

MERCI

DE VOTRE VOIX **FGTB UBOT**

Ensemble, on est plus fort



Gain de voix important pour l'UBOT, une grande victoire, grâce à vous !

Nous remercions nos électeurs de leur confiance. Nous ferons la démonstration que vous ne vous êtes pas trompé.

*Au nom de l'équipe de l'UBOT
Frank Moreels,
Secrétaire fédéral*



4 L'UBOT fête la victoire !

12 Sécurité et confort des parkings : les routiers méritent mieux !

28 Ecocombis ou écocash ?

België-Belgique
P.B.
GENT X
8/854

déposé:
Gent X - P708470
bulletin trimestriel
avril - mai - juin 2008

éditeur responsable:
Sécr. Féd.: Frank Moreels
Paardenmarkt 66
2000 Anvers 1

FGTB UBOT

Ensemble, on est plus fort



visitez notre site web:
www.ubot-fgtb.be

Union Belge des Ouvriers du Transport

ENroute

3 L'UBOT remporte une victoire justifiée !

4 Elections sociales

L'UBOT gagne les élections sociales dans la Commission paritaire 140

L'UBOT fête la victoire !

Farnell In One : notre équipe logistique gagne sur un score de forfait !

L'UBOT s'empare de l'aéroport !

8 UBOT Logistique: Excellent travail de négociation chez Lyreco

9 L'UBOT et la CGSP en campagne dans le Brabant flamand

9 Les militants de l'UBOT rassemblés à Liège

10 SAMAT Belgique (Coulier Hamme) : un navire sans capitaine ?!

11 Bon à savoir

12 Sécurité et confort des parkings : les routiers méritent mieux !

14 Tourisme international : la concertation sur le régime des douze jours enfin lancée au niveau européen

15 Salaires

21 Le complément de reprise du travail : vous y avez droit ?

22 Oostende ondersteboven

23 L'expérience enfin prise en compte !

Titres de compétence pour les professions de magasinier, de cariste et de conducteur de reachtruck

24 12 mesures pour améliorer la sécurité du transport routier : signées Van Brempt !

26 The road to victory

28 Ecocombis ou écocash ?

30 Osanloo Mansour toujours en prison !

Rédaction:

Frank Moreels
Tom Peeters
Dinneke Fleerackers
Frida Kaulen
Sandra Langenus
Bart Kesteloot
Véronique De Roeck

Photos:

Marc Goossens – HLN
Sandra Langenus
Frida Kaulen
Véronique De Roeck
Frank Moreels

L'UBOT REMPORTE UNE VICTOIRE JUSTIFIEE!



L'UBOT a gagné les élections sociales et ce au grand dam des perdants. Globalement, dans les secteurs dont nous nous occupons, l'UBOT a progressé de 5 à 7% en voix et dans certains secteurs, l'aéroport par exemple, l'UBOT est devenue le premier syndicat en obtenant la majorité absolue des voix. Dans les nouvelles entreprises logistiques, l'UBOT donne le ton tandis que dans le secteur des bus et des cars, nous forçons dans certaines entreprises une percée remarquable, mettant ainsi fin au monopole de la CSC.

Cette victoire est NOTRE victoire. Elle est la récompense de quatre années de luttes menées par les militants, les secrétaires, les propagandistes et les collaborateurs de l'UBOT. C'est la victoire de toute une équipe qui a bûché ferme depuis le dernier congrès de l'UBOT. Elle est le résultat d'une intense collaboration. Nous avons gagné parce que nous formons une équipe solide. Camarades, avec cette équipe, je veux poursuivre la tâche commencée.

Merci camarades, merci à toutes celles et à tous ceux qui ont contribué à ce résultat magnifique.

Mais ne nous leurrons pas. Gagner aux élections implique aussi des responsabilités. Tous les yeux sont désormais tournés vers le vainqueur, certainement quand il franchit la ligne d'arrivée avec plusieurs longueurs d'avance. Mais il n'y a aucune raison de s'inquiéter. L'UBOT est toute prête à prendre ses responsabilités.

Bien sûr, nous ne gagnons pas partout. Dans certaines entreprises, nous avons même perdu, parfois pour des raisons évidentes, parfois pour des raisons moins claires. Mais nous appelons nos militants à ne pas baisser les bras. Si nous n'avons pas réussi cette fois-ci, nous réussirons demain ou après-demain ! Car camarades, l'avenir nous appartient !

Résultats des élections

Dans cette édition, vous trouverez bien sûr les résultats des élections. La victoire éclatante obtenue sur l'aéroport, les beaux résultats obtenus dans le secteur des bus et des cars ainsi que ... les chiffres «secs», afin que le lecteur puisse tirer lui-même les conclusions qui s'imposent. Mais quelque doux que soit le goût de la victoire, la réalité quotidienne nous interpelle. Car il y a du pain sur la planche.

Un encart avec les salaires des secteurs

Dans cette édition, nous publions les salaires des différents secteurs dans un encart pratique et détachable. Un outil pratique à conserver dans une fardé avec d'autres informations utiles que vous conservez. De la sorte, vous disposerez toujours d'une information à jour sur les salaires, les conventions collectives, etc. Nous avons l'intention d'en faire une habitude afin que vous puissiez conserver ces feuilles d'info détachables dans une fardé ou les afficher le cas échéant aux panneaux d'affichage dans vos entreprises ...

Sécurité des parkings : à quand une amélioration de la situation ?

Nous publions également un reportage sur la sécurité des parkings. Ce n'est pas la première fois que nous dénonçons dans notre magazine les situations scandaleuses sur les parkings. De plus en plus d'hommes et de femmes politiques déclarent vouloir améliorer la situation. Voilà une bonne nouvelle, même si à notre sentiment, la situation sur le terrain évolue trop lentement. C'est pourquoi, nous dressons un bilan intermédiaire.

Un certificat d'expérience dans le secteur de la logistique

Expérience versus diplôme ? L'objectif ne peut bien sûr pas être de mettre en cause la valeur d'un diplôme. D'autre part, l'objectif doit être de valoriser l'expérience acquise «sur le tas», pendant l'exercice de la fonction, et de la rendre «tangibile» pour les intéressés. La formation sur le tas, dans l'emploi, doit pouvoir être établie pour le travailleur concerné qui doit en recueillir les fruits. Nous analysons un exemple rencontré dans le secteur logistique.



Ecocombis : grande taille synonyme de sécurité ?

Vous trouverez aussi dans ce numéro un article consacré aux ecocombis, ces géants de la route transportant jusqu'à 60 tonnes, ces mastodontes qui sillonnent déjà les routes en Australie et aux États-Unis. En Europe également, les employeurs sont demandeurs et mettent le monde politique sous pression pour autoriser ce type de transport sur nos routes. En Wallonie et en Flandre, les employeurs demandent d'organiser des expériences pilotes avec les ecocombis. L'UBOT analyse le dossier et donne son avis !

Nouvelles des entreprises

Nous mettons en évidence le travail fourni par nos délégués et nos secrétaires dans les sections régionales. Nous examinons un magnifique accord d'entreprise conclu chez Lyreco, nous présentons la délégation de Farnell et nous dénonçons la direction de T & S qui s'est octroyé un brevet d'impuissance.

Mauvaises nouvelles d'Iran

Mansour Osanloo est toujours détenu à la tristement célèbre prison Erin à Téhéran. De quel crime s'est-il rendu coupable ? Réponse simple : il est militant syndical comme vous et moi. Son état de santé reste précaire mais les soins médicaux laissent à désirer. Des sympathisants qui ont attiré l'attention sur son sort à l'occasion du 1er mai ont été arrêtés ou dispersés à coups de matraque. Le fanatisme religieux est manifestement un ennemi de l'action syndicale démocratique.

Bon à savoir

Dans ce numéro, quelques conseils pour une utilisation correcte du tachygraphe, un article sur les conséquences du port de lunettes pour le permis de conduire, une contribution sur le complément de reprise du travail, ...

Et nous présentons aussi le nouveau logo du Fonds social du transport routier, qui s'appelle désormais Fonds Social Transport et Logistique.

Affronter l'avenir avec confiance

Le résultat des élections ne peut que nous conforter dans notre action. Nous n'avons pas l'intention de nous reposer sur nos lauriers. En effet, la campagne pour les élections sociales de 2012 commence dès aujourd'hui !

Frank Moreels,
Secrétaire fédéral Transport
routier & Logistique

L'UBOT GAGNE LES ELECTIONS SOCIALES DANS LA COMMISSION PARITAIRE 140

Une petite centrale est capable de grands exploits.

L'UBOT est une des petites centrales de la grande famille FGTB. Une centrale petite, mais active. En effet, pour le petit frère des centrales de la FGTB, les élections sociales 2008 ont été un succès éclatant.

La CSC est le grand perdant de ces élections. Elle perd 7,77% des sièges dans les conseils d'entreprise et 4,87% des sièges dans les comités pour la prévention et la protection au travail.

L'UBOT gagne les élections avec brio : +6,55% des sièges dans les conseils d'entreprise et +4,9% des sièges dans les comités.

Du côté des sièges réservés aux jeunes

ouvriers, l'UBOT progresse de 20% dans les comités et de 25% dans les conseils d'entreprise. Les jeunes ouvriers votent donc en masse pour l'UBOT. Un gage d'avenir pour notre organisation.

En ce qui concerne la FGTB dans son ensemble, on note un progrès de respectivement 0,56 et 0,37% dans les conseils d'entreprise et les comités pour la prévention et la protection. Et ce au détriment de la CSC. La FGTB réussit donc à stopper et à renverser la tendance à la baisse des dernières décennies. Les chiffres de la FGTB sur le plan interprofessionnel illustrent l'ampleur de la victoire impressionnante de l'UBOT.

Si vous voulez consulter le détail des résultats, par exemple entreprise par entreprise, nous vous conseillons de visiter le site internet de l'UBOT à l'adresse www.ubot-fgtb.be.

Les chiffres sont éloquentes :

Sièges CE						
%	UBOT	Évolution	CSC	Évolution	CGSLB	Évolution
Jeunes	50,00	25,00	42,11	-21,78	7,89	-3,22
Ouvriers	41,94	4,82	48,85	-6,45	9,21	1,63
Total	42,66	+ 6,55	48,25	-7,77	9,09	+1,22

Sièges CPPT						
%	UBOT	Évolution	CSC	Évolution	CGSLB	Évolution
Jeunes	48,65	19,7	37,84	-22,69	13,51	2,99
Ouvriers	41,64	4,04	50,91	-3,85	7,45	-0,2
Total	42,01	+4,90	50,22	-4,77	7,77	-0,04

Source : les chiffres officiels du SPF Emploi, avec 90% des sièges comptés.

L'UBOT FETE LA VICTOIRE !

Vendredi soir 23 mai 2008. Le quartier général de l'UBOT au Paardenmarkt à Anvers. De la musique, des amuse-bouche, des boissons, beaucoup de monde, de l'ambiance, des visages heureux.



Voilà les termes avec lesquels nous pouvons décrire la «fête de la victoire» organisée par l'UBOT. Des discours ? Oui. Courts mais percutants. Ivan Victor, président de l'UBOT, dit en quelques mots sa grande satisfaction au sujet du résultat obtenu.

Rudy De Leeuw, président de la FGFB, et invité surprise de la soirée, passe rapidement en revue les résultats de la FGFB dans l'ensemble des secteurs, tout en soulignant que l'UBOT, une des petites centrales professionnelles de la FGFB, fait le meilleur score.

Enfin, un Frank Moreels rayonnant monte sur le podium. Le secrétaire fédéral du transport routier & logistique se dit un homme comblé. Il commence à s'excuser parce que ces derniers mois, il a pressé, talonné, harcelé tout le monde. Ça et là, on opine du bonnet. Il enchaîne en épinglant quelques victoires écrasantes. Les cris et les applaudissements fusent. Eh oui, tout le monde sait que la campagne pour les élections sociales de 2012 commence dès aujourd'hui. Nous devons prouver que nous méritons les voix de tous ces travailleurs qui nous ont fait confiance. Mais oublions tout cela aujourd'hui. Ce soir, c'est la fête !

Et tandis que la chanson "We are the champions" retentit dans les haut-parleurs, nous mettons la musique à fond ...



FARNELL IN ONE : NOTRE EQUIPE LOGISTIQUE GAGNE SUR UN SCORE DE FORFAIT !

Farnell In One est une entreprise logistique multinationale britannique de distribution de matériel électrique et électronique. Depuis le mois de février, elle occupe 200 travailleurs. Farnell In One est l'exemple

typique d'une entreprise en pleine expansion dans le secteur logistique. Mais ce n'est pas seulement l'entreprise qui se développe. La délégation UBOT elle aussi grandit !



Un score de forfait !

Notre délégué Aurelio Valle Collado est à l'origine de l'action syndicale chez Farnell. Comme les supérieurs hiérarchiques abusent de leur pouvoir, comme ils augmentaient sans cesse le rythme de travail, comme l'entreprise procédait à des licenciements arbitraires, ... il a mis en pratique selon ses propres dires le mot célèbre d'Albert Camus : "Qui sait et ne fait rien est un lâche". Il a donc constitué une équipe UBOT dans la perspective des élections sociales 2004, qu'il a gagnées brillamment.

Aujourd'hui, son équipe recueille les fruits de cinq années d'efforts soutenus : 5-0. Les autres syndicats n'avaient aucune chance. L'UBOT-FGTB jouit de la confiance totale des travailleurs de Farnell. Aurelio résume la situation comme suit : "Nos priorités des dernières années étaient les suivantes : bétonner l'emploi, rompre la monotonie du travail en formant le personnel de manière à ce qu'il puisse occuper plusieurs postes de travail, réduire l'absentéisme par l'introduction d'une prime de présence. ... Nous avons également pris en main le problème du nombre excessif d'heures supplémentaires ainsi que celui des statuts précaires. Et nous avons introduit avec succès la classification des fonctions nationale en la complétant de mesures pour améliorer le pouvoir d'achat".

Mais l'équipe syndicale de Farnell regarde au-delà des portes de l'entreprise : elle a participé aux actions menées contre la directive Bolkestein, contre le pacte de solidarité entre les générations, ...

Les jeunes votent pour l'UBOT !

Notons le jeune âge d'un grand nombre de délégués UBOT chez Farnell. Aurelio a réussi à impliquer également les jeunes travailleurs à l'action syndicale dans l'entreprise. Ce qui prouve que les jeunes s'intéressent et participent à la politique syndicale si on leur en donne l'occasion. C'est d'ailleurs un phénomène général dans nos secteurs : l'UBOT remporte la très grande majorité des mandats jeunes dans le secteur. Un gage d'avenir pour notre organisation !

L'UBOT S'EMPAIRE DE L'AEROPORT !

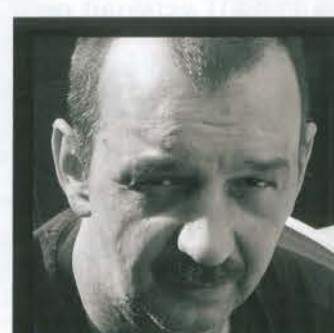
Les élections sociales sur l'aéroport de Zaventem se sont soldées par une magnifique victoire de l'UBOT chez les ouvriers. Dans chacune des trois grandes entreprises, Aviapartner, DHL et Flightcare, l'UBOT remporte une victoire indiscutable. Une victoire qui n'est pas tombée du ciel. Elle est le résultat de quatre années de travail intense et de prise de ses responsabilités.

Des chiffres éloquentes

Des 34 mandats à pourvoir dans le secteur, l'UBOT en a obtenu 19, la CSC 9 et la CGSLB 6. L'UBOT obtient donc la majorité absolue sur l'aéroport en remportant près de 56% des sièges. Une victoire éclatante donc !

Satisfaits mais conscients de nos responsabilités

Frank Moreels, Secrétaire fédéral de l'UBOT, est fier et heureux de cette victoire : "Aujourd'hui, nous recueillons les fruits du travail d'équipe mené depuis quatre ans. Ce ne sont pas les personnes « galonnées » qui sont à l'origine de la victoire dans les entreprises de maintenance, c'est l'équipe solide de l'UBOT qui a fait la différence. Nos militants étaient parfaitement conscients que notre slogan, « Ensemble, on est plus forts », est à prendre à la lettre. Ils méritent un à un nos félicitations pour cette victoire éclatante. L'UBOT se trouve à présent placée devant le défi d'assumer ses responsabilités face au mandat reçu des électeurs. En effet, lorsque l'électeur vous confie la première place, cela signifie qu'il vous fait confiance. A nous donc de ne pas le décevoir. A nous de démontrer sur le terrain que l'électeur a eu raison. Mais cela ne devrait pas poser de problème. Sur l'aéroport nous pouvons compter sur une équipe forte et solide et avec le soutien de la centrale, nous ne décevrons pas le mandat que les électeurs nous ont donné." Sur l'aéroport, ce n'est pas le travail qui manque. Les ouvriers



Peter Vits, délégué chez Aviapartner, sait que la FGTB puise sa force de sa politique de diversité qui consiste à donner à chacun sa place dans l'organisation : jeunes et moins jeunes, Belges et migrants, hommes et femmes, ...



Fayçal Boulabhaim, toujours prêt à aider ses collègues en cas de problèmes de nature syndicale, mais aussi en cas de problèmes personnels. Le respect des collègues, voilà ce qui fait la différence, précise Fayçal. Le score réalisé par la FGTB chez Flightcare prouve qu'il a raison.

sont confrontés à une très grande charge de travail, au stress, à la flexibilité, ... Ils exercent un métier éprouvant sur le plan physique et sont amenés à manipuler des charges très lourdes.

Les nuages s'accumulent au-dessus de l'aéroport

De plus, les nuages s'accumulent au-dessus de l'activité d'assistance dans les aéroports. Actuellement, deux entreprises d'assistance en escale sont actives sur l'aéroport national. Seulement deux, heureusement ! L'UBOT mettra tout en oeuvre pour maintenir cette situation. Les exemples de l'étranger nous montrent que la venue d'autres entreprises d'assistance en escale dans le cadre de la libéralisation a des conséquences néfastes pour les conditions de travail du personnel et pour le service aux voyageurs. Mais quoi qu'il arrive, même si le gouvernement belge rompt le statut quo actuel, l'UBOT n'acceptera jamais que les ouvriers de l'assistance dans les aéroports en fassent les frais !

UBOT LOGISTIQUE : EXCELLENT TRAVAIL DE NEGOCIATION CHEZ LYRECO

Cette société est implantée dans le zoning de Milmort et souhaitait pouvoir introduire du travail de nuit. Dans le secteur de la logistique, la prime de nuit est de 12,5 %. Au vu des horaires qui étaient demandés par la direction, l'UBOT estimait qu'il pouvait faire un effort pour que cet horaire soit rendu plus sympathique aux yeux du personnel. C'est pour-quoi, nous avons négocié pendant plus de trois mois régulièrement avec la direction et nous sommes enfin parvenus à un accord. Nous avons réuni le personnel à plusieurs reprises et la dernière fois, c'est à plus de 90% que cet accord a été accepté.

Les termes de cet accord sont les suivants :

- Les salaires horaires seront augmentés de 2,70 % dès la mise en route des poses de nuit.
- La prime de nuit sera de 26 %.
- Pendant les vacances de juillet/août (soit 4 semaines) et la période de Noël/Nouvel An (soit deux semaines), s'il y a un retour à l'équipe normale, la société payera une prime d'équipe de 17 % sur toutes les heures de cette période afin que le personnel ne subisse pas une perte de revenus importante.
- Les chèques repas sont augmentés et passent à € 6,-.
- Les frais de déplacement seront de 100 % au lieu de 60 %.
- Chaque organisation syndicale aura un délégué syndical supplémentaire.
- Pour les cas sociaux rencontrant de gros problèmes pour faire la nuit, nous avons trouvé une solution.
- Un système de co-voiturage sera mis en place pour ceux qui ont des difficultés.

«La négociation fut longue, mais je pense que cela en valait la peine et qu'une importante percée a été réalisée. Dès qu'un employeur voudra introduire de nouvelles poses, surtout avec des horaires très difficiles et déstabilisants pour nos affiliés, il faudra qu'il soit conscient qu'il rencontrera l'UBOT sur son chemin», dixit F. Kaulen, secrétaire régionale de l'UBOT, qui est, avec ses militants, très enthousiaste de l'accord décroché.



L'UBOT ET LA CGSP EN CAMPAGNE DANS LE BRABANT FLAMAND

Cette action menée par l'UBOT et la CGSP peut être considérée comme un succès, en dépit du mauvais temps. Avec l'aide de plusieurs militants enthousiastes des deux organisations, nous avons rappelé le 18 avril aux chauffeurs de bus de la société DE LIJN et des fermiers que la coopération entre les deux centrales est tout à leur avantage. Munis de pommes et de nos sticks désodorisants aux senteurs de lavande, nous avons ramené le Midi chez nous et fait briller le soleil sur la place de la gare à Louvain.



LES MILITANTS DE L'UBOT RASSEMBLES A LIEGE

C'est dans une ambiance des plus agréables qu'a eu lieu la deuxième assemblée des militants de l'UBOT Liège de cette année, le 16 avril 2008. D'abord les militants étaient conviés à une pièce de théâtre sur le thème des élections sociales mais surtout de la solidarité.

Cette représentation a rencontré un vif succès et un réel intérêt de la part des délégués présents qui ont pu discuter et échanger leurs impressions avec le metteur en scène et les acteurs.

Plus tard Anne DEMELENNE, Secrétaire Générale de la FGTB, Ivan Victor, notre président UBOT, et Frank Moreels, secrétaire fédéral de la section transport routier et logistique, ont pu rencontrer une vingtaine de délégués et de militants.

Anne Demelenne nous a fait un exposé très complet sur la situation actuelle et sur les différents problèmes qui nous attendent dans un avenir très proche.

Cet après-midi et cette soirée bien constructive se sont terminés avec une petite réception qui a encore été l'occasion d'échanger différentes expériences.



SAMAT BELGIQUE (COULIER HAMME): UN NAVIRE SANS CAPITAINE ?!



Octobre 2007. Le conseil d'entreprise de l'entreprise Samat à Hamme est informé que la section T&S (Traction et Services) fermera le 1^{er} avril 2008. Cette section de l'entreprise occupe encore 8 chauffeurs qui assurent le transport de CO² et de glace carbonique pour le compte de la firme ACP (l'Acide Carbonique Pur) établie à Heusden-Zolder.

Imbuvable pour l'UBOT !

Incrédulés et indignés, aussi bien les travailleurs de T&S que tous les collègues du groupe Samat ont débrayé spontanément. Après trois jours de grève, un accord social a finalement pu être trouvé sous l'impulsion de l'UBOT, après une conciliation organisée par le conseiller social De Gieter. Cet accord prévoyait un régime de départ honorable basé sur des conditions de base correctes (prime de fermeture, régime de prépension, assurance hospitalisation, ...). La grève fut levée, l'avocat de Samat devant encore uniquement rédiger les conventions d'exécution afin que les travailleurs concernés puissent bénéficier dès avril 2008 de la prépension.

Le syndicat dehors ?!

Entre-temps, l'entreprise avait introduit par trois fois une demande de pouvoir procéder au licenciement d'un travailleur protégé dans le cadre d'une reconnaissance de raisons économiques. Un des huit chauffeurs concernés était en effet un délégué de la CSC. Tentatives restées vaines car tant que les conventions d'exécution de l'accord social n'étaient pas signées, la commission paritaire refusait d'accéder à la demande de l'entreprise. Le 26 mars 2008, tout allait être concrétisé et signé. Mais la direction informa les organisations syndicales qu'aussi bien l'actionnaire principal que la direction générale de Samat France lui interdisait de signer quoi que ce soit dans ce dossier !!! Incrédulité, stupéfaction, colère et panique déclenchèrent une deuxième grève chez Samat Hamme. Cette fois-ci, les tra-

vailleurs bloquèrent également les portes d'entrée de l'actionnaire principal ACP à Heusden-Zolder. Bart Kesteloot, secrétaire de l'UBOT compétent pour cette entreprise, nous donne son analyse: *"La solidarité entre les collègues était énorme! Toutefois, les négociations n'aboutissaient pas car la direction de Samat Hamme, ne disposant d'aucun pouvoir de décision, n'était pas un interlocuteur à part entière. Des réunions entre les directions générales des deux actionnaires (Samat France - ACP Espagne) se terminaient toujours sans résultat à cause des divergences d'opinion et des discussions purement financières. Entretemps, les travailleurs restaient sur leur faim!"*

Huissiers et tribunaux

Après sept jours de grève, une décision en référé assorti d'astreintes de 1.000 euros par heure par personne, mit fin au blocage des firmes ACP et Samat Belgique. Les accès furent dégagés par les forces de police pour permettre à la direction de sortir les camions. Pour l'UBOT, cette décision était incompréhensible et constituait une nouvelle mise en cause du droit de grève par le patronat. Les travailleurs traités comme des parias. L'employeur (Samat Belgique) revient sur sa parole et refuse de mettre en œuvre l'accord de base qu'il avait signé et qui devait entrer en vigueur le 1^{er} avril. Pire, les chauffeurs de T&S n'ont jusqu'ici pas reçu leur salaire du mois de mars ni l'indemnité de rupture prévue. L'UBOT exige le paiement des salaires et des indemnités dus ainsi que le respect et la mise en œuvre de l'accord de base signé. L'UBOT n'a d'ailleurs pas hésité une seconde à introduire une action en référé. Décision attendue pour le 15 mai !

Où est l'honneur de Samat ?

Samat (Coulier) Belgique, à l'époque un grand nom jouissant d'une réputation irréprochable, est aujourd'hui apparemment un navire sans capitaine ! Pour l'UBOT, il faut mettre fin aux changements de direction (4 en 4 ans) et à l'érosion du personnel, et donner toutes les chances à la concertation sociale dans cette entreprise avec des interlocuteurs disposant d'un pouvoir de décision réel ! Nous espérons en tout cas que le tribunal rendra un jugement équitable et favorable aux travailleurs !

Dernières nouvelles !

Juste avant la mise sous presse de notre magazine, nous avons été informés de la décision en référé.

L'UBOT obtient gain de cause sur les principaux points :

- L'entreprise en restructuration doit introduire une demande.
- Tous les travailleurs doivent pouvoir prendre la prépension.
- Les salaires doivent être payés.
- L'indemnité de préavis restante doit être payée.
- Le complément à la prépension sera maintenu en cas de reprise du travail.

En raison du caractère non urgent nous n'avons pas obtenu :

- Le paiement de la prime de départ.
- Une indemnité supplémentaire à charge de l'employeur.
- Une assurance hospitalisation jusqu'à l'âge de la pension.

Les points sur lesquels nous avons obtenu gain de cause doivent être mis en œuvre au plus tard le cinquième jour qui suit la décision du tribunal sous peine d'une astreinte de 75 euros par jour par demandeur, à payer par l'employeur.

Etant donné l'attitude dont ont fait preuve les employeurs dans le passé, nous craignons que la partie adverse ne fasse appel de cette décision du tribunal...

BON A SAVOIR

En route

Tachygraphe et transports réguliers & transports réguliers spécialisés

Fonds social Transport et Logistique

En vertu du nouveau Règlement 561/2006 relatif aux temps de conduite et de repos, les véhicules utilisés pour les transports réguliers et les transports réguliers spécialisés doivent être équipés d'un tachygraphe en fonction de la longueur du trajet effectué. Les véhicules effectuant des trajets de plus de 50 kilomètres doivent depuis le 1^{er} janvier 2008 être équipés

- d'un tachygraphe analogique lorsque le véhicule a été mis en service avant le 5 août 2005;
- d'un tachygraphe digital lorsque le véhicule a été mis en service après le 5 août 2005.

Les véhicules effectuant des trajets de moins de 50 kilomètres ne relèvent pas du champ d'application de ce Règlement et ne doivent par conséquent pas être équipés d'un tachygraphe.

Fin mars 2008, le Fonds social pour la sécurité d'existence dans le transport de marchandises par voie terrestre pour compte de tiers s'est doté d'un nouveau nom. Les prestataires de services logistiques et les transporteurs ne peuvent pas se passer l'un de l'autre. Et, sans l'un d'eux, le flux de marchandises est paralysé. Transport de marchandises et manutention de marchandises sont des activités certes différentes mais équivalentes.



Permis de conduire et lunettes...

Si vous avez un permis de conduire lié à une sélection médicale, il se peut que votre permis contienne des mentions administratives ou médicales. L'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire prévoit en effet un certain nombre de codes prescrivant des mesures de correction et/ou de protection de la vue. Il convient toutefois de savoir ce que signifient ces codes.

- Le code 01.01 signifie que le conducteur ne peut pas conduire son véhicule sans lunettes.
- Le code 01.02 réfère uniquement aux lentilles de contact.

Cela signifie donc concrètement que le chauffeur doit faire un choix définitif. S'il a un code 01.01 et s'il porte des lentilles de contact au moment du contrôle, il est en infraction.

Nous conseillons par conséquent aux conducteurs de faire inscrire sur leur permis de conduire le code 01.06 qui prévoit l'utilisation aussi bien de lunettes que de lentilles de contact. Ce qui écartera toute discussion.

Le fonds social s'appelle donc désormais «Fonds social Transport et Logistique» (FSTL). Ce nouveau nom s'accompagne bien sûr d'un nouveau logo symbolisant les liens étroits entre la logistique et le transport routier. L'adresse et le numéro de téléphone du Fonds social n'ont pas changé : Boulevard de Smet de Naeyer, 115 à 1090 Bruxelles - Téléphone : 02 424 30 80 Notez toutefois que l'adresse e-mail et l'adresse du site internet du Fonds social ont changé : info@fstl.be et www.fstl.be.

SECURITE ET CONFORT LES ROUTIERS DES PARKINGS : MERITENT MIEUX !

Enroute

Sleep-in Truck à Saintes près de Tubize

A 10 minutes de Bruxelles, dans un parc d'activités économiques, à quelques centaines de mètres de la sortie 23 de l'autoroute E 429, sur le parking de la firme Van Mieghem, nous trouvons le parking entièrement réservé aux poids lourds. Ce parking contient 25 places pour camions et au moment de notre arrivée (vers 18 heures du soir), nous n'y trouvons que quelques camions qui ne sont pas de la firme elle-même.

Le parking est entièrement encint d'une clôture haute de deux mètres, il est placé sous contrôle vidéo permanent et est surveillé par une société de gardiennage.

Nous n'avons pas pu visiter les toilettes ni les installations sanitaires. Toutefois, nous avons pu constater que le centre multiservices annoncé dans la publicité, n'était pas encore ouvert. Donc, pas de petite restauration, pas de restaurant, pas de boutique... Bref, la nuit, le camion et le chauffeur sont en sécurité et voilà, c'est tout. La réservation se fait par téléphone ou par voie électronique.

Il reste donc un certain nombre de travaux à effectuer pour assurer aux routiers un arrêt confortable et sécurisé qui, outre la restauration, prévoit également des équipements sportifs et de détente et éventuellement des facilités d'entretien pour les poids lourds...

La "sortie 23 bis" sur l'autoroute E 313 : un projet prometteur...

Un parking gardé ouvrira en automne à quelques kilomètres de la sortie 23bis sur l'autoroute E 313. L'UBOT a eu le privilège d'assister à la présentation du projet et a donc eu l'occasion de donner son avis. En résumé, on peut conclure que le projet présenté est plus que prometteur. Les promoteurs partent d'un concept global du phénomène routier et ne proposent pas seulement des parkings sécurisés et gardés, ils fournissent également un large éventail de services aux utilisateurs : espace de détente, alimentation saine au restaurant, connexion au réseau électrique pour les camions frigorifiques (nuisances sonores !), bar, boutique, petites réparations effectuées par des fournisseurs situés dans les environs,...

Une réserve cependant : actuellement, le projet existe uniquement sur papier, sa réalisation doit encore commencer. Dossier à suivre donc. Rendez-vous dans une prochaine édition.

Ce n'est pas la première fois que notre magazine s'attarde sur la situation scandaleuse des parkings situés le long des autoroutes. L'an dernier, l'UBOT a d'ailleurs publié un livre noir dans laquelle elle dénonçait cette situation révoltante. Dans la colonne à la page suivante, nous publions une nouvelle fois la liste des problèmes les plus épineux.



L'UBOT peut se vanter d'avoir réussi, en sortant son livre noir, à mettre le problème des parkings à l'agenda politique, car on écoute notre organisation : l'Union européenne dégage des moyens financiers pour subventionner des parkings gardés; le syndicat européen des ouvriers du transport, l'ETF, a repris ce thème comme un de ses points d'action prioritaires et le monde politique belge s'intéresse de plus en plus à la problématique. Même des entreprises privées démontrent un intérêt certain pour l'aménagement de parkings sécurisés et bien équipés.

Malheureusement, force nous est de constater que l'attention accrue pour le problème ne signifie pas encore que l'on s'attaque vraiment à la situation. Sur le terrain, les choses bougent en effet trop peu et trop lentement. Il faut faire plus, mieux et plus rapidement !

Concertation avec le cabinet Crevits

En réaction à une lettre envoyée par l'UBOT, les partenaires sociaux du secteur ont été invités à une concertation au cabinet de la ministre Crevits, responsable flamande des travaux publics et donc de l'infrastructure des parkings. Cette concertation a ouvert certaines

perspectives et l'engagement de poursuivre la concertation nous paraît prometteur. Le problème en Flandre est que les concessions données aux exploitants des parkings ont une durée de 30 ans. Les pouvoirs publics ne peuvent donc intervenir qu'à l'expiration d'une concession. C'est le cas d'un certain nombre de concessions et l'UBOT tente d'exercer des pressions pour faire intégrer ses exigences dans les cahiers des charges, opération qui lui a partiellement réussi jusqu'ici. De nombreux parkings sont apparemment situés en lisière de zones naturelles. L'agrandissement des parkings pose donc problème. Si l'on veut plus de places de parking, il faudra sans aucun doute les aménager à quelques kilomètres de distance des autoroutes, ce qui - moyennant une bonne organisation - ne devrait normalement pas poser de problèmes insurmontables. Nouvelle positive : nous avons appris que les pouvoirs publics sont en train de dresser en collaboration avec les services de police un inventaire des parkings, de l'éventuel manque de places et des situations présentant un risque, l'objectif étant d'apporter progressivement des solutions aux problèmes au moyen de mesures appropriées. Le label de qualité octroyé aux parkings en Flandre est également un instrument pour



amener les concessionnaires à améliorer la situation sur leurs parkings. L'an dernier, quelques exploitants ont perdu une « étoile », cotation qui ne manque pas d'avoir un effet... Vous trouverez davantage d'informations sur le label de qualité à l'adresse www.wegen.vlaanderen.be/wegen/parkings.

Par ailleurs, les routiers qui constatent un problème sur les autoroutes en Flandre, ont l'occasion de le signaler à la "Vlaamse Ombudslin 1700". Il suffit de téléphoner à ce numéro pour adresser sa plainte au fonctionnaire compétent.

Tant en Flandre qu'en Wallonie, il reste énormément à faire !

Si nous sommes contents qu'en Flandre les ministres compétents nous impliquent au dossier alors que leurs collègues wallons ne le font pas, force est quand même de constater qu'en Wallonie, les choses bougent sur le terrain.

Un premier parking gardé vient d'ouvrir à Tubize. Et en de nombreux endroits en Wallonie, des travaux sont en cours sur les parkings. Espérons que ces travaux auront des conséquences positives. Nous sommes allés rendre visite au parking « gardé » flambant neuf de Tubize et nous avons fait une petite évaluation (voir le tableau à la page 12). Comme vous le verrez, il reste du pain sur la planche.

Mais en Flandre également, les travaux pour aménager un parking gardé ont commencé, plus particulièrement sur l'E 313. Ce parking a également reçu la visite d'une délégation

de l'UBOT. Lisez son bref rapport à la page 12.

L'exemple français : un exemple à ne pas suivre !

Le 14 mai dernier, le premier "Truck Etape" (parking exploité par Vinci) s'est ouvert près de Valenciennes sur l'autoroute A2. L'ouverture de ce parking « sécurisé » a immédiatement déclenché la polémique. L'exploitant de ce parking essaie d'attirer les routiers par toute une série d'équipements les uns plus attractifs que les autres : salle de repos pour routiers, petite restauration ouverte 24 heures sur 24, restaurant, douches répondant aux normes, ... Et comme atout majeur, la sécurité : clôture, surveillance vidéo 24 heures sur 24, contrôle d'accès, entreprise de gardiennage (privée), gardiens sur le parking, ...

Tout ça c'est très beau, mais quand on sait qu'il faut déboursier 22 euros pour 12 heures de parking sécurisé, il est clair que le routier moyen ne payera jamais cette somme. Et les employeurs ne seront pas très chauds non plus, sauf si le routier transporte un chargement précieux et coûteux justifiant une telle dépense. Quand nous parlons de parkings sécurisés et gardés, nous ne parlons manifestement pas de la même chose...

De plus, commercialement, le projet ne semblerait pas être vraiment rentable : le concessionnaire du département restauration d'un même type de parking exploité par Vinci à Béziers, vient de déposer les livres.

L'an dernier, le livre noir de l'UBOT avait déjà mis le doigt sur la plaie

Manque de places de parking

Pendant la journée, il y a suffisamment de places pour stationner mais la nuit, il n'y pas assez de places. A partir de 17 heures, les parkings se remplissent et le routier qui tarde trop longtemps à chercher une place pour stationner est obligé de se garer sur la bande d'arrêt d'urgence pour prendre son repos obligatoire... Selon nos estimations, il faudrait 30% de places de stationnement supplémentaires !

Equipements sanitaires insuffisants

Il n'y a pas assez de toilettes, de salles d'eau, et souvent pas d'eau chaude courante. On constate aussi un manque criant de douches (généralement il n'y a qu'une ou deux douches par parking), et il y a un manque de douches séparées pour hommes et femmes.

Prix trop chers

Les prix demandés dans les restos routiers sont souvent excessivement élevés. Le prix moyen pour un plat du jour variait l'année dernière autour de 12 euros. Le coca cola à 2,5 euros n'est pas une exception. La vie coûte cher au chauffeur professionnel qui n'a pas d'autre choix et doit se contenter de ce qu'il peut trouver.

L'insécurité sur les parkings

Si surveillance vidéo il y a, elle sert à surveiller les stations service. On néglige la sécurité des routiers. Pourtant, la situation est très grave. Vol du chargement, agressions contre les chauffeurs, vol d'affaires personnelles, ... sont de plus en plus fréquents, y compris dans notre pays. Les autoroutes E17 et E 313 sont parmi les trajets les plus dangereux en Europe pour les chauffeurs.

Nécessité d'une politique européenne

Selon l'enquête réalisée par l'UBOT, 85 % des camions stationnés sur les aires de repos étaient de nationalité étrangère. L'amélioration de la situation le long des autoroutes belges profitera donc essentiellement aux routiers étrangers, et tant mieux pour ces travailleurs. Un routier est un routier, qu'il soit belge, espagnol ou polonais : tous ils ont droit à se reposer dans de bonnes conditions de confort et de sécurité. C'est donc au niveau européen que nos femmes et hommes politiques doivent œuvrer à l'amélioration de la situation sur les parkings afin que le routier belge puisse bénéficier lui aussi de l'amélioration de la situation quand il se trouve à l'étranger.

TOURISME INTERNATIONAL : LA CONCERTATION SUR LE REGIME DES DOUZE JOURS ENFIN LANCEE AU NIVEAU EUROPEEN

Depuis des mois, l'IRU, l'Union Internationale des Transports Routiers, la fédération européenne des employeurs du secteur du transport, mène une campagne en faveur de l'assouplissement du régime des temps de conduite et de repos. Elle veut plus particulièrement assouplir le régime du repos qui doit obligatoirement être accordé après six jours de conduite dans le secteur du tourisme international.

Pour arriver à ses fins, elle a déployé une puissante machine de lobbying grâce à laquelle elle avait réussi à rallier à sa cause la majorité des groupes politiques au Parlement européen.

Même le groupe socialiste, proche de l'ETF (notre internationale syndicale), était fort divisé sur le sujet. Une grande partie des parlementaires européens était favorable à l'octroi d'une dérogation au régime du repos après six jours de conduite dans le tourisme international. Les patrons se trouvaient donc dans un fauteuil : le Parlement roulait pour leur cause et s'appêtait à donner le feu vert à une dérogation au régime des six jours.

L'UBOT réclame une vraie concertation

L'UBOT n'était pas aveugle aux arguments techniques avancés par les employeurs à l'appui de leur revendication, mais elle réclamait une négociation avec les employeurs, tant au niveau belge qu'au niveau européen. Pour l'UBOT, une dérogation n'était acceptable que si les chauffeurs recevaient une compensation. L'UBOT demandait en tout cas :

- que le jour de repos perdu puisse être pris à la fin de la période des 12 jours;
- que ce jour de compensation soit rémunéré;
- que les chauffeurs puissent bénéficier d'un temps de repos plus important pendant les voyages de nuit.

L'ETF divisée ?

Certaines organisations syndicales affiliées, comme l'UBOT, à la Fédération européenne des Ouvriers du Transport ne souhaitent pas négocier avec les employeurs parce qu'elles voulaient le maintien du système actuel. Une position honorable certes,

mais qui ignorait le fait que le Parlement européen accorderait de toute façon l'assouplissement, mais alors sans la moindre compensation pour les travailleurs. Nous préférons la négociation avec l'IRU, espérant ainsi obtenir des résultats par la concertation sociale.

La concertation sociale a fonctionné !

Cela n'a pas été facile, mais nous avons finalement pu marquer notre accord avec une déclaration commune du patronat européen (IRU) et de la Fédération européenne des Ouvriers du Transport (ETF). Nous espérons que cette déclaration pourra mettre fin aux projets des parlementaires européens qui entendaient introduire les douze jours sans la moindre compensation.

Globalement, l'UBOT a obtenu ce qu'elle réclamait

- Les dérogations au régime de six jours sont strictement limitées au tourisme international et ne peuvent être combinées avec d'autres formes de transport par bus

(par exemple les transports scolaires).

- Les chauffeurs qui roulent plus de six jours consécutifs relèvent d'un système dérogatoire qui doit toujours être précédé ou suivi d'un repos de 45 heures (c'est-à-dire dans toutes les situations entre six et douze jours).
- Le jour de repos non pris après six jours, est compensé (les modalités de cette compensation sont à définir au niveau des États membres).
- Dans le cas de voyages de nuit, le repos doit être pris plus rapidement (à savoir après trois heures et demie) ou bien il faut deux chauffeurs.

L'UBOT veillera scrupuleusement à la mise en œuvre dans notre pays

Le représentant de la FBAA auprès de l'IRU (disons le représentant belge des employeurs) a fait comprendre clairement que la compensation du jour de repos perdu pourrait prendre la forme d'un jour rémunéré en Belgique. Cette formule de compensation n'a pas été reprise en tant que telle dans le texte de la déclaration commune parce que d'autres employeurs européens n'en voulaient pas pour des raisons formelles. Mais il y avait bel et bien un accord informel.

L'UBOT veillera donc à ce que la FBAA tienne parole et assure une mise en œuvre correcte au niveau belge. Pour nous, le jour rémunéré est acquis.



Salaires services réguliers - services publics d'autobus pour la SRWT - C.P. 140.01

A la suite du dépassement de l'indice pivot, les salaires du personnel roulant des services publics d'autobus SRWT ont été relevés de 2% le 1er juin 2008. Le nouvel indice pivot est égal à 110,51.

Ancienneté	Salaire horaire en €	Salaire horaire tr. dominicale en € suppl. 100%	Travail de nuit entre 20h00h et 06h00 supplément de € 1,26/h
0 - 6 mois	11,9150	23,8300	13,2050
6 mois	11,9890	23,9780	13,2790
1 an	12,0630	24,1260	13,3530
2 ans	12,1370	24,2740	13,4270
3 ans	12,2110	24,4220	13,5010
4 ans	12,2850	24,5700	13,5750
6 ans	12,3590	24,7180	13,6490
8 ans	12,4330	24,8660	13,7230
10 ans	12,5070	25,0140	13,7970
12 ans	12,5810	25,1620	13,8710
14 ans	12,6550	25,3100	13,9450
16 ans	12,7290	25,4580	14,0190
18 ans	12,8030	25,6060	14,0930
20 ans	12,8770	25,7540	14,1670
22 ans	12,9510	25,9020	14,2410
24 ans	13,0250	26,0500	14,3150
26 ans	13,0990	26,1980	14,3890
28 ans	13,1730	26,3460	14,4630
29 ans	13,2470	26,4940	14,5370

Indemnité RGPT : € 273,18 nets par trimestre (minimum 10 jours de prestations de travail effectifs par trimestre).

Allocation mensuelle nouveaux services : € 89,16 (minimum 10 jours de prestations de travail effectifs).

Supplément pour le travail de samedi : 10% du salaire horaire.

Supplément pour des prestations imprévues : 25% du salaire horaire.

Salaires services réguliers spécialisés d'autobus - services spéciaux d'autobus - C.P. 140.02

A la suite du dépassement de l'indice pivot, les salaires du personnel roulant des services spéciaux d'autobus ont été relevés de 2% le 1er mai 2008. Le nouvel indice pivot est égal à 110,95. L'indemnité RGPT reste inchangée depuis 01.07.2007.

Ancienneté (ans)	Salaire horaire en €	Trav. dominical en € (= suppl. 100%)	Travail de nuit par h en € entre 22h00 et 06h00 (= suppl. € 0,50/h)	Indemnité RGPT € nets par mois	Indemnité RGPT € nets par jour
0 - 2	10,5929	21,1858	11,0929	75,89	4,17
3 - 5	10,6526	21,3052	11,1526	75,89	4,17
6 - 10	10,7105	21,4210	11,2105	75,89	4,17
11 - 15	10,8288	21,6576	11,3288	75,89	4,17
16 - 20	11,0023	22,0046	11,5023	75,89	4,17
> 21	11,0629	22,1258	11,5629	75,89	4,17

Le montant de l'indemnité RGPT net par mois est valable à partir de 6 jours de prestations effectives par mois.

Le montant journalier est payé jusqu'à 5 jours de prestations effectives.

Tant les travailleurs à temps plein et à temps partiel ont droit au montant complet de l'indemnité RGPT.

A partir du 01.01.2008 : indemnité forfaitaire de € 1,- par jour effectivement presté à 3 conditions :

- * être occupé ce jour selon un service coupé;
- * le chauffeur ne revient pas avec le véhicule à son domicile;
- * le domicile se trouve à plus de 5 kilomètres du lieu de travail.

L'employeur met des vêtements de travail à disposition : indemnité pour entretien : € 17,10/an.

L'employeur ne met pas de vêtements de travail à disposition : € 7,44/mois.

Salaires services de location (location de voitures avec chauffeur) - C.P. 140.06

A la suite du dépassement de l'indice pivot, les salaires du personnel roulant des services de location ont été relevés de 2% à partir du 1er juin 2008. Le nouvel indice pivot est égal à 111,42.

Ancienneté	Salaires horaires en € 38 h/semaine
Salaires de base	10,6121
A partir de 3 ans	10,7182
A partir de 5 ans	10,8243
A partir de 8 ans	10,9304
A partir de 10 ans	11,0366
A partir de 15 ans	11,1427
A partir de 20 ans	11,2488

L'indemnité RGPT a été fixée à € 1,0612 nets par heure à partir du 1er juin 2008.

Salaires personnel de garage taxis - C.P. 140.06

A la suite du dépassement de l'indice pivot, les salaires horaires minimums ainsi que les salaires réels du personnel de garage du secteur taxis ont été relevés de 2% à partir du 1er mai 2008. Le nouvel indice pivot est égal à 110,31.

Catégorie	Sal.hor. en € 38 h/sem.
Manoeuvre	9,1687
Ouvrier qualifié 3ème catégorie	9,7351
Ouvrier qualifié 2ème catégorie	10,7035
Ouvrier qualifié 1ère catégorie	11,2730
Ouvrier hors catégorie	12,0315

Salaires chauffeurs de taxis - C.P. 140.06

Paiement sous forme de % de la recette : 36% si le tarif maximum est d'application. 35% si le tarif maximum n'est pas d'application.

Revenu mensuel minimum garanti à partir du 01.05.2008 : € 1.387,92.

(€ 1.360,71 x 3) : 494 = € 8,4287/h à multiplier par le nombre d'heures de travail dans la période de paiement concernée.

Heures supplémentaires 01.05.2008 : € 4,21/h (= supplément de 50%).

Salaires horaires en cas de manque de véhicule à partir du 01.05.2008 : € 6,41/h.

Indemnité RGPT à partir du 01.01.2008 :

3,53% de la recette, hors TVA, avec un minimum moyen de € 5,-/jour par période de paiement. Pour les chauffeurs à temps partiel le minimum moyen journalier de € 5,- n'est pas garanti.

Indemnité d'ancienneté annuelle à partir du 01.01.2008 :

0,60% après 5 ans ininterrompus en service de la firme.

1,15% après 10 ans ininterrompus en service de la firme.

1,75% après 15 ans ininterrompus en service de la firme.

2,30% après 20 ans ininterrompus en service de la firme.

L'indemnité d'ancienneté est calculée à base de la recette annuelle, hors TVA, de l'année précédente.

L'indemnité d'ancienneté devait être payée par l'employeur avant fin janvier 2008.

Vous avez droit à l'indemnité d'ancienneté si vous avez au moins 200 jours de travail ou des jours assimilés (aussi crédit-temps) dans l'année précédente et si vous étiez encore en service de la firme au 31.12.2007.

Indemnité d'uniforme :

Etait payée par le Fonds Social des Taxis au cours du mois de mars 2008 aux ouvriers à temps plein qui ont au moins 200 jours de travail à temps plein dans la période du 01.07.2006 jusqu'au 30.06.2007.

Salaires personnel non roulant transport de marchandises et logistique - C.P. 140.04/09

A la suite du dépassement de l'indice pivot les salaires ont été relevés de 2% le 1er mai 2008. Le nouvel indice pivot est égal à 110,93.

Classe	Fonction	Salaires horaires en € 38 h/semaine	Salaires horaires en € 39 h/semaine avec 6 jours de compensation payés
Classe 1	Magasinier type 1	10,3235	10,0585
Classe 2	Technicien de surface Magasinier type 2 Magasinier type 3 Magasinier type 5 Homme à tout faire (H/F)	10,8030	10,5260
Classe 3	Magasinier type 4 Magasinier type 6 Magasinier type 7	11,0865	10,8020
Classe 4	Magasinier type 8 Fonction supervision magasin type 1	11,3695	11,0780
Classe 5	Fonction supervision magasin type 2 Contrôleur de qualité	11,6535	11,3545
Classe 6	Fonction supervision magasin type 3	11,8935	11,5885
Classe 8	Fonction supervision magasin type 4	12,1345	11,8235

La prime d'équipe (h avant 07h00 ou après 19h00 et conditions supplémentaires) est de 7,50% du salaire horaire barémique.

La prime de nuit (h entre 20h00 et 06h00 et conditions supplémentaires) est de 12,50% du salaire horaire barémique.

La prime de nuit et la prime d'équipe ne peuvent pas être cumulées.

L'indemnité complémentaire de repas pour le personnel de magasins et de quai est de € 1,2395.



Salaires personnel roulant transport de marchandises et logistique - C.P. 140.04/09

A la suite du dépassement de l'indice pivot les salaires ont été relevés de 2% le 1er mai 2008. Le nouvel indice pivot est égal à 110,93.

Catégorie	Salaire horaire en € Temps de travail 38 h/semaine	Indemnité en € Temps de disponibilité (99% du salaire horaire)	Indemnité en € Temps de disponibilité dimanches et jours fériés
Transport de marchandises			
Convoyeur/manoeuvre	9,2735	9,1805	13,7705
Chauffeur en formation	9,2735	9,1805	13,7705
Chauffeur camion charge utile < 7 tonnes	9,6320	9,5355	14,3030
Chauffeur camion charge utile 7 - 15 tonnes	9,8480	9,7495	14,6240
Chauffeur camion charge utile + 15 tonnes	10,1930	10,0910	15,1365
Chauffeur véhicule articulé	10,1930	10,0910	15,1365
Chauffeur ADR ou frigorifique	10,1930	10,0910	15,1365
Messageries			
< 6 mois d'ancienneté dans la firme	9,6320	9,5355	14,3030
> 6 mois d'ancienneté dans la firme	9,8480	9,7495	14,6240
Services courrier et taxis-camionnettes			
Salaire horaire minimum	10,1930	10,0910	15,1365

Catégorie	Salaire horaire en € Temps de travail 39 h/semaine avec 6 jours de compensation payés	Indemnité en € Temps de disponibilité (99% du salaire horaire)	Indemnité en € Temps de disponibilité dimanches et jours fériés
Transport de marchandises			
Convoyeur/manoeuvre	9,0355	8,9450	13,4175
Chauffeur en formation	9,0355	8,9450	13,4175
Chauffeur camion charge utile < 7 tonnes	9,3850	9,2910	13,9365
Chauffeur camion charge utile 7 - 15 tonnes	9,5955	9,4995	14,2490
Chauffeur camion charge utile + 15 tonnes	9,9315	9,8320	14,7480
Chauffeur véhicule articulé	9,9315	9,8320	14,7480
Chauffeur ADR ou frigorifique	9,9315	9,8320	14,7480
Messageries			
< 6 mois d'ancienneté dans la firme	9,3850	9,2910	13,9365
> 6 mois d'ancienneté dans la firme	9,5955	9,4995	14,2490
Services courrier et taxis-camionnettes			
Salaire horaire minimum	9,9315	9,8320	14,7480

Indemnité RGPT : l'indexation annuelle a fixé l'indemnité RGPT à € 1,0752/h à partir du 01.04.2008.

Indemnités de séjour : l'indexation annuelle a fixé les indemnités de séjour à partir du 01.04.2008 à :

Indemnité A : > 24 h hors domicile + 8 h temps de travail et/ou temps de disponibilité : € 32,5442.

Indemnité B : < 24 h hors domicile : € 13,1916.

Indemnité C : séjour fixe étranger : € 8,8481.

Salaires commerce de combustibles national - C.P. 127

A la suite du dépassement de l'indice pivot, les salaires du secteur commerce de combustibles ont été relevés de 2% le 1er mai 2008. Le nouvel indice pivot est égal à 110,56.

Ancienneté	0 - 3 ans ancienneté Sal.hor. en €	> 3 ans ancienneté Sal.hor. en €	> 10 ans ancienneté Sal.hor. en €	> 15 ans ancienneté Sal.hor. en €
Manoeuvre	9,6001	9,8553	9,9485	10,0995
Chauffeur	10,0448	10,2999	10,3930	10,5438
Chauffeur citerne	10,5406	10,7957	10,8888	11,0396

Suite au protocole d'accord l'indemnité RGPT a été relevée à € 1,02/h à partir du 01.07.2007.

Indemnité de séjour forfaitaire par tranche commencée de 24 h en cas de repos journalier ou hebdomadaire lorsque ce repos est pris, par suite de nécessité de travail, en dehors du domicile ou du lieu de travail : € 31,5054 à partir du 01.04.2008.

Pour le premier repos journalier ou hebdomadaire hors du domicile lorsque les temps de travail et de disponibilité cumulés sont inférieurs à 8 h ou lorsque l'absence du domicile est inférieure à 24 h et qu'il s'agit d'un seul repos journalier : € 12,6722 à partir du 01.04.2008

Salaires commerce de combustibles Flandre Orientale - C.P. 127.02

A la suite du dépassement de l'indice pivot les salaires du secteur commerce de combustibles de la Flandre Orientale ont été relevés de 2% à partir du 1er mai 2008. Le nouvel indice pivot est égal à 110,56.

Catégorie	Salaire horaire en €
Chauffeur	10,8352
Personnel de nettoyage	8,1272
Personnel de garage qualifié	10,9832
Personnel de garage contremaître	11,1027

Paiement d'un supplément par sac pour le transfert de charbon dans des sacs chez les clients :

sac de 10 kg: € 0,1239.

sac de 25 kg: € 0,1735.

sac de 50 kg: € 0,2478.

Transport d'essence et de gas en vrac ou en bouteilles :

prime de € 0,4957/h au-dessus du salaire horaire minimum.

Nettoyage des chaudières et des cheminées :

prime de € 0,8676/h.

Supplément de flexibilité par tâche de travail :

supplément pour tâches qui commencent avant 07h00 et/ou se terminent après 19h00:

Supplément € 2,4789 par tâche qui commence avant 07h00.

Supplément € 7,4368 par tâche qui se termine après 19h00.



Salaires personnel assistance dans les aéroports - C.P. 140.08

A la suite du dépassement de l'indice pivot, les salaires du personnel de l'assistance dans les aéroports ont été relevés de 2% le 01.05.2008.

Catégorie	Description des tâches	Sal.hor. en € 38 h/s
A	Travailleurs qui effectuent des travaux d'entretien : • Le nettoyage des avions, locaux, véhicules et du matériel. • La préparation, l'entretien et le réassortissement du matériel nécessaire à cet effet. • Le contrôle de la qualité et de la propreté du travail. • Travaux connexes qui en découlent.	10,4815
BO	Travailleurs qui effectuent des activités sous B avec < 6 mois d'ancienneté dans cette fonction.	10,5015
B	Travailleurs qui effectuent des tâches limitées dans les activités de courrier : • Simples travaux de chargement/déchargement/tri ainsi que l'entrée des données et le contrôle du matériel. • Conduire matériel roulant et assurer le transport vers l'avion. • Contrôle de l'exactitude des données relatives aux envois. • Travaux connexes qui peuvent en découler. • Travailleurs qui dirigent les travailleurs A.	10,7475
CO	Travailleurs qui effectuent des activités sous C avec < 6 mois d'ancienneté dans cette fonction.	11,4380
C	• Travailleurs qui traitent le fret et les envois, y compris du courrier. • Charger, décharger, accepter, stocker, contrôler, pointer fret et envois. • Charger/décharger avions, porte-bagages, conteneurs, palettes, sacs, construction de palettes et de conteneurs. • Manier matériel roulant et matériel fixe. • Tâches administratives et de contrôle du fret et des envois de manière autonome. • Répartir, peser, compter et contrôler les bagages. • Préparer et clôturer les travaux. • Transport de passagers, de personnel, de fret, du catering, de documents vers l'avion et vice versa. • Manutention (chargement, déchargement, inventariage, transport) et contrôle de la cargaison et des documents. • Manier matériel roulant et matériel fixe et amener charettes et chariots. • Entretien véhicules, matériel et atelier. • Travailleurs qui exécutent l'entretien de première ligne des bâtiments et du parc des machines, y compris la préparation, le contrôle et la finition (administrative). • Les tâches qui peuvent en découler.	11,7005
D	Travailleurs qui comme aide-contremaître : • assistent ou remplacent le contremaître : organisation, contrôle des tâches, équipe et matériel et rapportage au contremaître; • aident à effectuer les travaux en cours de l'équipe; • exécutent tous les autres travaux pouvant en découler.	12,1885
E	Travailleurs qui comme contremaître : • dirigent un groupe de collaborateurs. • surveillent l'équipe et contrôlent ses travaux. • participent à la concertation au travail. • aident aux travaux. • Tous les autres travaux pouvant en découler. Travailleurs qui : • effectuent la maintenance de 2e et de 3e ligne au parc de machines. • contrôlent de manière préventive le matériel et établissent des rapports. • toutes les autres tâches pouvant en découler.	12,5915

LE COMPLÉMENT DE REPRISE DU TRAVAIL : VOUS Y AVEZ DROIT ?

En route

Vous êtes chômeur âgé (+ 50 ans) et vous reprenez le travail ? Contactez le service de chômage régional de la FGTB car il se pourrait que vous ayez droit au «complément de reprise du travail pour chômeurs âgés».



avec des allocations de chômage ou des indemnités de maladie comme chômeur complet ni avec des indemnités d'interruption (interruption de carrière, crédit temps, ...).

• S'il est mis fin à votre occupation, vous devez en informer sans tarder le service chômage de la FGTB.

Les principales conditions pour bénéficier du complément de reprise du travail de € 179,27/mois (montant au 01/05/2008) sont les suivantes :

- Vous devez être chômeur complet indemnisé et être âgé d'au moins 50 ans.
- Vous devez justifier une carrière professionnelle de 20 ans.
- Vous devez avoir droit à un «droit théorique» au complément d'ancienneté.

Le complément est octroyé aux salariés qui répondent aux conditions précitées, indépendamment de leur horaire de travail, de leur salaire ou du type de contrat.

Attention !

- Si vous reprenez le travail auprès d'un ancien employeur (ou pour le groupe auquel appartient votre ancien employeur) dans les 6 mois qui suivent votre dernière occupation à son service, vous n'avez pas droit au complément et ce, quel que soit le type de contrat qui vous liait à votre ancien employeur (contrat de remplacement, contrat intérimaire, contrat de durée déterminée, ...).
- Pour recevoir le complément, vous devez avoir votre résidence habituelle en Belgique et résider effectivement en Belgique.
- Vous ne pouvez pas avoir atteint l'âge légal de la pension et ne pas prétendre à une pension de retraite complète.
- Vous ne pouvez pas combiner le complément de reprise du travail

Que devez-vous faire ?

Vous devez contacter le service chômage de la FGTB qui complètera un formulaire de demande C129 bis et le transmettra à l'ONEm. La demande doit parvenir à l'ONEm au plus tard le dernier jour du deuxième mois qui suit le mois pour lequel le complément est demandé. Exemple : vous reprenez le travail le 1er septembre. Votre demande doit parvenir à l'ONEm au plus tard le 30 novembre.

Le complément de reprise du travail est octroyé pour une période de douze mois qui peut être prolongée d'une nouvelle période de douze mois. Mais n'oubliez pas de renouveler votre demande dans les délais prévus.

Attention !

Vous devez introduire une nouvelle demande :

- si vous changez d'employeur;
- si votre occupation a été interrompue et que vous reprenez le travail;
- si vous déménagez vers le ressort d'un autre bureau de chômage.

Les informations précitées concernent les règles générales. N'hésitez donc pas à contacter le service de chômage régional de la FGTB si vous voulez en savoir plus.

OSTENDE RENVERSÉ



Bientôt le 14 septembre à la côte: Ostende Renversé ni vu ni connu.

Inscrivez-vous pour un des nombreuses activités et passez une journée inoubliable dans notre Ville sur Mer.

Face à l'offre si variée il ne sera pas facile de faire son choix. Notre mission est de présenter un programme sur mesure de chaque participant. Ainsi il y a un programme favorable aux familles avec jeunes enfants, les jeunes, les seniors, les amateurs de moto, les hommes et femmes de la nature et bien évidemment ceux qui militent dans la vie associative y trouveront également à quoi assouvir leur passion.

À partir de 8h30 nous vous souhaitons la bienvenue sur la Place de la Gare (Stationsplein) d'Ostende. On vous y servira un couque au beurre, accompagné d'une tasse de café, thé, chocolat ou d'un verre de jus de fruit. Entre-temps vous recevrez toutes les informations pour y passer un dimanche réussi.

Les premières activités démarrent à 9h30. Pour un tout petit prix, vous pouvez passer votre journée sur un bateau ou en vélo, se promener en ville et découvrir son art, sa culture, son histoire et/ou sa couleur locale, goûter le vrai 'Flanders Queen Mussel', vous faire immerger dans la gastronomie de la côte dans un des nombreux petits restos d'Ostende et, last but not least, bénéficier du concert exclusif 'A tribute to the age of Marvin Gaye' de, entre autres, Serge Feys (ex TC-Matic).

Au plus de monde au plus de plaisir.

Inscrivez-vous donc au plus vite sur www.oostendeondersteboven.be

Tickets & Info: www.oostendeondersteboven.be

OOSTENDE
ONDERSTEBOVEN

DIMANCHE 14 SEPTEMBRE 2008
À PARTIR DE 8H30 | PLACE DE LA GARE |

WWW.OOSTENDEONDERSTEBOVEN.BE

INFO: 059 255 144 OOSTENDE ONDERSTEBOVEN

ABVV, curieus, ING, OOSTENDE, ZIN in de ZEE, etc.

L'EXPERIENCE ENFIN PRISE EN COMPTE!

En route

TITRES DE COMPETENCE POUR LES PROFESSIONS DE MAGASINIER, DE CARISTE ET DE CONDUCTEUR DE REACHTRUCK

Beaucoup de travailleurs ont appris leur métier «sur le tas». Ils ont acquis une grande compétence, disposent d'une grande expérience, mais n'ont pas de diplôme ni de certificat officiel. C'est pourquoi le gouvernement flamand a lancé un «titre de compétence professionnelle», un document officiel des autorités flamandes validant les compétences acquises. Ce titre reconnaît donc la valeur des compétences et de l'expérience acquises sur le marché du travail.



Pour le moment, un titre de compétence professionnelle a été développé pour 20 professions, parmi lesquelles se retrouvent les métiers de chauffeur de bus et de car, de déménageur-porteur et de déménageur-emballeur. Depuis le 21 avril 2008, le titre de compétence peut également être obtenu pour les professions de magasinier, de cariste et de conducteur de reachtruck, et ce grâce aux partenaires sociaux du secteur transport & logistique qui ont déposé auprès des autorités flamandes un dossier pour le développement des titres de compétence validant l'expérience acquise dans ces métiers. L'UBOT a délégué ses experts pour participer à l'élaboration de ces titres.

"J' sais tout faire ..., mais y a pas de diplôme pour ça !"

Le petit frère de Loesje

Le titre de compétence professionnelle ne s'obtient pas sans plus car cela diminuerait la valeur du certificat. Pour obtenir le titre relatif à son métier, le travailleur doit démontrer à l'occasion d'un entretien et d'une épreuve pratique qu'il possède les compétences nécessaires. Les partenaires sociaux, dont l'UBOT, ont été associés étroitement à la définition du contenu et des critères d'évaluation de cette épreuve

pratique. Le VDAB et le Fonds Social Transport & Logistique ont été sélectionnés comme centres de test spécialisés pour les professions de magasinier, cariste et conducteur de reachtruck. Un entretien avec les conseillers du Fonds social a d'abord lieu aux centres de compétence du VDAB à Wevelgem, Vilvorde ou Tongres, ensuite les instructeurs en logistique du VDAB font passer une épreuve pratique aux candidats.

Quelle est l'utilité de ce titre de compétence professionnelle ?

Le titre de compétence professionnelle constitue une plus-value pour le travailleur et renforce sa position sur le marché du travail. Il démontre noir sur blanc que le travailleur dispose des compétences nécessaires pour exercer le métier en question. Le titre de compétence professionnelle constitue donc un atout sur le marché du travail.

Comment obtenir le titre de compétence professionnelle ?

Intéressé?

N'hésitez pas à contacter le service «Ervaringsbewijzen» du Fonds Social Transport & Logistique (tél. : 02/424 30 80 – e-mail : ervaringsbewijzen@sftl.be) ou le Werkwinkel (boutique de l'emploi) du VDAB de votre

région. Prenez rendez-vous pour un entretien et pour passer une épreuve pratique. Si vous possédez les compétences nécessaires, vous recevrez quelques semaines plus tard dans votre boîte à lettres le fameux «**titre de compétence professionnelle**». Soulignons encore que ce certificat est gratuit et que même les frais de déplacement sont intégralement remboursés.



12 MESURES POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT ROUTIER, SIGNÉES VAN BREMPT!

En route

Le baromètre du trafic de 2007 montre que le nombre d'accidents de la circulation impliquant des camions a légèrement baissé par rapport à l'année précédente. En revanche, le nombre d'accidents mortels a augmenté de 16%. Le nombre de victimes mortelles dans des accidents impliquant des camions est proportionnellement supérieur à la part de ceux-ci dans la circulation. Comme la régionalisation de la législation relative à la circulation routière – à laquelle l'UBOT est opposée – permet aux ministres régionaux de la Mobilité de développer leurs propres politiques en matière de circulation des poids lourds, l'actuelle ministre flamande de la Mobilité, Kathleen Van Brempt (sp.a), a estimé utile et urgent de réunir toutes les parties concernées autour de la table. Après une concertation approfondie avec notamment l'UBOT-FGTB, la ministre Van Brempt a élaboré douze mesures devant contribuer à court, à moyen et à long terme à renforcer la sécurité du transport routier, à améliorer l'image du secteur du transport et à organiser une sensibilisation au sein des entreprises de transport mêmes. Voici ces douze mesures assorties de quelques commentaires.

niveau de la sécurité routière, elle ne nous pose aucun problème.

Campagne visant à améliorer l'image du secteur : un budget unique de 100.000 euros est prévu pour améliorer l'image du secteur du transport auprès du grand public. Il s'agit d'une nécessité impérieuse. En effet, aussi bien *La dernière Heure* que la *Gazet Van Antwerpen* ont attaqué récemment les routiers en ne publiant que des photos de cow-boys de la route qui se comportent de façon inacceptable sur la route mais qui ne sont certainement pas la règle générale dans le secteur. Il est évident que le métier de chauffeur professionnel a d'urgence besoin d'une amélioration de son image.

Mesures à moyen terme

Un réseau « poids lourds » qualitatif : il est important que les poids lourds empruntent les bonnes routes. A cette fin, on souhaite constituer d'ici 2010 une banque de données reprenant les différentes routes pour la circulation de transit à intégrer dans les systèmes gps. A cette fin, un budget unique d'un million d'euros a été libéré.

Mesures à long terme

Conscientisation des jeunes usagers de la route : dans les écoles, rappeler aux jeunes usagers de la route l'existence et le danger de l'angle mort.

Prévoir des endroits de réglage des rétroviseurs : aux endroits où les poids lourds doivent de toute façon attendre, prévoir une infrastructure pour régler les rétroviseurs. Ces deux mesures, qui seront étalées sur plusieurs années, s'inscrivent dans le cadre de la lutte contre les accidents dus à l'angle mort. Pour les deux mesures, un budget de 150.000 euros par an a été prévu.

Interventions au niveau de l'infrastructure : celles-ci se feront en concertation avec le ministre des Travaux publics.



En Route a contacté Kathleen Van Brempt pour lui demander un bref commentaire sur quelques-unes des mesures qu'elle propose, mais nous avons d'abord demandé quel rôle l'UBOT-FGTB a joué dans l'élaboration des douze mesures.

Kathleen Van Brempt | "L'UBOT nous a conseillé. D'une part, elle a été impliquée dans les discussions et se sentait interpellée pour aider à trouver des solutions. Car il est clair

que le manque de sécurité routière dans le transport routier est une mauvaise chose pour tout le monde, pour les employeurs, les syndicats, les travailleurs et plus particulièrement pour les chauffeurs de camion qui sont souvent et dans une mesure croissante impliqués dans des accidents de la route, en raison notamment de la circulation de plus en plus dense et du nombre croissant de poids lourds sur nos routes.

Il est donc logique que le syndicat pousse à la charrette pour améliorer la sécurité routière, plus particulièrement des routiers. Car les routiers impliqués dans un accident de la route sont eux aussi des victimes, non seulement sur le plan physique mais aussi sur le plan psychique. En effet, un accident est souvent un événement traumatisant.

D'autre part, il est dommage que les chauffeurs, malgré les nombreuses heures et le dur labeur qu'ils font, soient confrontés à la mauvaise image du secteur du transport routier dans l'opinion publique. Elle provoque du stress supplémentaire chez les routiers qui éprouvent les critiques et les conséquences de la mauvaise image du secteur directement dans la circulation. Il suffit de voir les réactions des gens et le comportement des voitures particulières sur la route. Chose regrettable car la très grande majorité des routiers font leur travail avec fierté et amour de leur métier. D'où l'importance d'améliorer l'image du secteur. Et la

Mesures de sensibilisation

Charte avec le secteur : la sécurité routière n'est pas encore intégrée suffisamment dans la culture d'entreprise de nombreuses firmes de transport. C'est pourquoi, on souhaite inciter le secteur à octroyer un label de qualité lorsque l'entreprise ou les chauffeurs fournissent des efforts qui contribuent à l'amélioration de la sécurité sur les routes. A cette fin, 325.000 euros seront dégagés. Espérons que les entreprises relâcheront la pression exercée sur les chauffeurs qui, pour répondre à ces pressions, sont souvent contraints de bafouer les règles de la sécurité routière.

Conduite défensive et écologique : permet d'améliorer la sécurité et les conditions de santé dans la circulation et d'économiser du carburant dans le chef de l'employeur. L'objectif est donc d'élaborer une offre prévoyant une formation de 35 heures sur une période de cinq ans.

Santé du conducteur de poids lourd : dans la foulée d'un projet hollandais dans le cadre duquel les conducteurs de camion sont formés à l'apprentissage d'habitudes plus saines, on veut réaliser un projet identique en Flandre. Les points d'attention sont une nourriture saine, la prévention de l'alcoolisme et l'exercice physique, car l'absence de ce dernier conduit notamment à des troubles du sommeil.

Résumé des douze mesures :

- Contrôle des surcharges
- Contrôle de la distance entre les véhicules
- Contrôle de la vitesse et de l'interdiction de dépassement
- Analyse des accidents sur place
- Conscientisation des jeunes usagers de la route
- Endroits de réglage des rétroviseurs
- Interventions dans l'infrastructure
- Charte avec le secteur
- Conduite défensive et écologique
- Santé du conducteur de poids lourd
- Réseau poids lourds qualitatif
- Campagne pour améliorer l'image du secteur

sécurité routière en est un élément important, voire l'élément principal. Nous misons aussi sur le contrôle, plus particulièrement des temps de conduite et de repos, de la distance entre les poids lourds, de la vitesse. Si nous voulons améliorer la sécurité routière et l'image du secteur, nous devons chasser les cow-boys du secteur et de nos routes."

ER | L'année dernière, l'UBOT a publié un livre noir sur la sécurité des parkings (voir l'article y afférent). Dans quelle mesure y a-t-il une concertation entre votre cabinet et celui des travaux publics de votre collègue Crevits, responsable des parkings ?

Kathleen Van Brempt | "Il est évident que nous assurons le suivi de ce dossier qui constitue un volet important de notre campagne d'amélioration de la sécurité routière. Il faut en effet prévoir des parkings suffisants afin que les routiers puissent se reposer convenablement. Il ne faut donc pas seulement augmenter le nombre de parkings, il faut aussi en améliorer la qualité et prendre des mesures en imposant des conditions plus sévères. Je ne pense pas seulement à l'hygiène – il faut en effet prévoir des installations sanitaires suffisantes – mais aussi aux repas et à la nourriture dans les boutiques et les restaurants routiers. Les routiers n'ont généralement pas le temps de manger sain, mais il est vrai aussi que souvent ils n'y trouvent pas de nourriture saine. Ces mauvaises habitudes alimentaires, jointes au problème de la surcharge pondérale, sont souvent à l'origine de troubles du sommeil avec toutes les conséquences indirectes pour la sécurité routière. C'est pourquoi, il faut se mettre au tour de la table

D'autre part, l'UBOT se demande quand elle recevra une invitation d'André Antoine, le ministre wallon des Transports.

Dans le sud du pays, les autorités estiment apparemment qu'il n'est pas nécessaire de consulter les représentants des chauffeurs.

Mesures à très court terme

Contrôle des surcharges : le système «Weighing In Motion» ou système de pesage en marche doit veiller à ce que les camions puissent être contrôlés pendant qu'ils circulent sur l'autoroute (par des balances intégrées dans la chaussée) et non plus en les faisant sortir de manière arbitraire et souvent inutile de la route. Deux millions d'euros ont été dégagés pour installer huit de ces systèmes de pesage sur différentes autoroutes. Pour l'UBOT, il s'agit d'une mesure tout à fait positive.

Contrôle de la distance entre poids lourds par des radars automatiques. Deux autres millions d'euros ont été dégagés pour l'installation de 20 radars automatiques. Mesure

positive, mais à appliquer avec souplesse, car quid juste après ou juste avant un mouvement de dépassement ?

Contrôle de la vitesse et de l'interdiction de dépasser : également par des caméras automatiques. Pour l'installation de 40 de ces caméras, 5,3 millions d'euros ont déjà été libérés. Pas de problème pour nous, le code de la route doit être respecté par tout le monde, même si nous avons déjà exprimé nos doutes à propos de certaines interdictions de dépassement.

Mesures à prendre d'ici l'automne

Analyse des accidents sur place : une équipe de deux collaborateurs de l'Institut belge de la Sécurité routière contrôlera les accidents sur place pour les analyser et en tirer des enseignements. Ainsi, des mesures pourront être mises au point pour éviter ce genre d'accidents à l'avenir. 120.000 euros sont dégagés pour cette analyse. Si la mesure sert effectivement à analyser et corriger des situations présentant un déficit au

avec le secteur des restos routiers et les exploitants des parkings. Généralement nous ne savons pas très bien ce que contiennent les repas offerts dans ces restos. L'objectif doit donc être d'offrir une nourriture saine et des repas bon marché dans les boutiques et les restaurants routiers. Aujourd'hui, un snack bon marché est souvent synonyme de repas de piètre qualité. Mon objectif, c'est qu'un repas rapide et bon marché soit un repas de qualité."

ER Dans votre note, vous plaidez en faveur d'un réseau routier adapté pour la circulation de transit, mais aussi pour des interventions au niveau de l'infrastructure, pour la suppression des carrefours dangereux ...

N'incombe-t-il pas aux ministres des travaux publics et de l'aménagement du territoire de prendre les décisions et de libérer les moyens nécessaires?

Kathleen Van Brempt "En effet, l'aménagement du territoire (dont le ministre Van Mechelen est en charge, ndlr) décide de

l'implantation des nouveaux zonings industriels mais souvent on ne tient pas compte du contexte routier ni d'éventuels problèmes de circulation.

Et c'est en effet le département des travaux publics qui décide des adaptations et des améliorations éventuelles à apporter au réseau routier.

C'est pourquoi, il serait souhaitable - dans le cadre du prochain gouvernement - de faire un grand département de la mobilité, des travaux publics et de l'aménagement du territoire, comme c'était le cas dans le passé. Cela permettrait au ministre compétent de développer une politique cohérente, fondée et intégrée.

Malheureusement, le monde politique n'est pas un monde idéal. Aujourd'hui, je dois souvent convaincre mes collègues ministres de prendre ou de ne pas prendre certaines décisions parce qu'elles ont un impact sur la mobilité et la sécurité routière. S'il s'avérait impossible de regrouper ces trois départements, il faudrait au moins regrouper dans un seul portefeuille la mobilité et les travaux publics."

THE ROAD TO VICTORY

ENROUTE

Ces dernières semaines et même ces derniers mois, le Roadshow de l'UBOT n'a pas suivi son rythme habituel, il est passé temporairement à une vitesse supérieure. Dans le cadre de la campagne des élections sociales, le bureau mobile de l'UBOT a pris la route presque tous les jours. Notre bus s'est arrêté sur des parkings d'entreprises, a visité des zonings industriels et des zones d'activités, ... pour mener campagne et notre chauffeur (toujours frais et dispos) a roulé aux heures les plus folles : à quatre heures du matin devant une entreprise d'autobus ou à une heure de la nuit sur l'aéroport. Notre chauffeur malchanceux a même été obligé de passer une fois la nuit dans le bus parce qu'une panne d'électricité l'empêchait de rentrer chez lui. Camarade Walter, nous ne pouvons le répéter assez, merci, mille fois merci ! Outre quelques photos de notre campagne, nous publions également le nouveau planning de notre tour pour les mois à venir. Rendez-vous dans notre bus ?

CHAUFFEURS DE BUS ET DE CAMION VOUS RECEVREZ LA VISITE DE LA FGTB UBOT!

Comme chauffeur, vous faites de **LONGUES JOURNÉES**, à des moments impossibles. Vous n'avez guère l'occasion de consulter votre syndicat. C'est pourquoi, l'**UBOT-FGTB** vient à votre rencontre. Dans notre bureau mobile, vous pourrez poser des questions concernant les **TEMPS DE CONDUITE ET DE REPOS, LES HEURES SUP, VOTRE SALAIRE...** ou simplement discuter avec nous autour d'une tasse de café.

OÙ POURREZ-VOUS NOUS TROUVER DANS LES MOIS À VENIR ? VOICI LES ENDROITS OÙ VOUS TROUVEREZ NOTRE BUREAU MOBILE QUI SERA OUVERT DE 11H À 18H.

LUNDI 18/08/2008 : LAR - Rekkem
LUNDI 8/09/2008 : Bruxelles - Brucargo
MARDI 9/09/2008 : Bruxelles - Brucargo
MERCREDI 10/09/2008 : Anvers - Rive Droite Quai 702
JEUDI 11/09/2008 : Anvers - Quai 1742
LUNDI 15/09/2008 : LAR - Rekkem
JEUDI 18/09/2008 : Liège - Zoning de Grace Hollogne
JEUDI 25/09/2008 : Liège - Poste de Frontière d'Eynatten
LUNDI 6/10/2008 : Bruxelles - Brucargo
MARDI 7/10/2008 : Bruxelles - Brucargo
MERCREDI 8/10/2008 : Anvers - Rive Droite Quai 702
JEUDI 9/10/2008 : Anvers - Quai 1742
JEUDI 16/10/2008 : Liège - Zoning de Battice
MERCREDI 22/10/2008 : LAR - Rekkem
JEUDI 23/10/2008 : Liège - Zoning de Athus
LUNDI 10/11/2008 : LAR - Rekkem
LUNDI 17/11/2008 : LAR - Rekkem
MARDI 18/11/2008 : Liège - Zoning de Grace Hollogne
MERCREDI 19/11/2008 : Anvers - Rive Droite Quai 702
JEUDI 20/11/2008 : Anvers - Quai 1742
LUNDI 24/11/2008 : Bruxelles - Brucargo
MARDI 25/11/2008 : Bruxelles - Brucargo
LUNDI 8/12/2008 : Bruxelles - Brucargo
MARDI 9/12/2008 : Bruxelles - Brucargo
MERCREDI 10/12/2008 : Anvers - Rive Droite Quai 702
JEUDI 11/12/2008 : Anvers - Quai 1742
LUNDI 15/12/2008 : LAR - Rekkem
VENDREDI 19/12/2008 : Liège - Zoning de Welkenraedt

POUR PLUS DE DÉTAILS QUANT AU LIEU D'ARRÊT DU ROADSHOW, contacter le secrétariat fédéral UBOT Transport Routier & Logistique.



POUR DE PLUS AMPLES INFORMATIONS SUR LE ROADSHOW DE L'UBOT : APPELEZ L'UBOT - TRANSPORT ROUTIER & LOGISTIQUE AU N° 03/224 34 34 OU ENVOYEZ UN MAIL À VERONIQUE.DE.ROECK@BTB-ABVV.BE WWW.UBOT-FGTB.BE



ECOCOMBIS OU ECOCASH ?

En route



Les super poids lourds, appelés aussi écocombis, sont plus longs (25,25 mètres) et plus lourds (max. 60 tonnes) que les poids lourds traditionnels et se présentent sous différentes combinaisons. Les partisans de l'utilisation de ces super camions se plaisent à parler d'écocombis, de combinaisons écologiques donc, arguant qu'un camion capable de transporter un plus grand chargement sur un voyage émet moins de gaz à effet de serre que les poids lourds traditionnels, obligés de faire plus de voyages pour transporter le même chargement et produisant par conséquent des quantités plus importantes de gaz à effet de serre.

Pourtant, on pourrait parler tout aussi bien de «cashcombis» ou de «camions pognon». Ces promoteurs des écocombis oublient en effet d'ajouter que le recours aux super poids lourds permet de comprimer les frais, d'augmenter le chiffre d'affaires et de gonfler les bénéfices. Cela n'aurait rien de dérangeant s'il n'y avait les aspects sociaux et environnementaux dont il convient de tenir compte.

Les écocombis en Europe

Dans nombre de pays, les écocombis font partie du paysage depuis longtemps, y compris en Europe, plus particulièrement en Suède et en Finlande. Mais ces pays scandinaves n'ont pas seulement une politique d'aménagement du territoire fort différente de la nôtre (grands espaces en abondance), ils ont aussi tenu compte des

poids et des dimensions de ces combinaisons de camion lors de l'aménagement de leur réseau routier. La situation de ces pays ne peut donc être comparée sans plus à la nôtre. En Belgique, nous avons un réseau routier extrêmement dense caractérisé par un trafic très important. Pourtant, aussi bien dans notre pays que dans d'autres Etats membres de l'Union européenne, on note un intérêt grandissant pour les super poids lourds. En ce qui concerne l'Europe, la situation est régie par la directive européenne 96/53/CEE. Celle-ci permet à chaque Etat membre d'autoriser les super poids lourds du jour au lendemain. Il suffit d'adapter le code de la route, il ne faut même pas modifier la loi. Les Pays-Bas sont en quelque sorte les précurseurs en ce qui concerne les expériences à mettre en place avec les écocombis. Les premières expériences pilotes y ont déjà été lancées en 2000. Après avoir interdit un peu

plus tard les expériences de crainte de causer des dégâts aux ponts, le ministère vient de revenir sur cette décision de sorte que les super poids lourds y vont probablement bientôt de nouveau prendre la route.

En Allemagne, des expériences ont été organisées dans certains Länder, mais le gouvernement fédéral y est opposé et n'a pas autorisé l'organisation d'une expérience au niveau fédéral. La Grande-Bretagne et la France y sont également opposées. Le Danemark pour sa part lancera une expérience au mois de novembre. Dans notre pays, la situation est – comme toujours – plus complexe. Le gouvernement fédéral a donné le feu vert pour lancer deux expériences pilotes, mais celles-ci ne peuvent pas encore démarrer parce que le premier paquet

des mesures de réformes institutionnelles prévoit la régionalisation du poids maximum autorisé mais pas des dimensions. En Flandre, la ministre Van Brempt a fait savoir qu'elle est opposée aux écocombis et ce pour des raisons ayant trait à la sécurité.

Pressions patronales pour lancer au plus tôt des expériences pilotes

La FEB, la Fédération des Entreprises de Belgique, a publié en collaboration avec le Centre de recherches routières (CRR) une étude dans laquelle est examiné le marché potentiel des super poids lourds sur le réseau routier belge. Dans cette étude, on ne retrouve que des arguments favorables à ces combinaisons longues, la pression est énorme pour les autoriser surtout autour

du port d'Anvers.

Et les fédérations patronales sectorielles ne restent pas les bras croisés non plus. La FEBETRA exerce des pressions pour autoriser les super poids lourds ou du moins pour organiser des expériences pilotes.

Et la sécurité ?

Les expériences étrangères, certainement celles organisées dans les pays scandinaves et encore plus celles des Etats-Unis et d'Australie, ne sont pas de nature à nous rassurer du point de vue sécurité routière. En effet, les infrastructures et les contraintes environnementales dans ces pays ne sauraient être comparées aux nôtres. Aujourd'hui, nous mettons tout en œuvre pour améliorer la sécurité routière, par la promotion du rétroviseur angle mort par exemple. Et pourtant, le nombre d'accidents (souvent mortels) demeure trop élevé. Des camions plus longs ne vont certainement pas améliorer la sécurité sur nos routes. Et quid de l'infrastructure routière ? Est-ce que ces super poids lourds pourront prendre sans problèmes les ronds-points et les slaloms, les ralentisseurs, aménagés pour freiner la vitesse. Et le tonnage, ne risque-t-il pas d'endommager encore davantage nos routes ?

Nous mettons au défi tous les partisans des écocombis de prendre le rond-point situé au centre logistique de Volvo Trucks & Parts à Gand-Oostakker. Nos chauffeurs savent que ce n'est déjà pas une sinécure de le faire avec un poids lourd normal, alors, avec ces mastodontes, bonjour les dégâts ! Ce rond-point récemment aménagé se trouve déjà dans un piètre état; à nos yeux, il suffira de laisser passer quelques longues combinaisons pour le démolir complètement. Pour ce qui est des autoroutes, à utiliser prioritairement par ces combinaisons, les autres voitures mettront plus de temps à dépasser et se heurteront à un mur impénétrable sur la bande de droite au moment de vouloir quitter l'autoroute...

Autant de raisons pour attendre le résultat

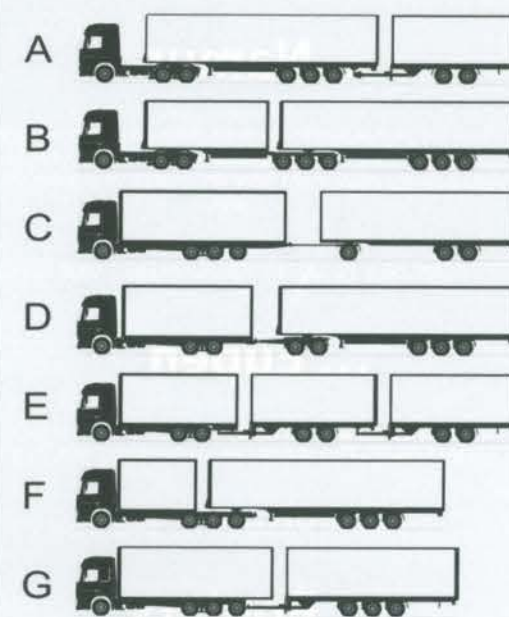
des exemples et des tests étrangers, organiser une étude approfondie de la problématique et bien en analyser les conclusions avant de prendre une décision. Car quand il y va de la sécurité routière, il vaut mieux y réfléchir deux fois.

La formation des chauffeurs

Il est d'ailleurs curieux de constater que les lobbyistes se taisent dans toutes les langues du pays au sujet des conséquences pour les chauffeurs. On finirait par croire que ces écocombis roulent tout seuls, sans chauffeur ! Il y a déjà aujourd'hui une pénurie de chauffeurs adéquatement formés et l'obligation européenne d'organiser une formation permanente des routiers deviendra bientôt réalité, alors que notre pays n'y est nullement préparé.

Il va de soi que les conducteurs de ce type de poids lourds auront besoin de suivre une formation complémentaire poussée. Mais on ne dit pas comment l'organiser... Par ailleurs, on semble oublier que ces combinaisons ressemblent beaucoup aux «convois exceptionnels». La conduite d'une telle combinaison implique une plus grande attention et une plus grande concentration de la part du chauffeur, qui subira donc une pression encore plus importante et pourra bénéficier – espérons-le – de temps de repos plus longs. Mais là encore, les adeptes des écocombis restent muets.

Et puis, il y a la question de la rémunération du chauffeur. Un chauffeur mieux formé, subissant plus de stress au volant et maniant des engins plus coûteux mérite aussi d'être rémunéré à l'avenant. Vous voyez donc que beau-



coup de questions restent encore sans réponse, tant dans le domaine social que dans celui de la sécurité routière. L'UBOT quant à elle refusera toute discussion sur le recours à ces «combinaisons pognon», tant que ces questions restent sans réponse. Nous organiserons une consultation approfondie avec nos militants, nous éplucherons ce dossier jusque dans ses moindres détails avant de nous lancer dans une aventure pour le moins hasardeuse à laquelle le monde patronal nous convie déjà aujourd'hui.



Nouvelles permanences à ...

... Namur

Quand ?

Tous les 2èmes lundis du mois, toujours sur rendez-vous. Téléphonez à Daniël Maratta au numéro 071/64 12 99. Vous pouvez également faire un rendez-vous pour un autre jour.

Où ?

FGTB – Rue Dewez 40 – 2ième étage – 5000 Namur.

... Eupen

Quand ?

Tous les lundis à partir du 03.03.2008 ou sur rendez-vous. Téléphonez à David Cultraro au numéro 0484/78 80 68.

Où ?

Rue d'Aix la Chapelle 48 – 4700 Eupen.

... Roulers

Quand ?

Tous les lundis, mercredis et vendredis de 09h00 jusqu'à 12h00.

Tous les mardis et jeudis de 14h00 jusqu'à 17h30. Tous les jeudis matins et les vendredis après-midis également sur rendez-vous.

Où ?

Zuidstraat 22 Bus 22 – 8800 Roulers

... Furnes

Quand ?

Tous les lundis de 15h00 jusqu'à 17h00.

Où ?

Statieplein 21 à 8630 Furne

OSANLOO MANSOUR TOUJOURS EN PRISON !



Mansour Osanloo, le syndicaliste iranien, est toujours en prison. De quel

crime s'est-il rendu coupable? Il a créé un syndicat indépendant des conducteurs de bus à Téhéran. Il a été arrêté en juillet 2007 et écroué dans la tristement célèbre prison Evin. Il doit encore purger une peine de quatre ans de prison.

Entre-temps, son état de santé s'est fortement détérioré.

Mansour Osanloo risquait même de perdre la vue s'il ne recevait pas rapidement des soins médicaux, soins que les autorités iraniennes lui refusaient.

De toute part des pressions ont été exercées sur le gouvernement iranien pour soigner Mansour Osanloo. Le 27 avril 2008, il a pu quitter brièvement la prison pour aller consulter un oculiste. Pendant cette «excursion», il a pu rencontrer un instant sa famille et se concerter avec ses successeurs qui dirigent maintenant le syndicat qu'il a fondé. Les médecins insistent pour que son traitement médical puisse se poursuivre pendant un mois au minimum, mais nous ignorons si cette «faveur» lui a été accordée.

Entre-temps, l'UBOT ne désarme pas. Où que nous soyons, quelle que soit la manifestation à laquelle nous participons, comme la Journée des candidats organisée en avril par la FGTB fédérale à Bruxelles, nous continuons notre campagne pour la libéralisation de Mansour Osanloo.



FEDERAAL SECRETARIAAT BTB WEGVERVOER & LOGISTIEK
SECRÉTARIAT FEDERAL UBOT TRANSPORT & LOGISTIQUE

Paardenmarkt 66 – Antwerpen 2000 – Anvers

Federaal Secretaris – Frank Moreels – Secrétaire Fédéral

Tel. : 03/224.34.34 – Fax : 03/224.34.49 – veronique.de.roeck@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 btb.antwerpen@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 & do: 13.00 – 17.00 btb.turnhout@btb-abvv.be ■ **2800 Mechelen – Zakstraat 16** | tel.: 015/29.90.48 – 014/40.03.70 – fax: 014/42.28.87 | do: 09.00 – 12.00 / 13 – 16.00 btb.mechelen@btb-abvv.be | Secretaris Lieve Pattyn lieve.pattyn@btb-abvv.be | Bestendig Afgevaardigde Carine Dierckx carine.dierckx@btb-abvv.be | Propagandist Logistiek Tom Peeters tom.peeters@btb-abvv.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 btb.limburg@btb-abvv.be | Secretaris Eddy Graller eddy.graller@btb-abvv.be | Propagandist Logistiek Tom Peeters tom.peeters@btb-abvv.be ▶

PROVINCIE OOST-VLAANDEREN ■ 9041 Gent-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: 08.30 – 12.30 / 13.30 – 16.30 | vrij: 08.00 – 11.00 btb.gent@btb-abvv.be ■ **9200 Dendermonde – Dijkstraat 59** | tel.: 052/25.92.59 – fax: 09/218.79.81 | op afspraak btb.dendermonde@btb-abvv.be ■ **9300 Aalst – Houtmarkt 1** | tel.: 053/78.78.78 | do: 08.30 – 12.00 btb.aalst@btb-abvv.be | Secretaris Bart Kesteloot bart.kesteloot@btb-abvv.be ■ **9100 Sint-Niklaas – Vermorgenstraat 11** | tel.: 03/224.34.35 – fax: 03/224.34.49 | op afspraak btb.antwerpen@btb-abvv.be | Secretaris Lieve Pattyn lieve.pattyn@btb-abvv.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: 13.00 – 18.00 | vrij: 13.00 – 15.30 btb.ronse@btb-abvv.be | Secretaris Didier Verdonck didier.verdonck@accg.be ▶

PROVINCIE VLAAMS BRABANT & BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST | PROVINCE DU BRABANT FLAMAND ET RÉGION DE BRUXELLES – CAPITALE ■ 1080 Molenbeek – Picardstraat 69 Rue Picard | tel.: 02/511.87.68 – fax: 02/511.81.46 | ma-di-wo-do-vrij: 09.00-12.00 | ma: 13.00 – 17.30 btb.brussel@btb-abvv.be ■ **1800 Vilvoorde – Mechelsestraat 6** | tel.: 02/253.94.44 - 02/511.87.68 | fax: 02/253.44.41 | wo – vrij: 09.00 – 12.00 | En op afspraak btb.vilvoorde@btb-abvv.be ■ **3000 Leuven – Maria Theresiastraat 119** | tel.: 016/22.22.05 – 02/511.87.68 fax: 016/511.81.45 | donderdagnamiddag op afspraak btb.leuven@btb-abvv.be | Secretaris/Secrétaire Sandra Langenus sandra.langenus@btb-abvv.be ▶

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 btb.roeselare@btb-abvv.be ■ **8500 Kortrijk – Conservatoriumplein 9** | tel.: 056/26.82.49 – 051/26.00.84 fax: 051/24.08.73 | di: 09.00 – 12.00 btb.kortrijk@btb-abvv.be ■ **8630 Veurne – Statieplein 21** | ma: 15.00 u tot 17.00 u | Secretaris René Degryse rene.degryse@btb-abvv.be ▶ Propagandist Logistiek Annita Vandenbussche annita.vandenbussche@btb-abvv.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 btb.zeebrugge@btb-abvv.be ■ **8400 Oostende – J. Peurquaetstraat 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 08.30 – 12.00 btb.oostende@btb-abvv.be ■ **8000 Brugge – Zilverstraat 43** | tel.: 050/44.10.44 – fax: 050/54.42.53 | woensdagnamiddag op afspraak btb.brugge@btb-abvv.be | Secretaris Renaud Vermote renaud.vermote@btb-abvv.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 | ven: 09.00 - 12.00 ubot-charleroi@ubot-fgtb.be ■ **7000 Mons – Rue Chisaire 34** | tél.: 071/64.13.05 – fax: 071/32.29.58 | permanence le 1^{er} mardi matin du mois ubot-mons@ubot-fgtb.be ■ **7130 Binche – Rue Gilles Binchois 16** | permanences le 3ième jeudi du mois 09.00 - 11.30 | **7500 Tournai – Rue des Maux 26** | tél.: 069/53.27.92 – fax: 069/22.00.29 | lu-mer-ven : 09.00 – 12.00 / 14.00 – 17.00 | ma-je : 09.00 – 12.00 ubot.tournai@ubot-fgtb.be ■ **7700 Mouscron – Rue du Val 3** | tél.: 056/85.33.44 – fax: 056/85.33.19 | lu-ma-je-ve: 09.00 - 12.00 | ma-mer-je: 13.30 – 17.00 ubot-mouscron@ubot-fgtb.be ■ **7860 Lessines, Rue Général Freyberg 11** | uniquement sur rendez-vous et téléphoner au 069/53.27.92 ubot.lessines@ubot-fgtb.be ■ **1400 Nivelles, Rue de Namur 24** | uniquement sur rendez-vous et téléphoner au 069/53.27.92 Secrétaire Philippe Dumortier philippe.dumortier@ubot-fgtb.be | Propagandiste Jean-Marie Lamarque jean-marie.lamarque@ubot-fgtb.be | Propagandiste Daniël Maratta daniel.maratta@ubot-fgtb.be | Propagandiste Logistique Michel Dillies michel.dillies@ubot-fgtb.be ▶

PROVINCES LIÈGE – NAMUR – LUXEMBOURG ■ 4000 Liège – Place Saint-Paul 9 (7e étage) | tél.: 04/221.96.50 – fax: 04/221.95.82 | lu-ma-je: 08.00 - 12.00 / 13.30 – 16.00 | ven: 08.00 - 11.00 ubot.liege@ubot-fgtb.be | Secrétaire Frida Kaulen frida.kaulen@ubot-fgtb.be | Propagandiste Logistique David Cultraro david.cultraro@ubot-fgtb.be