



FEDERAAL SECRETARIAAT BTB WEGVERVOER & LOGISTIEK
SECRÉTARIAT FEDERAL UBOT TRANSPORT & LOGISTIQUE
 Federaal Secretaris – Werner De Clercq – Secrétaire Fédéral
 Paardenmarkt 66 – Antwerpen – 2000 – Anvers
 Tel.: 03/224.34.34 – Fax: 03/224.34.39 – veronique.de.rock@btb-abvv.be

PROVINCIE ANTWERPEN

- 2000 Antwerpen – Paardenmarkt 66
 tel.: 03/224.34.35 – fax.: 03/224.34.49
 ma-di-wo-do: 08.30 – 12.00 / 13.00 – 17.00
 vrij: 08.30 – 12.00
 Secretaris Walter Baes walter.baes@btb-abvv.be
 Bestendig Afgevaardigde Carine Dierckx carine.dierckx@btb-abvv.be
- 2300 Turnhout – Grote Markt 48
 tel.: 014/40.03.70 – fax.: 014/42.28.87
 ma-di-wo-do-vrij: 08.30 – 12.00
 ma: 13.00 – 18.30
 do: 13.00 – 17.00
- 2800 Mechelen – Zakstraat 16
 tel.: 015/29.90.48 – 014/40.03.70 – fax.: 014/42.28.87
 do: 09.00 – 12.00 / 13.00 – 16.00
 Secretaris Lieve Pattyn abvvtkd.turnhout@computron.be

PROVINCIE LIMBURG

- 3500 Hasselt – Gouverneur Roppesingel 55
 tel.: 011/22.27.91 – fax.: 011/23.37.94
 ma-do-vrij: 08.30 – 12.00
 di: 08.30 – 12.00 / 13.00 – 17.30
 Secretaris Eddy Graller btb.limburg@skynet.be

PROVINCIE OOST-VLAANDEREN

- Gent – Aalst – Dendermonde
 Secretaris Georges Maes – btb.gent@skynet.be
 Propagandist Eddy Coene – eddy.btb.gent@skynet.be
- 9041 Oostakker – Oostakkerdorp 24
 tel.: 09/218.79.80 – fax.: 09/218.79.81
 ma: 08.00 – 12.30 / 13.30 – 17.00
 di-wo-do: 08.00 – 12.30 / 13.30 – 16.30
 vrij: 08.00 – 11.00
- 9200 Dendermonde – Dijkstraat 59
 tel.: 052/25.92.59 – fax.: 09/218.79.81
- 9300 Aalst – Houtmarkt 1
 tel.: 053/78.78.78
 do: 08.30 – 12.00
 Secretaris Georges Maes btb.gent@skynet.be
- 9600 Ronse – Statiestraat 21
 tel.: 055/21.33.79 – fax.: 055/21.81.06
 ma-di-wo-do-vrij: 08.30 – 12.00
 ma-di-do: 13.30 – 17.30
 vrij: 13.30 – 16.00
 Secretaris Didier Verdonck didier.verdonck@accg.be
- 9100 Sint-Niklaas – Vermorgenstraat 11
 tel.: 03/224.34.35 – fax.: 03/224.34.49
 op afspraak
 Secretaris Walter Baes walter.baes@btb-abvv.be
 Bestendig Afgevaardigde Carine Dierckx carine.dierckx@btb-abvv.be

PROVINCIE VLAAMS BRABANT & BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST | PROVINCE DU BRABANT
FLAMAND ET RÉGION DE BRUXELLES - CAPITALE

- 1080 Molenbeek – Picardstraat 69
 tel.: 02/511.87.68 – fax.: 02/511.81.46
 ma-di-wo-do-vrij: 09.00 – 12.00
 ma: 13.00 – 17.30
 vrij: 13.00 – 16.00
- 1800 Vilvoorde – Mechelsestraat 6
 tel.: 02/253.94.44 – 02/511.87.68. fax.: 02/253.44.41
 ma-wo-vrij: 09.00 – 12.00
 En op afspraak
- 3000 Leuven – Maria Theresiastraat 119
 tel.: 016/22.22.05 – 02/511.87.68. fax.: 016/511.81.45
 do: 14.00 – 16.30
 En op afspraak
 Secretaris Johan Lievens btb.tkd.brussel@skynet.be
 Propagandist Sandra Langenus

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

- 8800 Roeselare – Zuidpand 22 B 22
 tel.: 051/26.00.84 – fax.: 051/24.08.73
 ma-wo-vrij: 09.00 – 12.00
 ma: 14.00 – 16.00
 vrijdagnamiddag op afspraak
- 8500 Kortrijk – Conservatoriumplein 9
 tel.: 056/26.82.58 – 051/21.17.00 – fax.: 051/24.08.73
 di: 09.00 – 12.00
- 8900 Ieper – Korte Torhoutstraat 27
 tel.: 057/21.83.75 – fax.: 051/24.08.73
 ma: 16.30 – 17.30
 Secretaris René Degryse btb.roeselare1@skynet.be
- 8380 Zeebrugge – Heiststraat 3
 tel.: 050/54.47.15 – fax.: 050/54.42.53
 ma-di-wo-do-vrij: 08.30 – 12.30
 ma-di-do: 13.15 – 17.00
- 8400 Oostende – J. Leurquaetstraat 27
 tel.: 059/55.60.85 – fax.: 059/70.51.33
 ma-di-do: 08.30 – 12.00 / 14.00 – 17.30
 wo-vrij: 08.30 – 12.00
 Juli en augustus: ma-di-wo-do-vrij 8u30 – 12u00
- 8000 Brugge – Zilverstraat 43
 tel.: 050/44.10.44 – fax.: 050/54.42.53
 woensdagnamiddag ENKEL op afspraak
 Secretaris Renaud Vermote btbzee@scarlet.be

PROVINCIES DU HAINAUT ET DU BRABANT WALLON

- 6000 Charleroi – Boulevard Devreux 36 - 38
 tél.: 071/64.13.05. ou 071/64.12.99 – fax.: 071/32.29.58
 lu-ma-jeu: 09.00 – 12.00 / 13.00 – 16.00
 ve: 09.00 – 12.00
- 7000 Mons – Rue Chisaire 34
 tél.: 071/64.12.99 ou 13.05 – fax.: 071/32.29.58
 permanences le 1^{ère} mardi matin du mois
- 7130 Binche – Rue Gilles Binchois 16
 permanence le 3^{ème} jeudi du mois – 09.00 – 11.30
 Secrétaire Philippe Dumortier fgtbtvd.dumortier@computron.be
 Propagandiste Daniel Maratta ubot.charleroi@brutele.be
- 7500 Tournai – Rue des Maux 26
 tél.: 069/53.27.92 – fax.: 069/22.00.29
 lu-merc-ven: 09.00 – 12.00 / 14.00 – 17.00
 ma-je: 09.00 – 12.00
 Propagandiste Jean-Marie Lamarque ubot.jmlamarque@skynet.be
- 7860 Lessines, Rue Général Freyberg 11
 uniquement sur rendez-vous et téléphoner au 069/53.27.92.
- 1400 Nivelles, Rue de Namur 24
 uniquement sur rendez-vous et téléphoner au 069/53.27.92.
 Secrétaire Philippe Dumortier fgtbtvd.dumortier@computron.be
 Propagandiste Jean-Marie Lamarque
- 7700 Mouscron – Rue du Val 3
 tél.: 056/83.33.44 – fax.: 056/48.46.71
 mardi: 09.00 – 12.00 / jeudi: 13.30 – 17.00
 7711 Dottignies, Rue Couturelle 18
 tél.: 056/48.46.70.
 Propagandiste Fabrice Delahaye fab.delahaye.ubot@skynet.be

PROVINCES LIÈGE - NAMUR - LUXEMBOURG

- 4000 Liège – Place Saint-Paul 9 (7^e étage)
 tél.: 04/221.96.50 – fax.: 04/221.95.82
 Liège: lu-ma-je: 08.00 – 12.00 / 13.30 – 16.00
 ven: 08.00 – 11.00
 Eupen: 1^{ère} samedi du mois: 10.00 – 11.30
 Welkenraedt: 3^{ème} samedi du mois: 10.00 – 11.30
 Namen: 2^{ème} mercredi du mois: 14.00 – 18.00
 Secrétaire Frida Kaulen ubot.liege@skynet.be
 Propagandiste Edouard Herfs

België-Belgique
 P.B.
 Antwerpen X
 8/854

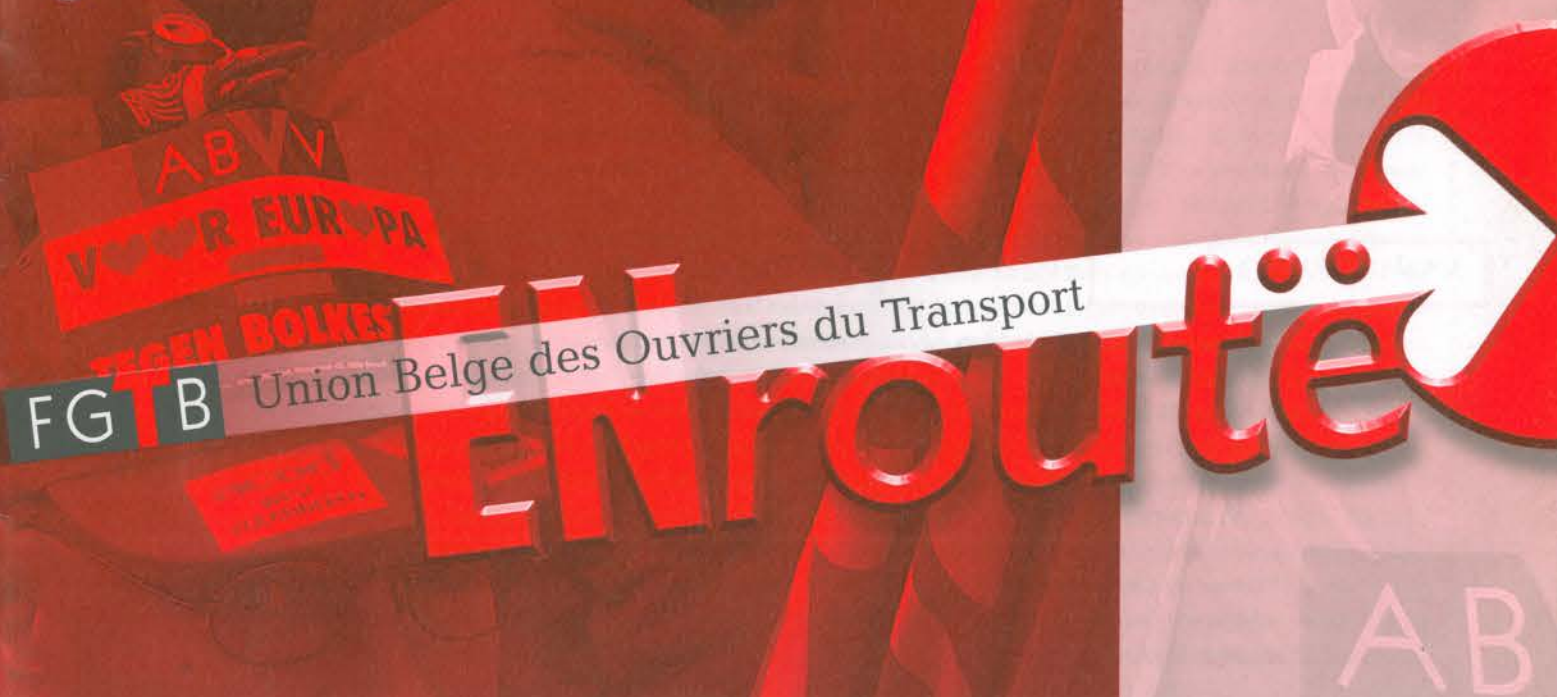
déposé: Antwerpen X

bulletin trimestriel
 janvier – février – mars 2006

éditeur responsable:
 Secr. Féd.: Werner De Clercq
 Paardenmarkt 66
 2000 Anvers 1

Dans ce numéro

- 3** Editorial | **4** V-Tax se bat pour sa survie et semble gagner le combat | **13** Première réunion du Groupe fédéral des militants Transport routier & Logistique | **16** Manifestation à Strasbourg contre la directive Bolkenstein | **18** La nouvelle loi sur la circulation | **20** Intervention dans les frais de déplacement | **22** Législation européenne: confusion grandissante | **23** Appel urgent ! Les «matrouchka» en route.



contenu

Editorial	3
Taxis	4
Autobus et autocars	6
Transport de combustibles	8
Transport & manutention	10
Déménagements	12
Divers	13

Composez notre numéro direct pour aller vite

Quand vous composez le numéro général du quartier général de l'UBOT, le 03/224.34.11, vous entendez d'abord une voix qui vous propose un menu. Elle vous demande de choisir la langue dans laquelle vous voulez continuer: "Si vous préférez le français, faites le 2". L'ordinateur vous demande ensuite de choisir votre groupe professionnel. Pour le Transport routier & Logistique, vous devez faire le 4. Le central téléphonique électronique aide les personnes qui ne sont pas familiarisées avec l'UBOT à trouver leur chemin dans notre structure. Il s'agit cependant d'une procédure qui prend beaucoup de temps pour les membres et les militants qui connaissent bien notre organisation. Les membres du groupe professionnel Transport routier & Logistique peuvent éviter le central électronique en composant le numéro direct du secrétariat fédéral du groupe professionnel, à savoir le 03/224.34.34.

colophon

Werner De Clercq **Rédaction**
Annemie Craeye
Véronique De Roeck

Willy De Graeve **Traduction**
Rita Lemmens

Werner De Clercq **Photos**
Annemie Craeye
Véronique De Roeck

Editorial

La loi sur la circulation routière vient d'être adaptée pour la énième fois. Selon le ministre de la Mobilité, Renaat Landuyt, la nouvelle loi n'est pas plus sévère mais plus logique. Nous comprenons que le ministre est soucieux du bien-être de tous les usagers de la route et qu'il veut s'attaquer aux pirates de la route.



La douleur provoquée par les accidents de la route est en effet immense, il suffit de le demander à ceux dont un membre de la famille a perdu la vie dans un accident de la circulation. Cette douleur avant tout émotionnelle revêt souvent aussi un caractère financier. Ce n'est pas parce que des gens sont tués sur la route et que la société banalise ces accidents, que nous devons l'accepter. Fort heureusement, nous constatons que la situation évolue et que la société se montre de moins en moins tolérante face aux accidents. De plus en plus de gens sont en effet convaincus qu'il faut prendre des mesures efficaces.

L'UBOT-FGTB est favorable à la sécurité sur les routes. Elle aussi s'inquiète du bien-être et de la sécurité de ses membres. Mais pour les chauffeurs belges et davantage encore pour les chauffeurs étrangers, il devient de plus en plus difficile de s'y retrouver. De plus, une législation qui change à tous les coups, est source d'insécurité juridique.

C'est pourquoi, nous insistons auprès du ministre pour marquer une pause au niveau législatif afin de permettre à tout le monde de s'adapter. Nous insistons aussi sur l'organisation d'une grande campagne d'information. Le site Internet www.jesuispour.be doit être connu par le grand public. Plus loin dans notre magazine, nous publions la nouvelle liste des infractions et des amendes correspondantes.

Notre Conseil fédéral des militants, un nouvel organe, vient de se réunir pour la première fois. Bien sûr, il n'y a que le premier pas qui coûte, comme on dit, mais nous avons quand même pu nous réjouir de la participation d'un important nombre de militants. Cette première réunion a été l'occasion d'informer les militants sur le pacte des générations, une matière que nous continuerons à suivre de près, plus particulièrement dans le cadre des métiers lourds et difficiles. Pour nous et nos membres, il est important que les métiers de chauffeur de camion, de chauffeur de bus et autres soient considérés comme métiers lourds et difficiles.

Nous nous réjouissons aussi du fait que le ministre de l'Emploi, Peter Van Velthoven, ait été à l'écoute de nos préoccupations dans le cadre de l'ouverture des frontières. Il a décidé à juste titre de reporter l'ouverture des frontières et de subordonner l'occupation de travailleurs de l'Union européenne en Belgique à des conditions très sévères. Il est en effet parfaitement conscient qu'une autre politique serait une catastrophe sur le plan social.

Avec les pouvoirs publics et les employeurs, nous souhaitons prendre des dispositions claires et précises pour réduire ou arrêter la délocalisation d'activités vers l'étranger. A ce jour, les deux parties nous ont fait de belles promesses, mais il n'y a toujours rien de concret. Il faut donc agir vite !

Enfin, dans cette édition, nous traitons l'adaptation du règlement européen sur les temps de conduite et de repos. Les remarques que nous avons formulées n'ont pu empêcher la reprise de temps de conduite plutôt bizarres dans le règlement. Apparemment, nos représentants au Parlement européen continuent à nous considérer comme les principaux responsables des accidents de la circulation, alors que les statistiques démontrent le contraire. La plupart des accidents concernent des voitures de tourisme et des camionnettes. Mais le Parlement européen n'a pas voulu nous suivre. Nous voulons en effet que les camionnettes soient également équipées d'un limiteur de vitesse. Et que les services de courrier et de messagerie de moins de 3,5 tonnes relèvent également du champ d'application de ce règlement. Car ces mesures feraient diminuer sensiblement le nombre d'accidents de la circulation impliquant ce type de véhicules.

Werner De Clercq
Secrétaire fédéral Transport routier & Logistique

Taxis

V-Tax se bat pour sa survie et semble gagner le combat

Qui dit «taxis» à Gand pense immédiatement à l'entreprise V-Tax. Si les vieux habitants se rappellent encore fort bien l'ancien numéro de téléphone («trois pièces de 25 cents et un sou»), la jeune génération opte pour le nouveau numéro («sept fois deux»).

Mais Gand ne s'appellerait pas Gand et ses habitants ne s'appelleraient pas les «Stropkes» (pendus la «corde au cou») s'ils ne faisaient pas preuve d'obstination, d'entêtement et de persévérance. Par conséquent, les travailleurs et les clients persistaient et signaient.

Pendant deux mois, les chauffeurs ont roulé avec l'épée de Damoclès suspendue au-dessus de leurs véhicules. Tous les jours, nous recevions un pourcentage du salaire et nous poursuivions notre route. Les employés, le personnel du dispatching et le personnel de garage apportaient également leur pierre à l'édifice, même après le dépôt des livres le 16 février 2006. L'icône du taxi gantois fut repris le 3 mars 2006. Peu à peu, je

vois se transformer le V de Volkswagen en V de victoire. Malheureusement, nous avons dû prendre congé de sept collègues fort estimés.

J'adresse mes remerciements sincères à tous les collègues et aux secrétaires permanents. Les clients pourront continuer à bénéficier d'un service taxi sûr et efficace et je suis fier de pouvoir collaborer avec les «accrocheurs» de V-Tax.

Frank Cocquyt, membre du conseil d'entreprise de V-Tax.

L'entreprise V(olkswagen)-Tax a été créée juste après la guerre. Tous ceux qui ne voulaient ou ne pouvaient plus utiliser les jambes pour se déplacer, utilisaient les coccinelles sympas de V-Tax.

Aujourd'hui, V-Tax à Gand représente pour le transport par taxi ce que représentait la Sabena pour le transport par avion dans notre pays. Lorsque fin novembre, l'entreprise semblait condamnée à subir le même sort que la Sabena, c'était l'incrédulité, la consternation et l'indignation qui régnaient, tant chez les travailleurs que chez les clients.

«V-Tax, l'entreprise de taxi la plus grande et la plus performante de Gand, en faillite ? Allons donc!»

Hélas, l'accumulation des dettes du passé et la hausse continue des frais de fonctionnement avaient conduit l'entreprise au bord du précipice. Toutes les tentatives du nouveau conseil d'entreprise en place depuis deux ans (réduction des salaires de 6% pendant une année; déménagement vers une localisation moins chère; vente du département transport de marchandises peu rentable et passage à un carburant propre et moins cher) semblaient être vouées à l'échec.



Mise en œuvre du **protocole d'accord 2005-2006**

Jour de carence

La convention collective de travail relative au jour de carence des chauffeurs occupés dans le secteur des taxis a été signée le 30 janvier 2006.

Le premier jour de carence par année civile est payé aux ouvriers ayant une ancienneté d'au moins 5 ans dans l'entreprise.

Cette convention collective de travail est entrée en vigueur le 1er janvier 2006 pour une durée indéterminée.

Supplément d'ancienneté

La convention collective de travail relative au supplément d'ancienneté octroyé aux chauffeurs occupés dans le secteur des taxis a été signée le 30 janvier 2006.

a) L'employeur paie chaque année la prime d'ancienneté suivante :

- 0,55 %* après 5 ans de services ininterrompus dans la même entreprise;
- 1,10 %* après 10 ans de services ininterrompus dans la même entreprise;
- 1,65 %* après 15 ans de services ininterrompus dans la même entreprise;
- 2,20 %* après 20 ans de services ininterrompus dans la même entreprise.

* Dérogation pour l'année de calcul 2006 se rapportant aux recettes de 2005:

- 0,525 % après 5 ans de services ininterrompus dans le même entreprise;
- 1,05 % après 10 ans de services ininterrompus dans le même entreprise;
- 1,575 % après 15 ans de services ininterrompus dans le même entreprise;
- 2,10 % après 20 ans de services ininterrompus dans le même entreprise.

Cette convention collective de travail est entrée en vigueur le 1er janvier 2006 pour une durée indéterminée.



Autobus & autocars

Salaires personnel de garage

140.01.02.03 indexation
le 1 février 2006

	38h	39h
A.1.1. Manoeuvre "Service"	€ 10,05	€ 9,86
A.1.2. Manoeuvre «Service» 10 ans d'ancienneté	€ 10,51	€ 10,23
A.1.3. Manoeuvre «Service» 20 ans d'ancienneté	€ 11,04	€ 10,74
A.2.1. Manoeuvre	€ 10,51	€ 10,23
A.2.2. Manoeuvre 10 ans d'ancienneté	€ 11,04	€ 10,74
A.2.3. Manoeuvre 20 ans d'ancienneté	€ 11,56	€ 11,25
B. Manoeuvre qualifié	€ 11,56	€ 11,25
C. Ouvrier 2e catégorie	€ 12,82	€ 12,48
D. Ouvrier 1e catégorie	€ 13,45	€ 13,09
E. Ouvrier hors catégorie	€ 14,40	€ 14,02

Les salaires du personnel de garage 140.01/02/03 suivent les salaires du personnel de garage de la commission paritaire 112 (commission paritaire pour les entreprises de garage) à chaque adaptation. Ces adaptations concernent les augmentations conventionnelles et les adaptations à la hausse de l'index.

Conventions collectives 30 janvier 2006

Conditions de travail et
de salaire 140.02

La convention collective de travail relative aux conditions de travail et de rémunération du personnel roulant des transports réguliers spécialisés a été signée le 30 janvier 2006. GTL, la fédération patronale du secteur taxis, a refusé de signer la convention collective de travail.

Le 1er janvier 2006, les salaires horaires du personnel roulant ont été augmentés de 0,10 euros. La problématique de l'indemnité RGPT et du maintien de l'ancienneté sera examinée par un groupe de travail qui doit terminer ses travaux pour le 30 septembre 2006 au plus tard. Cette convention collective de travail est entrée en vigueur le 1er janvier 2006 et a été conclue pour une durée indéterminée.

Programmation sociale 140.03

Convention collective de travail du 30 janvier 2006 relative à la programmation sociale du personnel roulant effectuant des services occasionnels, des navettes internationales et/ou des services réguliers internationaux.

Les montants repris dans les articles 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 et 20 de la convention collective de travail du 10 octobre 1989, rendue obligatoire par l'Arrêté royal du 9 avril 1990, à l'exception des montants RGPT mentionnés, sont relevés comme suit:

- de 0,5% le 1er janvier 2006,
- de 0,5% le 1er avril 2006.

Cette convention collective de travail est entrée en vigueur le 1er janvier pour une durée indéterminée.

Salaires tourisme (140.03) – Augmentation conventionnelle des salaires

CP 140.03 – salaires à partir du 1 janvier 2006

Tourisme 1

Temps de service	EUR	RGPT Euro
Jusqu'à 5h15	41,54	1,11
= 12h	81,95	1,11
12h – 14h	89,15	13,32
> 14h	7,20	13,32

Navette: 1 chauffeur

Temps de service	EUR	RGPT Euro
10 h	80,90	11,10
11 h	89,92	12,21
12 h	98,86	13,32
13 h	108,05	13,32
14 h	117,04	13,32
15 h	126,16	13,32

Navette: 2 chauffeurs

Temps de service	EUR	RGPT Euro
11 h	67,89	12,21
12 h	74,87	13,32
13 h	81,93	13,32
14 h	88,93	13,32
15 h	95,97	13,32
16 h	103,04	13,32
17 h	109,98	13,32
18 h	117,04	13,32
19 h	124,05	13,32
20 h	131,10	13,32
21 h	138,16	13,32
22 h	145,15	13,32

Le temps de travail est fixé forfaitairement à :

2/3 du temps de service du 01/10 au 31/03 compris
60% du temps de service du 01/04 au 30/09 compris

Ou prouver que le temps de travail presté est plus élevé.

	EUR
Heures suppl. (7,16 x 150%) : > 1.564,50 01/01 – 30/06 01/07 – 31/12	10,80
Heures suppl. prestées un dim./jour férie et leurs jours de compensation payées à (7,16 x 200%)	14,40
Jour d'inactivité à l'étranger	68,71
Prestations < 5h15 prestées intégralement à l'étranger	68,71
RGPT	1,11
Travail de garage jusqu'à amplitude de 6.30h	68,71
Travail de garage jusqu'à amplitude de 6h31 à 8h	81,96
Travail du dimanche :	geen loon
a) paiement des prestations au tarif normal	81,96
b) récupération dans les 6 jours	
c) récupération plus tard dans l'année	
Travail jours fériés :	81,96
d) paiement des prestations au tarif normal	
e) récupération dans les 6 jours ou plus tard	
Déplacement > 5h15 au moyen d'un autre véhicule	68,71
Salaire horaire chômage technique	10,4496
Support audiovisuel minimum 10 prestations journalières / mois	10,0000
Prime de fin d'année	1.629,86

Commerce de combustibles

Repos compensatoire

Depuis le 1 janvier 2003, la durée légale du temps de travail a été réduite à 38 heures par semaine. Par Convention Collective de Travail (19 novembre 2002) notre secteur a opté pour le maintien des 40 heures de travail effectif par semaine et l'octroi des jours de repos compensatoire. Rappel des modalités d'octroi et paiement de ces jours de compensation.

1. Principe

La durée hebdomadaire de travail restant maintenue à 40 heures/semaine, la compensation de 2 heures par semaine entraînera le paiement par le Fonds Social, financé par les cotisations des employeurs de la CP 127 ou CP 127.02, de maximum 12 jours de repos compensatoire (1) par an et par ouvrier, soit d'un jour par tranche de 18 jours (2) de travail effectivement presté à temps plein.

(1) Le maximum de 12 jours est obtenu en calculant:

52 semaines/an - 4 semaines de vacances (20 jours) = 48 semaines
 48 semaines x 2 heures/semaines = 96 heures
 96 heures divisé par 8 heures/jour = 12 jours

(2) Le seuil de 18 jours de travail effectivement prestés provient du calcul suivant:

Nombre de jours par an	365
52 samedis et 52 dimanches	104
Jours fériés	10
Jours de vacances	20
Jours de compensation	12
Nous donne un total de	219 jours

219 jours divisé par 12 = 18,25 jours, arrondi à 18 jours.

Pour les jours de travail effectivement prestés, il nous semble utile de préciser que ne rentrent pas en ligne de compte pour le calcul des 18 jours prestés:

- le chômage économique
- les jours de maladie et d'invalidité,
- les jours de congés et de compensation
- les jours fériés

La période de référence pour calculer ces 18 jours prestés va du 1er octobre d'une année au 30 septembre de l'année suivante. Donc, chaque tranche de 18 jours prestés à partir du 1er octobre donne droit à 1 jour de repos compensatoire.

Voici les dates indicatives après lesquelles un ouvrier peut au plus tôt prendre un jour de repos compensatoire :

1 27/10/05	7 30/03/06
2 24/11/05	8 24/04/06
3 20/12/05	9 22/05/06
4 13/01/06	10 19/06/06
5 08/02/06	11 13/07/06
6 06/03/06	12 10/08/06

Tout jour pris avant d'y avoir droit ne sera pas payé !

2. Cas particuliers

Travailleurs à temps partiel

Dans ce cas-ci, le nombre de jours de travail effectif est converti en nombre d'heures de travail effectivement prestées: 18,25 jours x 8 heures = 146 heures.

Les ouvriers qui travaillent à temps partiel ont droit à 8 heures de repos compensatoire par 146 heures effectivement presté (pour les modalités de calcul, voir après).

Travailleurs intérimaires

Les intérimaires (ouvriers) qui travaillent dans une entreprise de notre secteur dépendent des règles propres au contrat de travail intérimaire. Ils n'ont de ce fait pas droit aux jours de repos compensatoire payés par le Fonds Social des entreprises de combustible.

Fin de contrat

Seuls les jours de repos compensatoire effectivement pris seront payés par le Fonds Social. Nous attirons dès lors votre attention sur le fait que lorsqu'il est mis fin à un contrat de travail, il appartient au travailleur et à son employeur de veiller à ce que les jours auxquels l'ouvrier a droit soient pris avant la fin du contrat.

Remarques

1. Les jours de compensation doivent être pris dans la période de référence. Seul 1 jour peut être reporté au trimestre suivant. Pour la période de référence du 1er octobre 2004 au 30 septembre 2005, ce dernier jour doit donc impérativement être pris avant le 31 décembre 2005. Voir aussi illustration périodes de référence.

2. Le Fonds Social est seul compétent pour effectuer tous les contrôles ayant trait à l'exactitude des demandes de paiement. Il appartient au Conseil d'Administration du Fonds Social de prendre les décisions pour tous cas particuliers.

3. Le Fonds Social ne pourra en aucun cas être rendu responsable pour les jours de repos compensatoire qui n'auraient pas été pris par le travailleur ou demandés par l'employeur pour son travailleur.

4. En ce qui concerne les ouvriers ressortissant à la sous-commission paritaire 127/02 pour le commerce de combustibles de la Flandre Orientale, il est convenu que les jours de repos compensatoire sont attribués après 146 heures de travail effectivement prestées.

Pour le calcul des 146 heures (18,25 jours x 8 heures), il ne faut pas tenir compte des heures supplémentaires, ni des autres jours tels que mentionnés plus haut. Les autres modalités sont identiques à celles qui s'appliquent pour la commission paritaire 127.

3. Calcul – exemple

Temps plein

Supposons que nous sommes le 20 février 2006 et le travailleur n'a été malade ni au chômage technique, qu'il n'a pas pris de congés... bref, il a travaillé tout le temps. Au 8 février, nous obtenons 5 tranches complètes de 18 jours; il aura donc droit à 5 jours de repos compensatoire. Le 6ième jour compensatoire ne sera 'promérité' qu'après le 6 mars. Au 20 février, il pourra donc bénéficier de maximum 5 jours.

Temps partiel

Ici, il convient de compter par tranches complètes de 146 heures prestées. Chaque tranche complète de 146 heures donne droit à 8 heures de repos compensatoire. Que la personne travaille le même nombre d'heures par jour ou pas, les jours de congés convertis en heures seront déduits des heures auxquelles ils ont droit (8 heures par 146 heures prestées).

Fin de contrat

Il ne peut pas y avoir plus de jours de repos compensatoire que de tranches complètes de 18 jours (temps plein) ou de 146 heures (temps partiel).

4. Traitement et paiement

Les jours de repos compensatoire sont payés par le Fonds social après réception d'une demande dûment remplie par l'employeur, signée par celui-ci et son travailleur. Un formulaire type est à la disposition sur simple demande.

Toutes les charges sociales ainsi que le précompte professionnel (20,6%) ayant trait à ces jours de compensation sont payés par le Fonds social. Les fiches fiscales 281.10 et les bons de cotisations assurance - maladie - invalidité sont envoyés directement au travailleur par le Fonds social.

Transport de marchandises & logistique

Mise en œuvre du **protocole d'accord 2005-2006**

Perte de la sélection médicale

Le protocole d'accord du 8 novembre 2005 prévoit une intervention financière en faveur des chauffeurs qui perdent la sélection médicale qui est imposée par la loi. Les partenaires sociaux doivent définir avant le 1er juillet 2006 les modalités et les montants dans le cadre d'un groupe de travail créé au sein du Fonds social pour le transport de marchandises par voie terrestre et la manutention de marchandises pour compte de tiers.

Ce groupe de travail, qui s'est réuni une première fois le 13 février 2006, s'est mis d'accord sur un certain nombre de principes.

- Les interlocuteurs sociaux estiment qu'il est prioritaire d'éviter que les chauffeurs concernés perdent leur emploi ou de les remettre au travail (de préférence dans le secteur même). L'intervention financière ne vient qu'après parce qu'elle ne peut jamais compenser la perte financière subie à la suite de la perte de l'emploi.
- Un chauffeur ne peut prétendre à cette intervention que s'il devient chômeur à la suite de la perte de la sélection médicale. Il est par conséquent logique que si le travailleur concerné retrouve un emploi, il ne peut plus prétendre à cette intervention.

Les discussions se poursuivent concernant le niveau du montant, la manière et la durée du paiement de l'indemnité ainsi que les conditions supplémentaires auxquelles les chauffeurs doivent satisfaire pour éviter des abus.

Dossier à suivre ...

Supplément d'ancienneté

En vertu du protocole d'accord du 8 novembre 2005, la convention collective de travail relative au supplément d'ancienneté octroyé au personnel roulant et non roulant occupé dans les entreprises du transport de marchandises par voie terrestre pour compte de tiers a été signée le 30 janvier 2006.

Ce supplément d'ancienneté est payé par l'employeur à 100 % pour toutes les heures de travail / de disponibilité / d'attente et s'élève à :

- 0,05 euro après 3 ans de services
- 0,05 euro après 5 ans de services (ou 0,10 euro au total)
- 0,05 euro après 8 ans de services (ou 0,15 euro au total)

0,05 euro après 10 ans de services (ou 0,20 euro au total)
0,05 euro après 15 ans de services (ou 0,25 euro au total)
0,05 euro après 20 ans de services (ou 0,30 euro au total)
Cette convention collective de travail est entrée en vigueur le 1er janvier 2006 pour une durée indéterminée.

Indemnité de séjour et indemnité RGPT

En vertu du protocole d'accord du 8 novembre 2005, la convention collective de travail fixant l'indemnité de séjour et l'indemnité RGPT octroyées au personnel roulant occupé dans les entreprises du transport de marchandises par voie terrestre pour compte de tiers a été signée le 30 janvier 2006.

A = 29,3614 euros

B = 11,8099 euros

C = 7,7620 euros.

Par heure de présence, une indemnité RGPT de 1,0022 euro est octroyée. A cette fin, les heures de présence ou les parties d'heures de présence par période de paiement sont totalisées et si le total est une somme décimale, l'arrondissement par période de paiement se fait toujours à l'unité supérieure.

Cette convention collective de travail est entrée en vigueur le 1er janvier 2006 pour une durée indéterminée.

Intervention carte de conducteur tachygraphe digital

En vertu du protocole d'accord du 8 novembre 2005, la convention collective de travail fixant l'intervention dans les frais relatifs à la délivrance de la carte de conducteur pour le tachygraphe octroyée aux ouvriers occupés dans le sous-secteur du transport de marchandises par voie terrestre pour compte de tiers et dans le sous-secteur de la manutention de marchandises pour compte de tiers a été signée le 30 janvier 2006.

L'employeur paye la carte de conducteur délivrée à ses ouvriers, une fois par période de validité, c'est-à-dire une fois dans une période de cinq ans, étant donné que la carte de chauffeur a une durée de validité de cinq ans. C'est l'employeur qui fait la demande de la carte de conducteur.

Cette convention collective de travail est entrée en vigueur le 1er janvier 2006 pour une durée indéterminée.

Classification du personnel non roulant

La convention collective de travail relative à la classification des fonctions du personnel non roulant occupé dans les entreprises du transport et de la manutention de marchandises pour compte de tiers a été signée le 30 janvier 2006. Les ouvriers sont répartis en 8 classes et 15 catégories. L'employeur est responsable de la subdivision en classes et en catégories des fonctions sur la base de leur contenu réel dans l'entreprise.

L'intégration de la fonction concrète exercée par le travailleur dans l'entreprise dans le barème correspondant aux classes et aux catégories doit se faire selon les procédures à déterminer par la commission sectorielle de classification des fonctions. Cette convention collective de travail est entrée en vigueur le 1er janvier 2006 pour une durée indéterminée.

La commission sectorielle de classification des fonctions est en voie de création.

Fixation des salaires minimums du personnel non roulant

La convention collective de travail fixant les salaires minimums du personnel non roulant occupé dans les entreprises du transport et de la manutention de marchandises pour compte de tiers et le rattachement de ces salaires à l'indice des prix à la consommation a été signée le 30 janvier 2006.

Fonctions	Salaire de base 31/12/2005	39 h + 6 JC	Augmentation + 2 % 01/01/2006	39 h + 6 JC
Classe 1 Magasinier type 1	9,4430	9,2009	9,6320	9,3850
Classe 2 Homme à tout faire H/F Magasinier type 2 Magasinier type 3 Magasinier type 5 Technicien de surface	9,8815	9,6281	10,0790	9,8205
Classe 3 Magasinier type 6 Magasinier type 4 Magasinier type 7	10,1408	9,8808	10,3435	10,0780
Classe 4 Magasinier type 8 Fonction de supervision type 1	10,4001	10,1334	10,6080	10,3360
Classe 5 Contrôleur de qualité Fonction de supervision type 2	10,6595	10,3862	10,8725	10,5935
Classe 6 Fonction de supervision type 3	10,8795	10,6005	11,0970	10,8125
Classe 8 Fonction de supervision type 4	11,0995	10,8149	11,3215	11,0310

La conversion des salaires horaires minimums du régime de 38 heures/semaine vers le régime de 39 heures/semaine se fait de la manière suivante : [(salaire horaire minimum 38h) x 38h] divisé par 39.
Cette convention collective de travail est entrée en vigueur le 1er janvier 2006 pour une durée indéterminée.

Salaires personnel de garage – 140.04.09. indexation le 1 février 2006

	38h	39h
A.1.1. Manoeuvre "Service"	€ 10,05	€ 9,86
A.1.2. Manoeuvre «Service» 10 ans d'ancienneté	€ 10,51	€ 10,23
A.1.3. Manoeuvre «Service» 20 ans d'ancienneté	€ 11,04	€ 10,74
A.2.1. Manoeuvre	€ 10,51	€ 10,23
A.2.2. Manoeuvre 10 ans d'ancienneté	€ 11,04	€ 10,74
A.2.3. Manoeuvre 20 ans d'ancienneté	€ 11,56	€ 11,25
B. Manoeuvre qualifié	€ 11,56	€ 11,25
C. Ouvrier 2e catégorie	€ 12,82	€ 12,48
D. Ouvrier 1e catégorie	€ 13,45	€ 13,09
E. Ouvrier hors catégorie	€ 14,40	€ 14,02

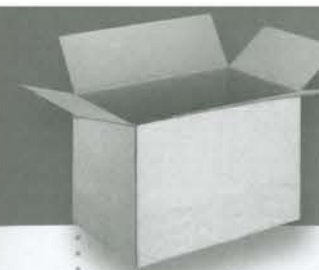
Les salaires du personnel de garage 140.04/09 suivent les salaires du personnel de garage de la commission paritaire 112 (commission paritaire pour les entreprises de garage). L'adaptation des salaires a lieu le 1er février de chaque année. Les adaptations conventionnelles en cours d'année ne sont donc pas suivies, mais elles sont intégrées dans l'ensemble.

Déménagements

Salaires personnel de garage – 140.05 indexation le 1 février 2006

	38u	39u
A.1.1. Manoeuvre "Service"	€ 10,05	€ 9,86
A.1.2. Manoeuvre «Service» 10 ans d'ancienneté	€ 10,51	€ 10,23
A.1.3. Manoeuvre «Service» 20 ans d'ancienneté	€ 11,04	€ 10,74
A.2.1. Manoeuvre	€ 10,51	€ 10,23
A.2.2. Manoeuvre 10 ans d'ancienneté	€ 11,04	€ 10,74
A.2.3. Manoeuvre 20 ans d'ancienneté	€ 11,56	€ 11,25
B. Manoeuvre qualifié	€ 11,56	€ 11,25
C. Ouvrier 2e catégorie	€ 12,82	€ 12,48
D. Ouvrier 1e catégorie	€ 13,45	€ 13,09
E. Ouvrier hors catégorie	€ 14,40	€ 14,02

Les salaires du personnel de garage de la 140.05 suivent les salaires du personnel de garage de la commission paritaire 112 (commission paritaire pour les entreprises de garage) à chaque adaptation. Ces adaptations concernent les augmentations conventionnelles et les adaptations à la hausse de l'index.



Première réunion du Groupe fédéral des militants Transport routier & Logistique

Le Groupe fédéral des militants s'est réuni pour la première fois le 18 février 2006 sous la présidence de Werner De Clercq, secrétaire fédéral du secteur Transport routier & Logistique.

Le Groupe fédéral des militants

Ce nouvel organe est composé des secrétaires et de représentants de tous les secteurs, à savoir le transport de marchandises, la manutention de marchandises, les taxis, le déménagement, l'assistance dans les aéroports, le commerce de combustibles, les autobus et les autocars.

Ce groupe, qui se réunira à des intervalles réguliers, discutera de thèmes interprofessionnels ou professionnels qui dépassent le cadre strict des sous-secteurs. Ces thèmes seront d'une manière ou d'une autre important pour notre action syndicale, soit parce qu'ils donnent ou ont donné lieu à des actions syndicales, soit parce qu'ils sont susceptibles de constituer un élément important des négociations sectorielles.

Le Groupe fédéral des militants a pour principale mission d'émettre des avis, qui seront le résultat de sessions d'information et de discussion, à l'intention du Comité fédéral de l'UBOT Transport routier & Logistique, lequel complètera le tableau des informations émanant des sections régionales. Il développera ensuite les initiatives adéquates, définira les positions et entreprendra les actions nécessaires.

18 février 2006 – première réunion

L'UBOT secteur Transport routier & Logistique a jugé important d'exposer à ses militants ce à quoi ont abouti les actions que nous avons menées en automne de l'an dernier contre le pacte de solidarité entre les générations. Quel a été le résultat de ces actions, quelles améliorations la FGTB veut-elle encore apporter ? A cette fin, elle a invité Marc Crepeele, collaborateur de l'institut de formation. Voici un résumé, certainement incomplet, de son exposé fort intéressant.



La toile de fond

Depuis des années, on tire la sonnette d'alarme. La population belge vieillit. De plus, cette population travaille moins d'heures, avec pour résultat une baisse du taux d'activité.

Autre problème : nous vivons plus longtemps. En 2005, l'espérance de vie moyenne des hommes était déjà de 76 ans, celle des femmes de 82 ans. L'espérance de vie moyenne augmente tous les ans de trois mois (Cadre 1).

Voilà une bonne nouvelle, direz-vous, mais c'est ici que les problèmes commencent à se manifester. Comment allons-nous payer tout cela ? Les pensions, les soins aux personnes âgées, etc.

Si l'on tient compte de l'espérance de vie moyenne et de l'âge actuel à laquelle on arrête de travailler, on constate que les travailleurs ont encore une longue période de repos (bien mérité) devant eux. Une longue période d'inactivité pendant laquelle ils ne seront plus productifs. Pour les hommes, cette période d'inactivité s'élève à 25 ans en moyenne, pour les femmes à 37 ans.

De plus, nous ne pouvons pas ignorer le contexte européen (Cadre 2).

Une chronique syndicale...

En juin 2005, le gouvernement belge présente une première note d'orientation. Les points qui nous heurtent le plus sont les suivants :

- A partir de 2011, la prépension ne serait plus possible qu'après une carrière de 40 ans, sans tenir compte de l'âge.
- Les travailleurs devraient rester disponibles pour le marché du travail jusqu'à ce qu'ils totalisent une carrière professionnelle de 40 ans.
- A partir de 2011, un malus pension serait prévu, une espèce de pénalisation pour ceux qui prennent leur pension avant l'âge de la retraite.
- La pension complémentaire ne serait liquidée qu'à l'âge de 65 ans.
- Introduction d'un système d'emploi spécifique pour les travailleurs âgés : des petits boulots de moins d'un tiers temps et des contrats successifs de durée déterminée.

Le 21 septembre 2005, le gouvernement fédéral soumet un nouveau texte de discussion aux interlocuteurs sociaux.

La FGTB réagit le 7 octobre 2005 en organisant une grève de 24 heures, seule, sans la CSC.

Le 11 octobre 2005, le premier ministre Verhofstadt lit sa déclaration de politique générale devant le Parlement, un texte intitulé «Un nouveau contrat pour la croissance, l'emploi et la protection sociale», devenu plus tard le pacte de solidarité entre les générations.

Le 28 octobre 2005, les trois syndicats, FGTB, CSC et CGSLB, organisent une manifestation de masse à Bruxelles. Cette mani-



festation est encore suivie de plusieurs actions dans les secteurs le 8 décembre 2005.

Le 23 décembre, le Parlement vote la loi portant exécution du pacte de solidarité entre les générations. Par cette loi, le gouvernement veut créer plus d'emplois pour les jeunes, maintenir plus de travailleurs âgés au travail, réduire les charges du travail et renforcer la sécurité sociale.

Des améliorations restent possibles...

Le pacte de solidarité entre les générations porte sur une multiplicité de sujets. Voici une petite sélection des thèmes qui nous sont chers : la prépension, les restructurations en cas de licenciement collectif, la pension, la pension complémentaire (= le deuxième pilier), l'emploi des jeunes, le vieillissement actif, la formation, le crédit temps, ...

Cadre 1 - Calculez votre espérance de vie

Age actuel +
Espérance de vie - âge actuel : 0,75

Exemple: hommes - 57 ans:

$57 + (76-57)/0,75 = 82,3$ ans

Exemple: femme - 28 ans:

$28 + (82-28)/0,75 = 100$ ans

Cadre 2 - Contexte européen

Lisbonne (2000)

taux d'activité 70 %

Belgique - 2005: 59,7 %

Stockholm (2001)

taux d'activité + 50 ans: 50 %

Belgique - 2005 : 25,8 %

Barcelone (2002)

Age effectif moyen de la pension: + 5 ans

Belgique - 2005 : 57,5 %

La FGTB continue de négocier et de se battre pour l'amélioration des modalités d'exécution de ces différentes mesures. Ainsi, la notion de métiers difficiles joue un rôle dans le débat sur la prépension et l'âge de la prépension. Ce point est actuellement en discussion au Conseil National du Travail (CNT). Pour pouvoir accéder à la prépension, il faut prouver une carrière d'une durée déterminée. C'était déjà le cas, mais les conditions ont été renforcées. La FGTB veut dès lors étendre les périodes assimilées. Ainsi, les périodes de maladie sont des périodes assimilées sans limitation dans le temps. Mais les périodes de chômage, d'occupation à temps partiel et de crédit temps sont également des périodes assimilées, qui elles sont limitées dans le temps!

Autre élément important, y compris dans nos secteurs : les nouvelles mesures prévues en cas de restructuration accompagnée de licenciements collectifs et de mise à la prépension avant l'âge normal. Les employeurs seront obligés d'établir après concertation un plan social dans lequel la redistribution du travail occupera une place centrale. Ils devront aussi créer une cellule d'emploi pour les travailleurs de plus de 45 ans pour les accompagner vers un nouvel emploi, et ce pendant une période de 6 mois. Cette période terminée, le travailleur qui a atteint l'âge de la prépension au moment de l'annonce de la restructuration, aura droit à la prépension. Une condition importante est cependant le fait que le travailleur devra rester disponible pour le marché du travail.

Ces mesures ne nous enthousiasment guère. La FGTB discute encore des modalités concrètes. Nous voulons en tout cas changer les notions de «disponibilité» et d'«emploi convenable». Les discussions sont encore en cours.

En ce qui concerne les pensions, après les actions que nous avons menées, le gouvernement s'est montré disposé à apporter quelques petites améliorations. Au lieu d'un malus pension, il a décidé d'inverser les données et d'accorder un bonus pension, un incitant financier par année travaillée entre l'âge de 62 et de 65 ans. Mais dans les pensions également, de nombreux points de discussion subsistent (premier et deuxième pilier).

En ce qui concerne l'emploi des jeunes, surtout des jeunes peu qualifiés, la FGTB estime que les mesures sont insuffisantes. Il faut faire bien plus !

Autre problème important : le crédit temps. La FGTB veut élargir le crédit temps au lieu de le restreindre. Voilà un autre point de discussion.

Les premiers résultats des discussions seront probablement connus fin mars. La FGTB lancera alors une campagne d'information. Les instances régionales de la FGTB y consacreront également une attention particulière. Nous conseillons à tous nos militants de suivre attentivement ces sessions d'information. Ils pourront ainsi informer leurs collègues de travail en connaissance de cause.

Mais au vu de tout ce qui précède, est-ce que nos actions ont été payantes ?

Oui, certainement. Voici quelques exemples.

Nous avons réussi à améliorer la liaison au bien-être des pensions : + 1% (2% pour les minima). Il y a aussi un plan de financement de la sécurité sociale auquel devront contribuer également les revenus de la fortune. Les soins de santé ne seront plus financés exclusivement par les travailleurs. Jusque 2010, la prépension reste possible à 55, 56 ou 57 ans après une carrière de 38 ans. Nous avons réussi à rouvrir le débat sur l'obligation de remplacement en cas de crédit temps pour les + 55 ans.

Le malus pension a été transformé en bonus pension (récompense au lieu de pénalisation). Et les nouveaux prépensionnés bénéficieront eux aussi du décumul fiscal intégral.

Le crédit temps à 4/5e pris par les travailleurs âgés n'est pas pris en compte pour le calcul du seuil fixé à l'accès des autres travailleurs de l'entreprise au crédit temps.

Mais il reste encore du pain sur la planche, il reste bien des choses à discuter, à négocier ...

Manifestation à Strasbourg contre la directive Bolkenstein

Le mardi 14 février 2006, une grande manifestation syndicale a été organisée à Strasbourg contre la directive relative à la libéralisation des services, la fameuse directive Bolkenstein, qualifiée par certains de directive Frankenstein. Des militants du nord et du sud de l'Europe se sont rassemblés à Strasbourg pour montrer leur mécontentement au sujet de cette directive.

En vertu de cette proposition de directive, les pays de l'Union européenne devraient ouvrir leurs frontières à tous les travailleurs de l'Union européenne et ce sans la moindre possibilité de contrôler les conditions de travail et de salaire. Cette directive ultralibérale aurait, dans sa forme pure et dure, provoqué une véritable hécatombe sociale parmi les travailleurs, surtout au sein de l'Europe des quinze.

Heureusement, au sein du Parlement européen, il y a des groupes parlementaires, les socialistes en tête, qui ont amendé la proposition de directive en vue de l'affaiblir. Le 16 février 2006, deux jours après la manifestation, le Parlement a voté en première lecture un texte sensiblement amendé avec 394 voix pour, 215 voix contre et 32 abstentions.

Les 23 et 24 mars 2006, un nouveau texte sera examiné par le Conseil européen. La Commission européenne se propose de rédiger un nouveau texte (sans doute au mois d'avril) qui devrait tenir compte du vote intervenu au Parlement européen. La deuxième lecture de la proposition au Parlement européen est prévue pour fin 2006 début 2007.

Un dossier à suivre donc de près afin de pouvoir organiser la réaction immédiate au nouveau texte.



La nouvelle loi sur la circulation

Infraction	Tarif
1ER DEGRÉ	
<ul style="list-style-type: none"> • Ne pas porter la ceinture • Ne pas mettre ses clignotants quand c'est obligatoire • Rouler à vélo la nuit sans éclairage • Emprunter la bande bus quand c'est interdit • Emprunter la bande d'arrêt d'urgence quand c'est interdit 	€ 50
2E DEGRÉ : MISE EN DANGER INDIRECTE	
<ul style="list-style-type: none"> • Brûler un feu orange • Utiliser un GSM sans kit mains libres en conduisant • Dépasser par la droite quand c'est interdit • Ne pas respecter la distance de sécurité pour les camions • Ne pas allumer ses feux de brouillard arrière quand c'est obligatoire • Stationner de manière dangereuse et/ou gênante (dans certains cas) • Stationner de manière illégitime sur un emplacement réservé aux personnes handicapées 	€ 100
3E DEGRÉ : MISE EN DANGER DIRECTE	
<ul style="list-style-type: none"> • Brûler un feu rouge • Ne pas respecter une interdiction de dépasser • Tripler quand c'est interdit • Dépasser à l'approche d'un endroit de traversée • Mettre en danger un piéton ou un cycliste • Ne pas respecter les règles relatives au croisement 	€ 150
4E DEGRÉ : MISE EN DANGER IRRÉMÉDIABLE	
<ul style="list-style-type: none"> • Dépasser par la gauche dans une côte ou un virage • Inciter à une vitesse excessive • Ne pas respecter la signalisation à un passage à niveau • Faire demi-tour sur l'autoroute • Faire la course sur la voie publique 	Renvoi devant le tribunal*
EXCÈS DE VITESSE EN AGGLOMÉRATION, AUX ABORDS DES ÉCOLES, DANS LES ZONES 30, DANS LES ZONES RÉSIDENTIELLES OU DE RENCONTRE	
<ul style="list-style-type: none"> • de 1 à 10 Km/h • de 11 à 30 Km/h • plus de 30 Km/h 	€ 50 € 50 + € 10 par Km/h** Renvoi devant le tribunal*
EXCÈS DE VITESSE SUR LES AUTRES ROUTES	
<ul style="list-style-type: none"> • de 1 à 10 Km/h • de 11 à 40 Km/h • plus de 40 Km/h 	€ 50 € 50 + € 5 par km/h trop vite *** Renvoi devant le tribunal*
CONDUITE SOUS L'INFLUENCE DE L'ALCOOL OU DE DROGUES	
<ul style="list-style-type: none"> • CAS de 0,5 à 0,8 ‰ (0,22 à 0,35 mg/l AAE) • CAS de 0,8 à 1,2 ‰ (0,35 à 0,50 mg/l AAE) • CAS de 1,2 à 1,5 ‰ (0,50 à 0,65 mg/l AAE) 	€ 137,50 € 400 € 550
<ul style="list-style-type: none"> • CAS de 1,5 ‰ (0,65 mg/l AAE) ou plus • Refus de l'alcootest ou de la prise de sang sans motif légitime • Etat d'ivresse (ou état analogue dû à l'absorption de drogues ou de médicaments) • Conduite sous l'influence de drogues (prise de sang positive) 	Renvoi devant le tribunal*

* Décision à prendre par le Procureur du Roi
 ** Exemple: 43 Km/h en zone 30 : € 50 + 3 x € 10 = € 80
 *** Exemple: 141 Km/h sur autoroute : € 50 + 11 x € 5 = € 105
 CAS : concentration d'alcool dans le sang
 AAE : taux d'alcool dans l'air alvéolaire expiré

• Les tarifs mentionnent le montant minimum (perception immédiate ou transaction, situation au 31 mars 2006). Dans certaines circonstances, d'autres sanctions peuvent être appliquées.
 • Lorsque le contrevenant refuse de payer ou pour certaines infractions, l'affaire est portée devant le juge de police, lequel peut prononcer une amende dont le montant est différent et/ou une déchéance du droit de conduire. Les frais de justice et, éventuellement, une contribution au Fonds d'aide aux victimes sont également portés en compte.
 • Pour certaines infractions, le parquet peut faire procéder au retrait immédiat du permis de conduire.

Pour plus d'informations : www.jesuispour.be



Intervention dans les frais de déplacement

Adaptation depuis le 1^{er} février 2006

L'employeur est tenu d'intervenir dans les frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail du travailleur lorsque celui-ci utilise les transports publics.

L'intervention patronale dans les frais de déplacement augmente chaque fois que la SNCB augmente le prix de l'abonnement (généralement le 1^{er} février).

L'intervention patronale dans le transport par chemins de fer et par d'autres moyens de transport est fixée par la convention collective n° 19ter.

Transports par chemin de fer

L'intervention patronale (accordée dès le premier kilomètre) dépend de la distance qui sépare le domicile du lieu de travail. Vous pouvez retrouver les montants de l'intervention patronale en vigueur depuis le 1^{er} février 2006 dans le tableau ci-après.

Transports autres que par chemin de fer (tram, bus, métro)

L'intervention patronale (accordée à partir du 5^e kilomètre) dépend du prix du moyen de transport utilisé:

- Prix en fonction de la distance : les montants du tableau ci-après sont d'application, avec un maximum de 60% du prix réel.
- Prix forfaitaire, quelle que soit la distance : 56% du prix effectivement payé, sans toutefois dépasser le montant de l'intervention patronale correspondant à une distance de 7 Km (Cf tableau).

Transports en commun combinés

Lorsque le travailleur dispose d'un abonnement combiné SNCB/TEC, une intervention patronale est prévue dans le prix du supplément net, c'est-à-dire le supplément que le travailleur paie lorsqu'il combine un abonnement train et un abonnement des TEC.

(Km) Distance	1 semaine (1)	1 mois (1)	3 mois (1)	12 mois (1)	Temps partiel (2)
0-3	4,40	14,80	41,50	147,00	4,90
4	4,80	16,00	45,00	160,00	5,70
5	5,20	17,40	48,50	173,00	6,30
6	5,50	18,50	52,00	184,00	6,80
7	5,90	19,60	55,00	195,00	7,30
8	6,20	20,70	58,00	207,00	7,70
9	6,60	21,80	61,00	217,00	8,00
10	6,80	23,00	64,00	228,00	8,30
11	7,20	24,30	68,00	241,00	8,70
12	7,60	25,50	71,00	253,00	9,00
13	8,00	26,50	74,00	265,00	9,40
14	8,30	27,50	77,00	277,00	9,70
15	8,60	29,00	81,00	288,00	10,00

(Km) Distance	1 semaine (1)	1 mois (1)	3 mois (1)	12 mois (1)	Temps partiel (2)
16	9,00	30,00	84,00	300,00	10,30
17	9,30	31,50	87,00	312,00	10,60
18	9,70	32,50	91,00	323,00	10,90
19	10,10	33,50	94,00	335,00	11,20
20	10,40	35,00	97,00	347,00	11,50
21	10,80	36,00	100,00	358,00	11,80
22	11,10	37,50	104,00	370,00	12,10
23	11,50	38,50	107,00	383,00	12,40
24	11,90	39,50	111,00	395,00	12,70
25	12,20	40,50	113,00	406,00	13,00
26	12,50	41,50	117,00	419,00	13,40
27	12,90	43,00	120,00	430,00	13,60
28	13,20	44,00	124,00	442,00	13,90
29	13,60	45,00	127,00	453,00	14,20
30	13,90	46,00	130,00	465,00	14,50
31-33	14,60	49,00	136,00	487,00	15,10
34-36	15,60	52,00	146,00	522,00	16,20
37-39	16,70	55,00	156,00	556,00	17,30
40-42	17,70	59,00	165,00	590,00	18,00
43-45	18,80	63,00	175,00	626,00	19,20
46-48	19,90	66,00	185,00	660,00	20,20
49-51	21,00	70,00	195,00	695,00	21,30
52-54	21,70	72,00	202,00	720,00	22,00
55-57	22,30	74,00	208,00	742,00	22,90
58-60	23,10	77,00	215,00	768,00	23,70
61-65	24,00	80,00	223,00	797,00	25,00
66-70	25,00	83,00	234,00	837,00	26,50
71-75	26,50	87,00	245,00	876,00	27,50
76-80	27,50	91,00	256,00	914,00	29,00
81-85	28,50	96,00	267,00	954,00	30,50
86-90	31,00	103,00	289,00	1.032,00	33,00
91-95	32,50	108,00	301,00	1.075,00	34,50
96-100	33,00	111,00	311,00	1.113,00	35,50
101-105	34,50	116,00	323,00	1.155,00	37,00
106-110	36,00	120,00	335,00	1.197,00	38,50
111-115	37,00	124,00	347,00	1.238,00	39,00
116-120	38,50	128,00	359,00	1.282,00	40,50
121-125	39,50	132,00	370,00	1.321,00	42,00
126-130	40,50	136,00	381,00	1.362,00	43,50
131-135	42,00	141,00	393,00	1.405,00	44,00
136-140	43,50	145,00	404,00	1.444,00	45,50
141-145	44,50	148,00	415,00	1.483,00	46,00
146-150	46,00	154,00	431,00	1.539,00	47,50
151-155	46,50	156,00	437,00	1.562,00	
156-160	48,00	160,00	448,00	1.601,00	
161-165	49,50	164,00	459,00	1.640,00	
166-170	51,00	168,00	470,00	1.679,00	
171-175	51,00	172,00	481,00	1.718,00	
176-180	53,00	176,00	492,00	1.757,00	
181-185	54,00	180,00	503,00	1.796,00	
186-190	55,00	184,00	514,00	1.835,00	
191-195	56,00	188,00	524,00	1.874,00	
196-200	57,00	191,00	535,00	1.913,00	

(1) Aussi valable pour le calcul du prix des cartes train dans le transport combiné SNCB/TEC ou DE LIJN. Distances SNCB limitées à 150 km.

(2) Concerne l'intervention de l'employeur dans le prix d'une carte railflex de la SNCB et est due par carte railflex.

Législation européenne: confusion grandissante

L'Europe met tout en oeuvre pour accorder ses violons dans le secteur du transport. L'expérience prouve — y compris dans d'autres secteurs — que cette opération est loin d'être simple. Le Parlement européen vient d'approuver une série de mesures simultanées, situation qui sème la confusion dans le secteur.

1. Les nouveaux temps de conduite et de repos européens.

Cette mesure concerne la modification de l'ancien Règlement européen 3820/85. Le 2 février 2006, le Parlement européen a approuvé un nouveau Règlement en la matière.

Mais attention !

Ce nouveau Règlement n'entrera en vigueur au plus tôt que l'an prochain (sans doute en avril 2007), c'est-à-dire un an après sa parution dans le Journal Officiel des Communautés européennes (probablement avril 2006). Nous ne manquerons pas d'expliquer en temps utile le nouveau Règlement à l'occasion de réunions de militants (fédérales ou régionales), dans nos bulletins pour les militants et bien sûr aussi dans notre magazine En Route.

A toutes fins utiles, nous rappelons que les nouveaux temps de conduite et de repos NE sont PAS encore d'application en Europe.

D'autres directives sont bel et bien entrées en vigueur.

Les deux directives ci-dessous font partie ou résultent notamment du Règlement relatif aux temps de conduite et de repos.

2. Le tachygraphe digital

A partir du mois de mai 2006 (dans notre pays à partir d'août 2005), tous les nouveaux véhicules doivent être équipés d'un tachygraphe digital avec lequel il est beaucoup plus difficile de traficoter qu'avec les tachygraphes analogues.

3. Contrôles renforcés et plus fréquents

A partir de 2008, les Etats membres devront contrôler au moins 2% des journées de travail des chauffeurs, chiffre qui devra monter à 10% en 2010. Malheureusement, il n'y aura pas d'harmonisation des sanctions entre les Etats membres. Plus tard, une annexe comprenant une liste détaillée des infractions sera jointe à la directive.

Parmi les infractions graves figureront certainement :

- Le dépassement de plus de 20% des temps de conduite maximums sur une base journalière, hebdomadaire ou bimensuelle;
- Le non-respect des temps de repos journaliers ou hebdomadaires avec une marge de 20% ou plus;
- Le non-respect de la pause minimum avec une marge de 33% ou plus;
- L'utilisation d'un tachygraphe équipée d'une autre façon que celle prévue par la législation.

Mais attention !

De nombreux Etats membres organisent déjà des contrôles routiers plus fréquents et plus sévères. Mais si on respecte la réglementation en vigueur actuellement, on ne devrait pas rencontrer de problèmes.

Bien entendu, il est du devoir de tout pouvoir public qui se respecte de combattre et de réprimer sévèrement toute infraction ou toute forme de fraude sociale, quelle qu'elle soit.

appel urgent !

Les «matrouchka» du secteur du transport

L'UBOT-FGTB Transport routier & Logistique constate que l'ouverture des frontières aux pays de l'Europe de l'Est a de plus en plus d'effets négatifs sur l'emploi dans notre pays. De plus en plus de membres et de militants de l'UBOT-FGTB s'en inquiètent et nous fournissent des exemples concrets. Depuis plus d'un an déjà, l'UBOT-FGTB tente de convaincre les partenaires sociaux au sein de la commission paritaire 140 de demander au gouvernement d'organiser une table ronde. Force est de constater que nos appels réitérés ne sont pas entendus, que nous continuons à prêcher dans le désert. Ni les collègues du syndicat chrétien ni les fédérations patronales ne semblent être convaincus qu'il y a un problème majeur.

C'est pourquoi, nous lançons un appel à nos militants et à nos membres pour nous aider. Aidez-nous à constituer un dossier solide. Donnez-nous des faits, des exemples concrets et précis avec le nom de l'entreprise concernée, éventuellement même les plaques d'immatriculation, des photos, des chiffres (nombre de travailleurs occupés avant et après), les communications internes à l'entreprise, les conditions de travail et de salaire des chauffeurs concernés des nouveaux Etats membres, etc... bref, tous les éléments qui sont de nature à étoffer notre dossier.

Vous pouvez envoyer toutes ces informations à annemie.craeye@btb-abvv.be ou à l'UBOT, Transport routier & Logistique, à l'attention d'Annemie Craeye, Paardenmarkt 66, 2000 Antwerpen.

Nous sommes persuadés qu'avec un dossier solide et concret, nous pourrions réveiller les autres partenaires sociaux. Sachez aussi que l'UBOT-FGTB vient de créer un groupe de travail interne qui étudiera les actions à entreprendre.

Merci d'avance de votre collaboration !

Remettez la souche ci-dessous à un(e) collègue non encore affilié(e) à l'UBOT – secteur du transport routier.

Souche d'inscription

Nom :

Prénom :

Adresse :

Commune et code postal :

Numéro du registre national :

Numéro de téléphone :

Occupé(e) chez la firme :

Adresse de la firme :

Fonction :

Souche à renvoyer au secrétariat régional de l'UBOT.