont confrontées à d'importants problèmes d'approvisionnement et d'écoulement des marchandises, ou parce qu'elles sont directement touchées par les sanctions économiques. L'Europe est confrontée à des flux migratoires sans précédent. Les ménages sont de plus en plus nombreux à ne pas arriver à boucler les fins de mois. Sans oublier les pouvoirs publics qui, après la grave crise du coronavirus, sont contraints de s'endetter toujours plus pour soutenir les entreprises et les ménages, pour accueillir les réfugiés et pour financer l'augmentation des dépenses militaires, alors que des investissements importants sont nécessaires pour favoriser la relance après la crise sanitaire et pour lutter contre le réchauffement climatique.

De nouvelles mesures d'économie en matière de crédit-temps et d'interruption de carrière

C'est dans ce contexte que le gouvernement fédéral a dû effectuer le contrôle budgétaire de printemps pour 2022. Il a pu être bouclé début avril, avec un léger retard. Avant la crise du coronavirus, on attendait toujours avec un peu d'inquiétude de connaître les mesures d'austérité qui seraient prises, discipline budgétaire européenne oblige. L'Europe a néanmoins eu la présence d'esprit d'assouplir les règles budgétaires, ce qui a permis au gouvernement de se limiter à

vérifier si les décisions budgétaires prises antérieurement avaient bien été mises sur les rails.

Pierre-Yves Dermagne, le ministre de l'Emploi, a ainsi été prié, d'ici au mois de juin, de faire une proposition afin de réaliser des économies au niveau des allocations d'interruption de carrière et de crédit-temps, en harmonisant les systèmes pour le secteur privé et pour le secteur public.

Pour le reste, on attendait surtout des mesures permettant d'alléger quelque peu les factures d'énergie et de faire face

aux conséquences de la crise du coronavirus et de la crise en Ukraine. Il fallait prioritairement faire la clarté sur l'assimilation du chômage corona 2022 pour les vacances annuelles, surtout maintenant que le chômage corona est à nouveau prolongé de trois mois (jusqu'au 30 juin 2022) et qu'il est étendu aux entreprises touchées par la guerre en Ukraine. Le gouvernement a une nouvelle fois reporté sa décision, ce qui plonge à nouveau les personnes touchées par le chômage corona ou le chômage Ukraine dans l'incertitude.

L'énergie au sein du Groupe des 10

C'est surtout l'adaptation du budget aux récentes décisions d'accorder une intervention financière pour faire face à la hausse des prix de l'énergie qui a retenu l'attention du gouvernement. Aucune nouvelle mesure n'a été prise, hormis la suppression de l'augmentation de 4,5 % des tarifs de la SNCB qui était prévue pour le mois de juillet. C'est une demande qui avait été formulée par la CSC. Des compensations financières sont prévues pour la SNCB. D'autres points sont reportés après les vacances de Pâques. Des décisions devront encore être prises dans quatre dossiers et les interlocuteurs sociaux seront partiellement à la manœuvre.

Premier dossier: un budget unique dérisoire de 30 millions sera dégagé pour aider les travailleurs à faire face à la hausse du coût de leurs déplacements domicile-lieu de travail et de leurs déplacements d'un poste de travail à un autre. Le Groupe des 10 a été invité à formuler des propositions pour la fin du mois d'avril. Le gouvernement précise toutefois que ces propositions «ne peuvent entraîner une augmentation des coûts pour les entreprises». Il attend également du Groupe des 10 qu'il fasse des propositions pour stimuler le recours aux transports en commun.



© Shutterstock

Le ministre de l'Emploi, Pierre-Yves Dermagne, doit, d'ici juin, faire une proposition afin de réaliser des économies au niveau des allocations d'interruption de carrière et de crédit-temps.

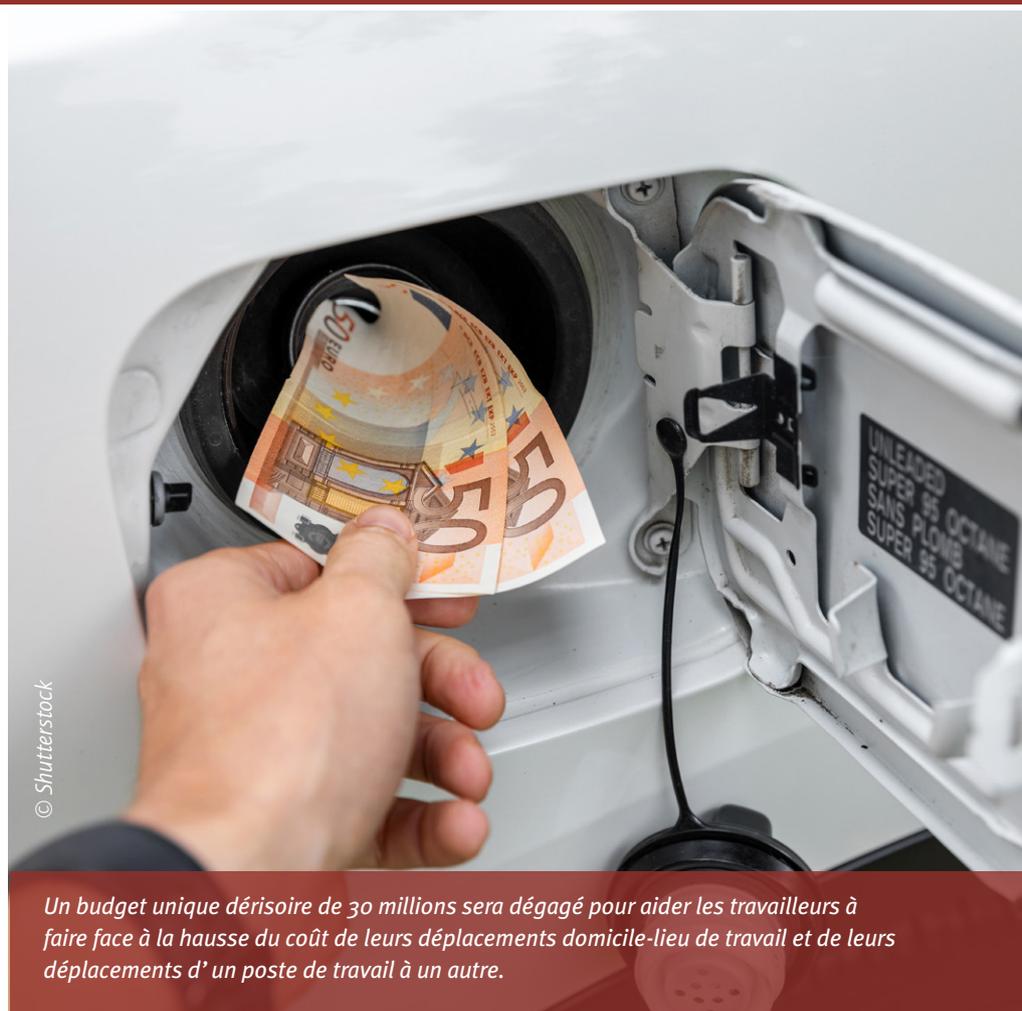
Deuxième dossier: d'ici la fin du mois d'avril, le Groupe des 10 doit également faire une proposition permettant de réduire les coûts énergétiques pour les entreprises, même si aucun budget n'est prévu pour le moment. Les interlocuteurs sociaux devraient baser cette proposition sur une étude de la Banque nationale, mais cette étude n'est toujours pas disponible.

Troisième dossier: le gouvernement fera des propositions pour stimuler les déplacements à vélo, entre autres par le biais de l'indemnité vélo payée par les employeurs. Il est question d'augmenter le montant non soumis à l'impôt et de généraliser cette indemnité. Les interlocuteurs sociaux ne sont clairement plus consultés dans ce dossier. Le gouvernement dégagera 80 millions pour ces mesures dans les prochaines années et 60 millions d'euros cette année, en supprimant la diminution de la TVA sur les vélos qui était prévue.

Quatrième dossier: un groupe d'experts sera créé. Il sera chargé, avec la Banque nationale, d'examiner l'impact social et économique de la guerre en Ukraine et de faire des recommandations au gouvernement. Il y a de fortes similitudes avec le groupe d'experts qui a été créé au début de la crise du coronavirus. Les interlocuteurs sociaux ne seraient cependant pas directement associés à ce groupe. Ils seront uniquement informés à intervalles réguliers.

Opposition à la loi sur la norme salariale

Nous allons essayer de tirer le meilleur parti de cette concertation interprofessionnelle et de la concertation qui se tient actuellement dans plusieurs secteurs et entreprises pour augmenter l'intervention de l'employeur dans les frais de transport. Nous continuons en outre à plaider pour des mesures supplémentaires, initiées par les différents pouvoirs



Un budget unique dérisoire de 30 millions sera dégagé pour aider les travailleurs à faire face à la hausse du coût de leurs déplacements domicile-lieu de travail et de leurs déplacements d'un poste de travail à un autre.

publics, pour réduire les coûts pour les ménages et pour augmenter le revenu disponible.

Cette crise illustre aussi à quel point la loi sur la norme salariale est un boulet. Il faut toutefois savoir que c'est une arme à double tranchant car les employeurs aussi sont aux prises avec cette loi. La crise nous conforte dans notre combat contre cette loi car elle ne permet pas de revendiquer des augmentations salariales. De plus, on craint que la marge disponible pour les négociations de CCT pour 2023-2024 ne soit même pas de 0,4%, mais bien de 0,0%. La pétition que nous avons adressée au Parlement pour ouvrir un débat sur cette loi a permis de récolter 87.390 signatures numériques à l'échéance du 31 mars alors que 25.000 signatures suffisaient (voir p. 2). N'oublions pas non plus les très nombreuses signatures papier que nous avons également récoltées. Cette pétition est un succès inespéré et constitue une bonne amorce pour les actions régionales du 22 avril qui seront suivies d'une grande ma-

nifestation à Bruxelles le 20 juin. Notez déjà cette date dans vos agendas.

Cette maudite loi sur la norme salariale comporte néanmoins un élément important: la norme salariale ne peut jamais être inférieure à 0 %, ce qui signifie que les CCT conclues précédemment et relatives à l'indexation et aux augmentations barémiques doivent d'office être respectées. Or, voilà que les employeurs se mettent maintenant à contester ce point, arguant que l'inflation est très élevée et que les indexations qui en découlent sont par conséquent fort coûteuses. Prenons simplement le mécanisme d'indexation le plus connu, qui s'applique aux allocations sociales et au personnel des pouvoirs publics et qui prévoit une indexation de 2 % lors de chaque augmentation de l'indice-santé (lissé). Depuis le mois de septembre 2021, il y a déjà eu trois indexations et le Bureau du plan s'attend à un nouveau dépassement de l'indice-pivot fin avril et fin novembre. En moins de 18 mois, l'indexation s'élèverait donc à 10,4 % et viendrait s'ajouter aux



La vie est chère. Il faut de meilleurs salaires!

La crise nous conforte dans notre combat contre la loi de 1996 sur la norme salariale car elle ne permet pas de revendiquer des augmentations salariales.

augmentations prévues en sus de l'index. Notons toutefois que le gouvernement avait espéré pouvoir reporter le dépassement de l'indice-pivot d'avril de six mois grâce aux baisses temporaires de la TVA. L'accélération de l'inflation ne l'a pas permis. Dans le secteur privé, chaque secteur a son propre mécanisme d'indexation, pour autant qu'il existe. Les effets peuvent donc être très divers. Quoi qu'il en soit, nous devons faire face à un front patronal qui va exiger de nouvelles mesures générales destinées à affaiblir le mécanisme d'indexation. C'est d'autant plus le cas maintenant que la perspective de voir l'inflation se calmer s'éloigne.

Entretiens, les employeurs continuent de bloquer la concertation sur la liaison au bien-être des allocations sociales en 2023-2024, bien que la loi prévoie qu'un avis doit être rendu pour le 15 septembre. Ils continuent à lier ce point aux négociations salariales pour 2023-2024. Nous demandons par conséquent au gouvernement de prendre l'initiative, tout en sachant qu'au sein du gouvernement aussi, les avis seront partagés.

Le corona toujours à l'ordre du jour

La guerre en Ukraine est venue supplanter l'intérêt qui était accordé à la crise du coronavirus. Des sous-dossiers spécifiques continuent cependant à figurer à l'ordre du jour. Plus haut dans cet article,

nous avons déjà évoqué l'assimilation du chômage corona pour les vacances annuelles. Le chômage corona devrait en principe prendre fin le 30 juin. Entretiens, le gouvernement a demandé au Conseil national du travail (CNT) d'entamer la concertation sur le retour aux règles classiques du chômage temporaire après le 30 juin. Il est fort probable que les employeurs vont réclamer une énième prolongation étant donné que le système est beaucoup moins coûteux et beaucoup plus flexible que le système de chômage économique.

Lors du contrôle budgétaire, le gouvernement a décidé de prolonger de trois mois, c'est-à-dire jusqu'au 30 juin, le régime corona pour les indépendants, également appelé «droit passerelle de crise».

Sans aucune concertation avec les interlocuteurs sociaux, le Parlement a par ailleurs été saisi d'une proposition de loi visant à prolonger de trois mois les mesures corona permettant de faire face au manque de personnel dans les secteurs des soins et dans l'enseignement. Il s'agit d'un élément parmi les mesures du premier trimestre: détachement vers d'autres employeurs, contrats successifs pour les chômeurs temporaires, heures supplémentaires pour les étudiants jobistes, suspension temporaire du crédit-temps ou de l'interruption de carrière, recours à des chômeurs temporaires ou à des travailleurs en RCC avec maintien de

75% de l'indemnité en sus du salaire, recours accéléré à des demandeurs d'asile.

Notons toutefois qu'il y a une nouveauté importante: l'employeur ne peut recourir à ces mesures que s'il n'y a pas d'alternatives, comme le fait de proposer un nombre plus important d'heures aux travailleurs temporaires. Une concertation préalable doit aussi avoir lieu au conseil d'entreprise ou, à défaut, au CPPT ou, à défaut, au sein de la délégation syndicale. En cas de recours à l'une de ces mesures, une discussion doit également y être consacrée tous les mois dans ces organes de concertation et ce, dès la première réunion suivant la première utilisation de ces mesures. Sachez aussi que la réintégration de prépensionnés avec maintien intégral de leur pension était déjà réglée jusqu'au 30 juin. Pour les autres secteurs, aucune nouvelle mesure de ce type n'est prévue. Ces dispositions ont pris fin le 28 février 2022.

Enfin: notre opposition à l'obligation de vaccination pour le personnel des soins de santé a porté ses fruits. Après un premier report au 1^{er} juillet, cette nouvelle date est elle aussi biffée. La majorité a déposé au Parlement une proposition de loi visant à fixer la date d'entrée en vigueur ultérieurement, par arrêté royal.

| Chris Serroyen |



Votre dossier
de pension en ligne

SE CONNECTER

Difficultés à vous connecter?

Pour les petits «capitaux de pension complémentaire», la communication passera dorénavant uniquement par www.mypension.be.



Petites pensions complémentaires: plus justes et plus efficaces

Lors de la mise en œuvre de l'accord social du 25 juin 2021, quelques dossiers en suspens devaient encore être réglés. Il restait par exemple à éclaircir deux points techniques relatifs aux pensions complémentaires: d'une part, la retenue correcte de la cotisation AMI sur les pensions les plus basses qui sont complétées par des pensions complémentaires modestes et, d'autre part, la gestion et le paiement des «petits montants» de droits acquis. Le Conseil national du travail propose des solutions.

Retenue correcte cotisation AMI

La cotisation assurance maladie-invalidité (AMI) (3,55 %) prélevée sur le montant total de la pension - c'est-à-dire la pension légale et la pension complémentaire (transposée en rente fictive) - a eu pour conséquence que, dans certains cas, le montant de la pension finale des pensionnés concernés était moins élevé en raison du fait qu'ils touchaient une modeste pension complémentaire. Il s'agissait souvent de pensionnés qui s'étaient constitués une pension complémentaire sectorielle dans le cadre de leur activité de travailleur salarié.

La cotisation AMI est calculée après avoir additionné les revenus de pensions. La pension complémentaire est ajoutée à la pension légale. Pour ce faire, le capital de la pension complémentaire est converti en une rente mensuelle fictive. Pour effectuer ce calcul, on utilise un coefficient basé sur un tableau obsolète datant des années 90. Ce tableau tient également

encore compte d'une espérance de vie désuète et de rendements de placements totalement irréalistes. De ce fait, l'estimation de la pension complémentaire sous forme de rente fictive était beaucoup trop élevée. Les personnes dont le montant de la pension légale se situait entre 1.733,84 euros et 1.797,64 euros et qui bénéficiaient d'une pension complémentaire modeste ainsi très rapidement le seuil au-delà duquel une cotisation AMI était due. À terme, leur pension complémentaire était totalement absorbée par la cotisation AMI et le montant de la pension auquel elles avaient droit était même inférieur au montant auquel elles auraient pu prétendre si elles ne s'étaient pas constituées de pension complémentaire.

Dans leur avis, les interlocuteurs sociaux proposent une solution pour actualiser la méthode de calcul, de sorte que ce problème se posera bien moins souvent. L'adaptation de cette méthode de calcul (nouveau coefficient, actualisé) a cepen-

dant un impact sur la perception des cotisations de solidarité. Cet effet devra être examiné en profondeur (de préférence avant fin 2022), de sorte qu'il n'y ait pas de rupture de contrat ou d'effets indésirables.

Petits montants

La gestion des petits montants était un deuxième problème qu'il fallait résoudre. Tout au long de leur carrière, certains travailleurs ne se constituent qu'une pension complémentaire très limitée, inférieure ou égale à 150 euros. Pour ces petits «capitaux de pension complémentaire», la communication passera dorénavant uniquement par www.mypension.be, et ce, tant lors de la sortie de service que pour le paiement à la fin de la carrière. Une communication ne sera envoyée par lettre postale que si l'intéressé n'a encore jamais consulté le site [mypension.be](http://www.mypension.be). De même, le paiement se fera automatiquement sur le numéro de compte dont dispose le Service fédéral des pensions. Cette procédure permet d'éviter des frais inutiles et évite que des travailleurs oublient de réclamer leurs petits capitaux de pension à la fin de leur carrière.

| Nathalie Diesbecq |



La CSC préconise une augmentation de la contribution pour tous les moyens de transport afin de compenser les hausses de prix. Elle préconise également des alternatives attrayantes à la voiture.

Prix des transports

Une solution doit être trouvée d'urgence!

L'accord énergie prévoit de geler l'augmentation tarifaire de 4,5 % prévue pour le rail en juin 2022. Cette mesure est positive, mais elle est insuffisante pour compenser l'augmentation des coûts que doivent supporter les travailleurs qui ne disposent pas d'une voiture de société et d'une carte carburant. Plus de 65 % des déplacements entre le domicile et le lieu de travail sont encore effectués en voiture. Ces déplacements en voiture absorbent une partie de plus en plus importante du budget des travailleurs.

Ce sont essentiellement les travailleurs qui ont besoin de leur voiture pour effectuer de longs trajets entre leur domicile et leur lieu de travail et/ou qui doivent effectuer de nombreux déplacements de service pour lesquels ils sont insuffisamment défrayés qui sont les victimes de cette crise énergétique.

Les travailleurs qui ne peuvent se passer de leur voiture et qui ont un faible revenu risquent de devoir renoncer à leur emploi parce qu'ils ne sont plus à même de supporter le coût entraîné par la flambée des prix des carburants. Les opportuni-

tés d'emploi pour les demandeurs d'emploi sont également hypothéquées. Des mesures s'imposent de toute urgence pour lutter contre la précarité croissante des travailleurs en matière de transport et contre la fracture croissante de la mobilité.

L'inflation touche surtout les travailleurs qui doivent supporter eux-mêmes une partie de leurs frais de déplacement. Ce sont les travailleurs:

- qui n'ont pas droit à une voiture de société avec une carte carburant ou à un budget mobilité qui leur permet d'effectuer quasi gratuitement leurs déplacements privés ainsi que leurs déplacements domicile-lieu de travail;
- qui effectuent leurs déplacements domicile-lieu de travail avec leur voiture personnelle. En 2018, le Conseil central de l'économie a calculé que ce groupe de 1,35 million de travailleurs doit payer de ses propres deniers 72% des frais que représentent les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.
- qui effectuent un grand nombre de déplacements de service avec leur propre

véhicule. L'indemnité kilométrique forfaitaire de 0,37 €/km est loin d'être suffisante. Le secteur des titres-services ne garantit qu'une indemnité de 0,13 à 0,15 € pour un déplacement entre deux clients effectué avec son véhicule personnel.

- qui ne reçoivent pas d'indemnité vélo ou une indemnité vélo trop faible.
- qui ne peuvent pas bénéficier de la gratuité des transports en commun (grâce à l'intervention 80/20 de l'employeur dans les déplacements domicile-lieu de travail effectués en train et à Bruxelles). En 2018, près de 35 % des navetteurs circulant en train ont supporté eux-mêmes en moyenne 22 % du coût d'un abonnement de train.

C'est la raison pour laquelle la CSC plaide pour une intervention majorée dans le prix de tous les moyens de transport afin de compenser les augmentations de prix. Cette mesure doit s'accompagner d'efforts supplémentaires pour les travailleurs qui se rendent au travail en utilisant (une combinaison de) des moyens de transport durables et d'une augmentation immédiate du plafond de 0,37 € pour les déplacements de service (au lieu d'attendre l'indexation du 1^{er} juillet).

Le gel de l'augmentation de 4,5 % des titres de transports de la SNCB doit être structurel, sous peine de voir les tarifs des voyages en train augmenter de plus de 6 à 7 % en automne. Le choc tarifaire serait alors intégralement à charge des

Aides à domicile en péril

dizaines de milliers de travailleurs qui ne peuvent prétendre qu'à l'intervention minimum prévue par la CCT 19/9 et qui ne peuvent bénéficier du système 80/20.

Les alternatives à la voiture doivent être rendues aussi attrayantes que possible. Le vélo (électrique) est l'alternative durable pour les courtes distances. Les transports en commun et la combinaison des transports en commun avec le vélo et la mobilité partagée sont les alternatives pour les navetteurs effectuant de grandes distances. Le télétravail évite les déplacements dans le cadre du travail. Le budget mobilité est l'alternative durable à la voiture de société. Les régions et les autorités fédérales doivent d'urgence stimuler ces alternatives:

- en généralisant la règle des 80/20 pour le rail et Bruxelles à toutes les formes de transports en commun.
- en rendant la règle des 80/20 obligatoire, de sorte que les transports en commun deviennent gratuits pour tous les travailleurs.
- en rendant la combinaison du vélo et du train gratuite pour tous les travailleurs.
- en continuant à stimuler l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-lieu de travail en donnant un ancrage légal au droit à une indemnité vélo pour tous les travailleurs.
- en obligeant les employeurs à proposer le budget mobilité aux travailleurs qui ont droit à une voiture de société, lorsque des voitures de société sont accordées par l'entreprise.
- en obligeant les entreprises implantées dans des zones difficilement accessibles à vélo ou en transports en commun à payer une intervention majorée pour les déplacements domicile-lieu de travail effectués avec un moyen de transport privé et à conclure des CCT sur la mobilité durable
- en ancrant dans la loi l'obligation de payer une indemnité de télétravail qui suit l'évolution des prix de l'énergie, de l'eau et des télécommunications.

La hausse des prix du carburant n'est plus tolérable dans le secteur de l'aide à domicile et impacte gravement les missions essentielles réalisées par les travailleuses et les travailleurs! Les interlocuteurs sociaux du secteur (CP 318) ont interpellé les ministres concernés et exigent des réponses urgentes!

Si la hausse des prix des carburants impacte gravement le portefeuille de l'ensemble des travailleuses et travailleurs, rendant impossible pour certains d'entre eux le déplacement vers leur lieu de travail, elle est encore plus intolérable pour le personnel de l'aide à domicile.

Les aides familiales, aides ménagères sociales et gardes à domicile sont des travailleuses essentielles qui accompagnent les personnes en perte d'autonomie à leur domicile (personnes âgées, malades, en situation de handicap...). La crise sanitaire a mis en lumière ces travailleuses de l'ombre et leurs prestations parfois vitales pour les bénéficiaires aidés.

Dans ce secteur, le véhicule privé de la travailleuse est mis à disposition par la travailleuse pour remplir sa mission (déplacements entre lieux de vie des bénéficiaires et déplacements avec les bénéficiaires). Dans certaines situations, le véhicule de l'aide familiale est le seul vecteur de mobilité du bénéficiaire.

Le calcul est vite fait: l'augmentation des prix des carburants diminue le pouvoir d'achat (déjà faible) de ces travailleuses. L'indexation du remboursement des frais de mission n'interviendra qu'en juillet. Trop tard!

Les interlocuteurs sociaux reçoivent des témoignages criants et plus qu'inquiétants de travailleuses et d'employeurs démontrant que ces missions risquent de ne plus être assumées. Il y a donc urgence: il faut à tout prix maintenir la capacité de mobilité professionnelle des travailleuses.

Les aides familiales, aide-ménagères sociales et gardes à domicile sont des travailleuses essentielles qui accompagnent les personnes en perte d'autonomie à leur domicile. Elles ont besoin d'un véhicule pour s'y rendre.

© Shutterstock

Les aide-ménagères ne peuvent plus faire face

Depuis six mois, les travailleuses des titres-services mènent des actions «grand nettoyage» pour obtenir de meilleurs salaires et indemnités de déplacement. Mais les employeurs restent silencieux. La première semaine d'avril, elles ont encore mené des actions chez Greenhouse à Waregem et chez Trixxo à Bastogne.

Greenhouse a réalisé plus de 12 millions d'euros de bénéfices au cours des cinq dernières années et a distribué près de huit millions à ses actionnaires. Depuis sa création, plus de 25 millions d'euros de dividendes ont été versés. Trixxo a réalisé un bénéfice de cinq millions d'euros en 2020, a racheté toute une série d'autres sociétés de titres-services et est devenu le sponsor de la Trixxo Arena. Malgré cela, ces entreprises osent dire qu'elles n'ont pas d'argent pour augmenter les indemnités de déplacement!

Des emplois très précaires

La situation financière de ces entreprises contraste fortement avec la situation des aide-ménagères qui devient intenable. La combinaison de bas salaires, de frais

de déplacement élevés et de conditions de travail compliquées fait du métier d'aide-ménagère l'un des emplois les plus précaires. De plus, avec la hausse des prix à la pompe et dans les magasins, leur situation se dégrade sensiblement. Ces travailleuses en arrivent à devoir choisir entre payer une visite chez le médecin pour leur enfant malade ou mettre quelques litres d'essence dans leur véhicule pour aller travailler.

Payer pour travailler

Des témoignages récents d'aide-ménagères en disent long. «Chaque dépense imprévue, comme une consultation médicale, est une dépense de trop. Cela signifie littéralement un repas en moins pour moi. Ce n'est pas normal que je ne puisse pas payer les courses alors que j'ai un emploi.» «Je paie 450 euros par mois pour rembourser ma voiture, témoigne une mère de quatre enfants. J'en ai besoin pour mon travail qui me rapporte 1.400 euros nets par mois. Je me suis séparée de mon mari, mais la hausse des prix m'a obligée à retourner vivre avec lui car je ne peux pas m'en sortir financièrement.»

«Je dois aujourd'hui renoncer à accepter certaines missions. Avec une indemnité de 0,27 €/km, lorsqu'il me faut parcourir 200 kilomètres sur la journée et notamment dans le trafic (ville, ring, heures de pointe), cela n'amortit plus les frais de mon véhicule qui est un outil de travail (assurance, entretien, usure, taxes et carburant).»

«Si les choses ne changent pas, il nous sera difficile de continuer à travailler. Nous ne pouvons pas travailler pour payer l'essence.» «Il n'y a pas que le carburant pour nos frais. Le véhicule entier est un de nos outils de travail pour ma sécurité, celles des usagers que je véhicule... 700 euros de frais sur la voiture qui n'a que cinq ans et que j'ai achetée neuve et 300 euros pour de nouveaux pneus été... 1.000 euros sur six semaines...! Et le carburant en plus. Ma machine à calculer est greffée sur ma main quand je fais les courses... Mon mari travaille à temps plein et moi à 3/4 temps...»

Actions «grand nettoyage»

Tous les deux ans, les différents secteurs négocient de meilleurs salaires et conditions de travail. Le secteur des titres-services est le seul à n'avoir pas encore conclu d'accord sectoriel pour la période 2021-2022. Malgré le fait que les aide-ménagères aient déjà mené des actions à plusieurs reprises, Federgon (la fédération des entreprises de travail intérimaire et des titres-services) refuse d'octroyer quelque chose de plus. Et ce, alors que les sociétés commerciales des titres-services ont réalisé de gros bénéfices.

Dans le système des titres-services, les aide-ménagères paient elles-mêmes la plupart de leurs tickets de transport et de stationnement. L'indemnité de 0,13 € par kilomètre qu'elles reçoivent ne couvre pas ces coûts. À la fin de l'année dernière, c'était 10% de leur salaire qui passait en frais de déplacement pour aller travailler. Avec la hausse des prix du carburant, ce pourcentage est encore plus élevé aujourd'hui. C'est près de 200 euros!

C'est pourquoi le «grand nettoyage» du secteur se poursuivra.

Plus d'infos? Rendez-vous sur www.legrandnettoyage.net



Les actions de grand nettoyage menées par les travailleuses des titres-services continuent. Début avril, elles ont fait entendre leur colère auprès de Greenhouse à Waregem et chez Trixxo à Bastogne.

Bien encadrer l'e-commerce

Le deal pour l'emploi du gouvernement prévoit des assouplissements pour le travail de nuit dans les services de logistique et de soutien au commerce électronique (e-commerce) de biens meubles. Du moins en ce qui concerne les heures situées entre 20h et 24h. Il n'est plus nécessaire de conclure un accord avec tous les syndicats présents. La signature d'un des trois syndicats suffit. Cette réglementation était déjà applicable sous le gouvernement Michel, mais elle devient désormais permanente. Les entreprises dont les syndicats ne sont pas disposés à faire une telle concession peuvent lancer unilatéralement des expériences pour une durée maximale de 18 mois. Le lobby de l'e-commerce et les organisations patronales obtiennent donc (partiellement) gain de cause. Ils affirment que l'attitude rigide des syndicats a fait perdre de nombreux emplois. Ont-ils raison? Comment devons-nous considérer l'e-commerce?

L'organisation patronale du commerce, Comeos, a publié un chiffre étonnant il y a quelques mois: la Belgique aurait déjà perdu 20.000 emplois au profit des pays voisins parce que notre e-commerce n'est pas suffisamment développé et elle en perdra davantage si rien n'est entrepris. Pour Comeos, cette situation est due au manque de flexibilité du travail, surtout la nuit. Comeos propose les solutions suivantes pour rattraper le retard de la Belgique: autoriser le travail de nuit sans l'accord des syndicats, réduire ou supprimer le complément versé pour les heures supplémentaires de nuit et promouvoir

les flexi-jobs avec peu d'heures, réduire les coûts salariaux horaires et accroître la flexibilité des horaires de travail. Premier résultat de ce lobbying: le gouvernement donne aujourd'hui son feu vert à l'instauration unilatérale du travail de nuit entre 20h et 24h, sans accord collectif avec les travailleurs, et donc sans aucune garantie du caractère volontaire des travailleurs ou d'encadrement social. Le gouvernement affirme cependant qu'il conserve le principe d'un salaire majoré ou d'un supplément pour le salarié, mais ce principe ne vaut rien si la concertation d'une CCT sur cette question n'est pas envisagée.

La durabilité écologique et sociale doit être prioritaire

Les employeurs se voient donc accorder une procuration pour intervenir unilatéralement dans la vie privée, la vie familiale et la santé des travailleurs, soi-disant «à titre expérimental».

Les arguments économiques justifiant une intervention aussi irresponsable ne tiennent pas debout. Ainsi que nous le démontrons dans les paragraphes suivants, le retard supposé de la Belgique en matière d'e-commerce n'est pas dû aux conditions de travail, mais surtout à un manque de dynamisme entrepreneurial. Développer l'e-commerce selon la vision de Comeos ne va pas créer plus d'emplois. En outre, ces emplois seront de mauvaise qualité et probablement quasi exclusivement occupés par des travailleurs migrants. Il faut une politique d'e-commerce propre à la Belgique, qui allie durabilité écologique et durabilité sociale, en ce compris de bonnes conditions de travail.



Ampleur de l'e-commerce en Belgique

Selon les chiffres les plus fiables à disposition, l'e-commerce en Belgique emploie 11.000 personnes de manière directe et 19.000 personnes de manière indirecte (essentiellement dans la logistique). Pour donner un ordre de comparaison, selon les données d'Eurostat, le secteur du commerce de détail belge emploie 300.000 personnes et celui de la logistique 200.000 personnes. L'e-commerce représente donc entre 3,7% et 6% de la main-d'œuvre du commerce, selon que l'on prend en considération ou non les emplois indirects. La part des ventes de l'e-commerce dans l'ensemble des ventes du commerce est en croissance rapide. Elle a doublé entre 2015 et 2020. La crise sanitaire a fini par convaincre de nombreux consommateurs et entreprises qui ne recouraient pas auparavant à l'e-commerce.

Ambiguïté quant au nombre d'emplois générés grâce à l'e-commerce

Le maintien de la réglementation actuelle sur le travail entraînera-t-il la perte de 20.000 emplois? Comme nous l'avons indiqué plus haut, cette réglementation n'était pas un facteur décisif dans le manque de développement du secteur. Bien que l'e-commerce crée de nouveaux emplois, il en fait perdre également dans le commerce de détail classique. Dans la littérature économique, il n'y a pas de consensus sur le fait de savoir si l'e-commerce crée davantage d'emplois qu'il n'en détruit.

Un fait est cependant établi: les conditions de travail précaires de l'e-commerce belge incitent à supprimer des emplois dans le commerce classique et à les transférer vers l'e-commerce, moins onéreux, afin d'accroître leur rentabilité. Les emplois créés ne sont donc pas de nouveaux emplois, mais juste un transfert entre deux secteurs aux conditions de travail différentes.

Les expériences menées aux Pays-Bas - où l'e-commerce est plus développé - montre que 85% des nouveaux emplois sont occupés par des travailleurs «importés», issus principalement d'Europe orientale. Ils viennent travailler dans le pays pendant quelques années puis repartent. En raison des mauvaises conditions de travail, les travailleurs locaux refusent d'occuper ce type d'emploi. En outre, le secteur belge de la logistique est déjà confronté à une pénurie de travailleurs.

La qualité des emplois dans l'e-commerce est souvent dégradée

Le débat sur l'e-commerce porte surtout sur les conditions de travail, les salaires et le rôle des syndicats dans le secteur. La concurrence internationale exerce des pressions sur les salaires et les conditions de travail. Les situations à l'étranger, où le commerce électronique est déjà plus développé, sont alarmantes. Aux Pays-Bas, on dénombre respectivement presque

Le retard de la Belgique n'est pas dû à la réglementation du travail!

En ce qui concerne l'e-commerce entre entreprises (B2B), la Belgique n'accuse aucun retard par rapport aux pays voisins, bien au contraire. En revanche, la Belgique est davantage à la traîne sur le plan de l'e-commerce avec les consommateurs (B2C). Plusieurs éléments suggèrent que la réglementation du travail n'a guère joué dans ce retard. Plusieurs initiatives d'e-commerce en Belgique qui ont été développées dans le cadre de la réglementation actuelle fonctionnent avec succès. C'est le cas de Vanden Borre et de Coolblue. Colruyt a également conclu un accord sur le travail de nuit dans ses magasins afin de préparer les commandes *Collect and Go*. Dans les entreprises qui demandent le travail de nuit, les syndicats ne se sont jamais opposés aux négociations. La contrepartie est que le travail de nuit soit bien encadré. En d'autres termes, que les travailleurs bénéficient de compensations: une bonne rémunération, un minimum de garanties en matière de temps de travail et de sécurité d'emploi, et des mécanismes de protection pour préserver la santé, la sécurité et le rythme de travail des travailleurs.

Les entreprises belges ont raté le train de l'e-commerce

Le retard de la Belgique vient avant tout du fait que notre pays a raté le train de l'e-commerce à la fin des années 1990. La plu-

part des sociétés d'e-commerce dominantes aujourd'hui se sont lancées à cette époque. C'est le cas pour Bol.com en 1999. En Belgique, l'e-commerce était délaissé avant les années 2010, indépendamment du niveau des salaires ou des conditions de travail.

Il faut plutôt regarder les entreprises proprement dites. La Belgique est un pays de PME avec des capacités d'investissement limitées et son maillage commercial physique est déjà très dense. Lorsque le marché international et européen a émergé, les entreprises belges n'avaient pas la créativité, le dynamisme ou la capacité d'innovation nécessaires pour prendre le train en marche. Les marges bénéficiaires dans le secteur de la distribution étaient élevées - plus élevées que dans les pays voisins - de sorte que le secteur n'a pas ressenti le besoin d'investir dans l'e-commerce. Par conséquent, ce sont surtout des acteurs étrangers qui dominent désormais le marché de l'e-commerce. Dans une interview accordée au journal économique *L'Écho* en 2021, le CEO de BeCommerce, l'association qui regroupe les entreprises d'e-commerce, affirmait: «*Comeos et Unizo ne soutiennent l'e-commerce que depuis un an ou deux. Cette attitude conservatrice explique que l'on n'ait pris conscience que tardivement de la nécessité de suivre l'évolution.*» En résumé, la principale cause du retard de la Belgique n'est pas la réticence des syndicats, mais bien le manque de dynamisme du patronat.



trois fois et deux fois plus de contrats de travail à durée déterminée et à temps partiel qu'en Belgique. En France, les contrats à durée déterminée et de travail intérimaire représentent un tiers des emplois du secteur de la logistique. Les actions de contrôle de l'inspection sociale dans les dépôts de PostNL en Belgique ont montré qu'ici aussi, les conditions de travail sont désastreuses et la législation sociale trop souvent foulée du pied.

La dérégulation du secteur de l'e-commerce peut également avoir un impact sur les conditions de travail actuelles dans le commerce de détail classique. L'e-commerce transforme en partie les commerces traditionnels en petits dépôts de marchandises vendues sur internet. Ce faisant, la pression augmente pour allonger les heures de travail et adopter des horaires atypiques (en soirée, le week-end) afin d'organiser des livraisons au départ des magasins physiques.

Quelle contribution fiscale à la collectivité?

La poursuite du développement de l'e-commerce requiert également des investissements.

Par exemple, pour l'aéroport de Liège, plus de 1,2 milliard d'euros de fonds publics a été investi dans l'e-commerce. Cet inves-

tissement a permis de créer 420 nouveaux emplois (ETP), soit plus de 350.000 euros par emploi. La question est donc de savoir si la communauté y trouve effectivement son compte. Les grands acteurs de l'e-commerce, tels qu'Amazon, pratiquent l'évasion fiscale à outrance. Par conséquent, les richesses créées retournent peu à la collectivité au travers des impôts. En 2020, Amazon a enregistré un chiffre d'affaires de 44 milliards en Europe et n'a pas versé le moindre euro d'impôt.

Sans un effet de retour fiscal et si le nombre d'emplois créés est très limité, les actionnaires sont les seuls bénéficiaires de ce type d'implantations commerciales. Ce dispositif est encore renforcé en Belgique par le paradis fiscal et parafiscal, unique au monde, créé pour les plateformes numériques reconnues, avec un impôt de 10% à peine jusqu'à une limite annuelle de 6.450 euros. Ce dispositif était soi-disant destiné à l'économie collaborative entre citoyens. Il est aujourd'hui allègrement utilisé pour des applications B2C - en totale violation de la loi!

Quel est l'impact écologique du secteur?

Dans le cadre de la nécessaire transition écologique, il faut également analyser l'impact du développement de l'e-com-

merce sur l'environnement. L'e-commerce peut réduire la pollution en réduisant le nombre de déplacements des consommateurs vers les magasins physiques. Dans le même temps, les livraisons à domicile augmentent la congestion routière, la pollution de l'air, l'utilisation des cartons et du plastique, etc. Il est probable que l'impact net soit néfaste pour l'environnement. Il faut donc réfléchir à des méthodes pour rationaliser au maximum la livraison des colis, relier certains dépôts au rail, développer le transport de marchandises à vélo (par exemple Urbike) et électrifier la flotte de véhicules restants.

Conclusion: quelle vision pour le secteur de l'e-commerce en Belgique?

Développer un secteur au détriment de la santé des travailleurs et de l'environnement, en permettant à un petit groupe de s'accaparer la richesse produite, n'est certainement pas la voie à suivre. À l'inverse, interdire l'e-commerce pour éviter ces écueils ne semble ni très réaliste, ni souhaitable. Il importe de trouver un juste milieu où le développement de l'e-commerce s'accompagne d'une juste répartition de la richesse, de bonnes conditions de travail et de rémunération et d'un moindre impact écologique. C'est possible à condition de maintenir les restrictions existantes sur le travail de nuit (qui commence à partir de 20h), d'organiser une concertation sociale au niveau du secteur et de l'entreprise sur les dérogations au travail de nuit, d'allonger les délais de livraison pour réduire la pression sur les horaires et rationaliser la livraison des colis du point de vue environnemental, de promouvoir des moyens de transport moins polluants, de supprimer les retours gratuits, d'adopter une approche critique face aux subventions accordées aux entreprises qui créent peu d'emplois ou nuisent à l'aménagement du territoire. Le développement de l'e-commerce en Belgique doit s'appuyer sur ces orientations politiques.

| Olivier Malay & Clarisse Van Tichelen |



Le débat sur l'e-commerce porte surtout sur les conditions de travail, les salaires et le rôle des syndicats dans le secteur.

Des contrats décents
pour des emplois stables dès le début de la carrière
LE MONDE D'APRÈS, C'EST MAINTENANT !



**TOUS ENSEMBLE POUR UNE WALLONIE
PLUS JUSTE ET SOLIDAIRE**



www.lacsc.be

Contrats précaires: les jeunes en galère

Pour de nombreux jeunes, le problème n'est pas tant, au sortir de leurs études ou de leur scolarité, de trouver du travail que de trouver un emploi convenable. De plus en plus d'entre eux s'insèrent dans le marché du travail avec des contrats «à la petite semaine», sans perspective d'un CDI, d'un temps plein et d'un emploi de qualité qui leur permettrait de se projeter dans l'avenir.

L'entrée dans le monde de l'emploi n'a jamais été une sinécure. Mais ces dernières années, elle se révèle particulièrement compliquée pour les jeunes, la crise sanitaire exacerbant un peu plus les tensions sur le marché du travail. Si certains secteurs sont en recherche de main d'œuvre, comme la construction ou le secteur des soins, la relance a du mal à s'opérer dans d'autres où il est très difficile de trouver du boulot. Les possibilités pour les jeunes au sortir des études de décrocher rapidement un emploi convenable avec un salaire et des conditions de travail décentes sont donc ténues. Conséquences: de nombreux jeunes se retrouvent dans des situations de précarité économiques inquiétantes. Dans ce contexte, ils sont obligés d'accepter, pour survivre, le premier boulot qui se pré-

sente à eux. En Wallonie, 8,41% des bénéficiaires du revenu d'intégration sociale ont entre 18 et 24 ans.

Des jobs d'étudiants qui ne comptent pas

L'entrée sur le marché du travail se fait très tôt pour un nombre croissant de jeunes qui doivent travailler durant leurs études pour subvenir à leurs dépenses quotidiennes, payer leurs études, leur kot... Or, ces années de travail ne sont pas valorisées dans leur carrière et ne leurs créent aucun droit. Ils sortent donc des études en ayant un bagage qui, finalement, ne compte pas.

Durant la crise sanitaire, beaucoup de jobistes et de jeunes intérimaires se sont

d'ailleurs retrouvés sans droit au chômage et ont dû se tourner vers le CPAS. Pour Jeanne Maillart, responsable des Jeunes CSC, le Covid a fait basculer de nombreux jobistes dans la précarité: «Quand l'entreprise ferme, ces jeunes se retrouvent sans rien. Ils ont par ailleurs de plus en plus de difficultés à trouver un job d'étudiant: les employeurs cherchent des jobistes qui peuvent travailler en semaine, du matin au soir, ce qui est impossible pour les étudiants dont le premier boulot est d'étudier.»

Stage d'insertion professionnelle

Pour bénéficier du droit aux allocations d'insertion, les jeunes travailleurs doivent soit commencer à travailler tout de suite après avoir été diplômés, soit réaliser un stage d'insertion professionnelle (SIP) qui dure un an. Mais ce droit ne pouvant être ouvert que jusque 25 ans maximum, il exclut les jeunes qui auraient doublé ne fut-ce qu'une année durant leur parcours scolaire ou qui ont fait des

études de cycle long. Pour les jeunes de moins de 21 ans, un CESS est requis. Les jeunes exclus de ces allocations et qui ne peuvent compter sur la solidarité familiale ne peuvent prendre le temps de chercher un emploi qualitatif et doivent parfois choisir des emplois qui n'ont rien à voir avec leur secteur de prédilection. *«Il faut ramener le SIP à sa formule originale de 75 jours (310 jours aujourd'hui, ndr) à l'issue desquels, si le jeune n'a pas trouvé d'emploi, il peut accéder aux allocations d'insertion. Ces humbles allocations leur permettraient d'avoir moins de pression pour devoir prendre le premier boulot qui se présente, explique Jeanne Maillart. Il faut également supprimer leur limitation à trois ans et permettre aux jeunes travailleurs d'en bénéficier à partir de 18 ans et jusque 30 ans, tant qu'ils n'ont pas travaillé suffisamment pour se constituer des droits au chômage complet. Leur permettre de cotiser plus tôt permettrait un accès plus rapide à la sécurité sociale et offrirait une piste de solution face à l'allongement des carrières et au retardement de l'âge de la pension.»*

Une jeunesse en intérim

Le chômage structurel, endémique en Wallonie, participe à la difficulté de trouver un emploi stable permettant d'assurer une sécurité d'existence. Face à un choix très abondant de main d'œuvre, les employeurs tirent les conditions de travail vers le bas. Durant le SIP, pour de nombreux jeunes, pas d'autres choix que d'accepter des contrats précaires, en intérim ou en CDD. Les chiffres sont éloquentes: la moitié des intérimaires ont moins de 30 ans. *«La légende urbaine raconte que les jeunes travaillent en intérim par envie de flexibilité. En fait, c'est par obligation, tant il est difficile de trouver un emploi autrement que par intérim, déplore Jeanne Maillart. L'accès direct au CDI n'existe quasiment plus que dans les secteurs en pénurie ou ceux très qualifiés. L'intérim permet de maintenir la pression sur les jeunes travailleurs pour qu'ils se donnent à 150% pour être renouvelés la*

«L'enchaînement de contrats hebdomadaires ne permet pas aux jeunes d'envisager des projets à long terme.»

semaine suivante. C'est une dépendance financière énorme d'autant plus frustrante quand le jeune ne voit pas arriver le contrat plus qualitatif qui lui est promis.»

Intérim à durée indéterminée

Le problème n'est pas l'intérim en soi - il est utile pour pallier des absences ou des surcharges exceptionnelles de travail - mais bien le fait que, dans certains secteurs, il est devenu un passage quasi obligé et que, sur le terrain, des jeunes en situation précaire restent parfois bloqués des années en situation d'intérim. L'utilisation abusive des contrats journaliers et temporaires successifs constitue un facteur supplémentaire d'insécurité. *«C'est une forme d'intérim en CDI qui rend la situation des jeunes très précaire: impossible de faire un prêt pour une maison ou de se projeter à cause d'horaires toujours changeants.»*

Les Jeunes CSC voudraient par ailleurs qu'un principe de «pollueur/payeur» soit appliqué dans ce secteur: *«Un contrat temporaire devrait compter plus au niveau des jours d'activité auprès de l'Onem. Un jour presté compterait dans la carrière du jeune comme deux jours, ce qui permettrait de plus rapidement accéder aux allocations de chômage sur la base du travail et de se libérer de cette course constante au salaire hebdomadaire ou journalier.»*

Sortir de la précarité

Alors que les jeunes sont particulièrement vulnérables aux conséquences économiques et sociales d'une crise qui accroît les inégalités sociales, la réforme des allocations d'insertion du gouvernement Di Rupo continue à faire mal aux jeunes. La constitution de droits sociaux dès les premiers jobs d'étudiants, voire les premiers stages, et un accès aux jeunes à la sécurité sociale le plus rapidement possible après leur inscription au Forem sont des voies à explorer pour les sortir de cette nécessité d'enchaîner les petits boulots qui alimentent la précarité.

| David Morelli |

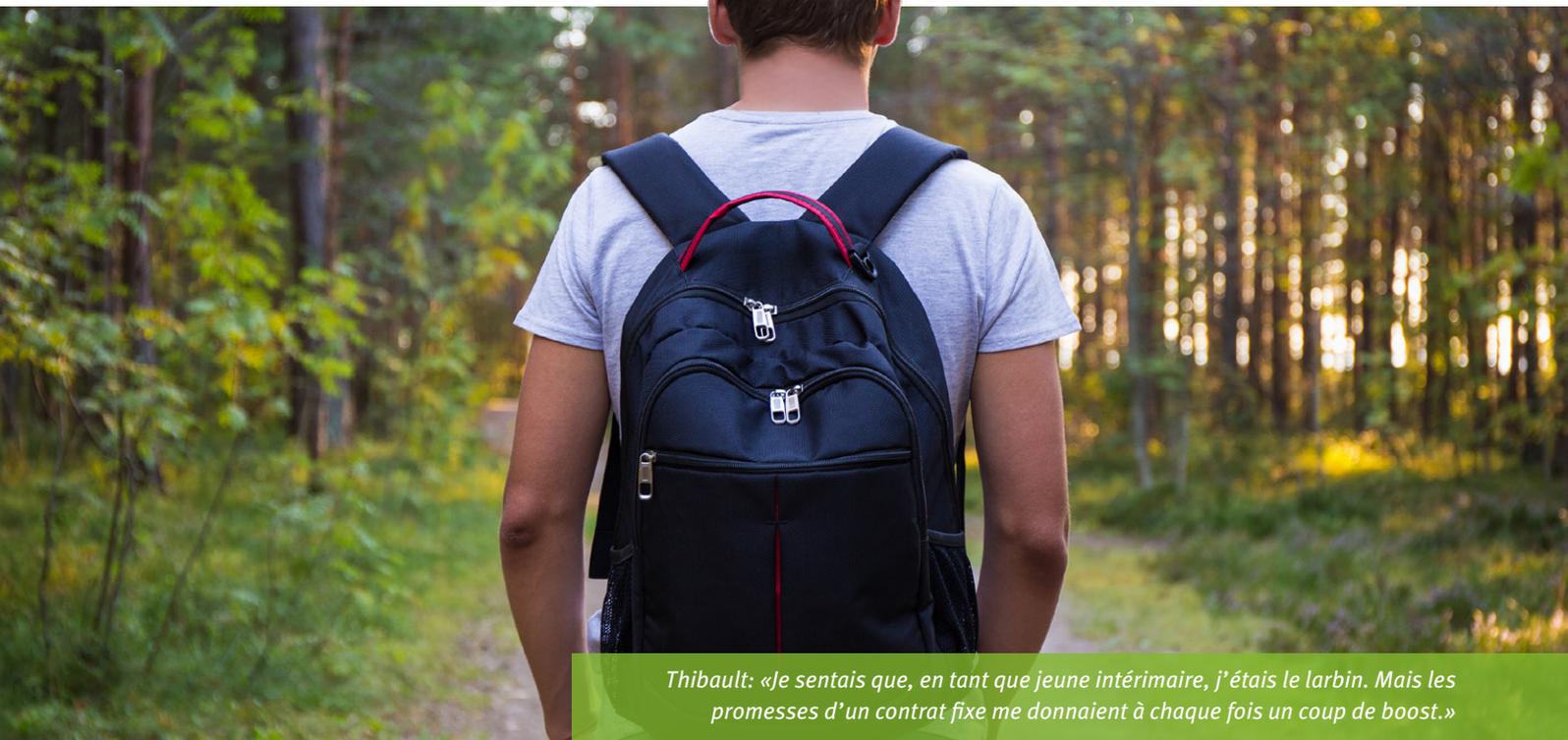
Faites vivre la campagne

Rendez-vous sur www.lacsc.be/actualite/campagnes/lemondedapres/emplois-stables-et-decents pour:

- imprimer et afficher le visuel de la campagne.
- télécharger le tract et le diffuser autour de vous.
- ajouter le visuel de la campagne dans votre signature mail.
- partager le visuel sur Facebook et Instagram.
- regarder le témoignage d'Assa, 27 ans, ouvrier dans l'agro-alimentaire.

Regardez l'émission TV «Opinions CSC» consacrée à l'emploi des Jeunes, avec de nombreuses interviews de jeunes. À voir sur Auvio et sur la chaîne YouTube de la CSC (playlist Opinions CSC): www.youtube.com/playlist?app=desktop&list=PLGh17anjvdp21bUplurFR1ZMtYlaVDvU&cbrd=1

Continuez à faire vivre ce dernier thème de la campagne wallonne «Le monde d'après, c'est maintenant!» en utilisant les hashtags sur les réseaux sociaux: #lemondedaprescestmaintenant #lestravailleursmeritentlerespect #metierspenibles #metiersessentiels.



Thibault: «Je sentais que, en tant que jeune intérimaire, j'étais le larbin. Mais les promesses d'un contrat fixe me donnaient à chaque fois un coup de boost.»

«Difficile de faire des projets quand on enchaîne les contrats précaires»

Thibaut, 28 ans, a dû, comme de nombreux jeunes à la fin de leurs études, multiplier des contrats précaires pour assurer vaille que vaille le quotidien. Il lui aura fallu plus de huit ans pour enfin décrocher un CDI.

«J'ai fait des études d'électromécanique et de technicien d'entretien. Au sortir de celles-ci, j'étais très motivé. J'espérais trouver rapidement un emploi stable dans le secteur de la mécanique, mais j'ai beaucoup galéré. Pendant plus d'un an, je n'ai reçu que des réponses négatives: je n'avais pas encore l'expérience exigée par les employeurs. Financièrement, ça n'était pas évident. Heureusement, j'ai pu compter sur le soutien de ma famille et loger chez mes grands-parents. Mais j'ai dû me résoudre à chercher un boulot hors de mon domaine.

Pendant plus de deux ans et demi, j'ai multiplié les contrats à la semaine dans des sociétés de logistique. On me disait de ne pas m'inquiéter et qu'un CDI allait bientôt tomber. Finalement, c'est une personne arrivée après moi qui a eu la place. Ça m'a découragé et j'ai laissé tomber. Après une période de chômage, j'ai trouvé un emploi dans mon secteur cette fois, dans un garage. Le travail me plaisait mais, encore une fois, c'était des contrats hebdomadaires. Malheureusement, une restructuration a eu lieu et ce sont les derniers intérimaires arrivés, dont je faisais partie, qui en ont fait les frais. J'ai recommencé à chercher de l'emploi, en pleine période de Covid. J'ai fini par décrocher un contrat d'intérim pendant la période des fêtes. Il devait, lui aussi, déboucher sur un contrat en CDD puis en CDI. Finalement, ils avaient juste besoin d'un "bouche trou" pour le surplus de travail occasionné par cette période. Mon contrat n'a pas été renouvelé.

Financièrement, la situation était très difficile. Certains contrats étaient mal payés et une part très importante des revenus passaient dans mon loyer et des frais liés à mon véhicule défectueux. Cet enchaînement de contrats hebdomadaires ne me permettait pas d'envisager des projets à long terme, comme l'achat d'une maison. Je n'ai quasiment rien pu mettre de côté durant cette période.

Lors d'un intérim, j'ai travaillé dans des congélateurs à moins de 25 degrés. Le job ne me déplaisait pas mais je sentais que, en tant que jeune intérimaire, j'étais le larbin. Mais les promesses d'un contrat fixe me donnaient à chaque fois un coup de boost. Dans ces conditions, quand on vous propose de travailler un samedi, difficile de refuser. Je me suis ainsi retrouvé à prester onze samedi d'affilée... Et, comme beaucoup d'autres intérimaires, j'ai parfois été travaillé en ne me sentant pas bien de peur de ne pas être rappelé la semaine suivante. Quand on débute, il faut éviter d'être absent ou malade...

Il y a quelques mois, j'ai finalement trouvé un emploi stable au service de contrôle physique et de dosimétrie de l'ULB. Ce travail, qui touche à la sécurité, à la protection au travail et aux matières radioactives, est très éloigné de la mécanique, mais il me plaît énormément. Il me permet d'apprendre de nouvelles choses tous les jours. Et je peux enfin envisager sereinement des projets d'avenir avec ma compagne.»

| Propos recueillis par David Morelli |