

Résolution quotidienne du Syndicat Journée du Syndicat du Syndicat des Transports OGBL-ACAL le 8 juin 2019

Transport de passagers

Réduction des amplitudes

L'introduction de la règle des 50 km permet pour la première fois de réduire les amplitudes de la plupart des conducteurs d'autobus. Pour les itinéraires déjà couverts par la règle des 50 km, les amplitudes dépassant 10 heures ou 11 heures sont considérées comme heures supplémentaires. De plus, tous les conducteurs d'autobus, qu'ils conduisent selon la règle des 50 km ou non, reçoivent une prime d'amplitude pour les amplitudes dépassant 11 heures ou 12 heures.

Néanmoins, il reste encore beaucoup à faire. L'OGBL-ACAL exige donc :

- La préparation d'un **bilan intermédiaire pour le règlement des 50 km** afin de déterminer s'il est possible de réduire les quarts de travail avec lui ;
- Mieux **réglementer les horaires de travail des conducteurs de minibus** ;
- **La réduction à long terme des amplitudes** de *tous* les conducteurs d'autobus *et* de minibus à 10 heures, dont au moins 8 heures doivent être rémunérées comme heures de travail.

Meilleur accès aux installations sanitaires

Le manque d'accès des chauffeurs de bus aux installations sanitaires entre les trajets reste un problème important. Les conducteurs d'autobus souffrent donc de plus en plus de maladies de la vessie. Les chauffeurs d'autobus ont également de plus en plus de mal à stationner leurs autobus en ville pendant les pauses entre les trajets. Il est urgent d'agir !

Les exigences de l'OGBL-ACAL :

- La construction **d'installations sanitaires accessibles aux conducteurs de bus à tous les terminus du pays** ;
- Le développement de **parkings pour les bus** dans les villes ;
- **Plus de couloirs d'autobus** afin que les chauffeurs ne soient plus coincés dans le trafic pendant des heures chaque jour.

Transport de marchandises

La fin du dumping social européen

Les normes sociales minimales de l'Union européenne dans le secteur des transports sont constamment remises en question. Récemment le gouvernement autrichien bleu-brun a tenté de faire appliquer le "paquet mobilité" dans l'UE. Grâce au travail inlassable de l'Union européenne des transports (ETF), certaines des pires réformes ont été retirées et le paquet réforme n'a pas encore été adopté par le Parlement européen. De nombreux conducteurs sont déjà exploités sans pitié - nous devons empêcher que la situation ne s'aggrave avec le paquet mobilité.

Dans le même temps, nos stations-service ne disposent pas de places de stationnement suffisamment sécurisées pour les chauffeurs de poids lourds, de sorte qu'ils sont de plus en plus exposés aux dangers, surtout la nuit.

L'OGBL-ACAL exige donc :

- Chaque conducteur doit **pouvoir rentrer chez lui au moins toutes les trois semaines** ;
- La **réduction générale des temps de conduite**, l'allongement des périodes de repos minimales ;
- La **lutte cohérente contre la discrimination salariale** au sein de l'UE ;
- **L'extension et la sauvegarde des lieux d'hébergement existants** ;
- La mise en œuvre cohérente de l'interdiction au niveau de l'UE de passer la période de repos hebdomadaire dans la cabine du conducteur - et **l'extension des possibilités d'hébergement des conducteurs** pour la nuit.

Tenir responsable les employeurs

Les conducteurs doivent souvent conduire en violation des règles de sécurité ou pendant plus longtemps que permis sous la pression de l'employeur. Néanmoins, ce sont avant tout les conducteurs qui en sont légalement responsables, tandis que les employeurs s'en tirent le plus loin possible.

L'OGBL-ACAL exige que les employeurs soient de plus en plus responsabilisés :

- **Les employeurs doivent être tenus responsables** pour les temps de conduite excessifs et des charges non sécurisées ;
- **Des sanctions plus sévères pour les employeurs** qui ne respectent pas la sécurité et le bien-être des conducteurs ;
- **Des contrôles réguliers et complets** pour garantir le respect des normes sociales et de sécurité.