

**les chauffeurs ont droit à des PARKINGS sécurisés et confortables**

**COMMANDEZ LE BLACK BOX UBOT**  
 au numéro 03/224.54.37 ou par mail : [donnie.fleerackers@fgtb-ubot.be](mailto:donnie.fleerackers@fgtb-ubot.be)  
 Visitez notre site web : [www.ubot-fgtb.be](http://www.ubot-fgtb.be) et notre blog : [unotblackbox.blogspot.com](http://unotblackbox.blogspot.com)

**1** La vie sur la route **COUTE CHER**  
 Les prix des restaurants routiers belges ont augmenté, tout comme les prix de vente dans les magasins. Le problème est que ces prix ont augmenté plus rapidement et que les salaires des chauffeurs ne suivent pas.

**2** **LES INSTALLATIONS SANITAIRES** sont de mauvaise qualité  
 Il y a toujours trop peu de douches et en de nombreux endroits, les installations sanitaires ne répondent toujours pas à nos conditions minimums : eau chaude; douches séparées pour les femmes; toilettes nettoyées régulièrement et accessibles de jour comme de nuit, ...

**3** **UN PROBLEME EUROPEEN**  
 Plus que jamais, l'aménagement de parkings dotés du confort nécessaire est

**4** **LA SECURITE** des chauffeurs professionnels n'est toujours pas une priorité  
 Nos chauffeurs sont victimes de la criminalité grave (organisée) qui veut la cargaison et les effets personnels du chauffeur.

**5** **PARKING**  
 Surtout le soir et la nuit il manque toujours de places de parking.  
 Pendant la journée, les chauffeurs s'arrêtent juste pour prendre leur temps de repos (donc des temps d'arrêt relativement courts). De jour, l'occupation des parkings ne pose donc aucun problème. Plus le soir approche, plus les parkings se remplissent, jusqu'à être (trop) pleins. Les chauffeurs ne trouvent des places pour stationner leur camion que sur les emplacements réservés aux voitures, ils sont obligés de se garer en double file sur les voies d'accès du parking ou - pire - sur les bretelles d'accès et de sortie des autoroutes.

**FGTB UBOT** exige plus de parkings et de meilleurs parkings !  
**Ensemble, on est plus fort**

**12** Deuxième édition du livre noir sur la sécurité des parkings **le «Black Box» de l'UBOT**

**6** Logistique : **le grand bond en avant ?**

**24** Chantage à Zaventem?!

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

déposé:  
 Gent X - P708470  
 bulletin trimestriel  
 juillet - août - sept. 2008

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



**FGTB UBOT**  
**Ensemble, on est plus fort**

visitez notre site web:  
[www.ubot-fgtb.be](http://www.ubot-fgtb.be)

Union Belge des Ouvriers du Transport

**ENroute**



- 3 Prendre ses responsabilités !
- 5 Nous sommes tous des Osanloo
- 6 Logistique : le grand bond en avant ?
- 8 Le project "Triligiport Liège"
- 10 Prix du diesel : Yves Leterme et Etienne Schouppe jouent le jeu des employeurs !
- 12 Deuxième édition du livre noir sur la sécurité des parkings le «Black Box» de l'UBOT
- 14 Conseils de la police fédérale pour routiers contre les agressions possibles sur les parkings
- 27 Flightcare et Aviapartner tant va la cruche à l'eau qu'à la fin elle se casse
- 28 Chantage à Zaventem?!
- 30 VIA-SOC démarre les contrôles du respect des CCT par les fermiers de la VVM-De Lijn
- 31 Lauréat ou Cadet du travail
- 32 The road to victory
- 33 Nouvelles de sections régionales
- 34 Giraud - Izegem le feuilleton d'un grève
- 37 Unir pour se renforcer
- 38 Nouvelles permanences à ...

#### Rédaction:

Frank Moreels  
Tom Peeters  
Dinneke Fleerackers  
Frida Kaulen  
Véronique De Roeck  
Philippe Dumortier  
René Degryse

#### Photos:

Frida Kaulen  
Véronique De Roeck  
Frank Moreels  
Tom Peeters  
Philippe Dumortier  
Commune d'Oupeye

# PRENDRE SES RESPONSABILITÉS !

EN ROUTE

IL EST GRAND TEMPS QUE LES EMPLOYEURS ASSUMENT LEURS RESPONSABILITÉS !



Après la «réorganisation» chez Samat (lire notre numéro précédent) nous avons été confrontés en juillet à la restructuration décidée par Giraud. Deux grandes entreprises respectées dans le secteur du transport. Deux entreprises qui font partie d'un groupe international. Deux entreprises qui fuient manifestement leurs responsabilités au mépris de tout dialogue social. Deux entreprises qui suppriment des emplois sans se soucier des victimes de la restructuration. S'agirait-il d'une nouvelle tendance ?

que cela ne coûte un cent, voulait étouffer dans l'œuf toute réaction, aussi dure soit-elle, et essayait de licencier pour motif urgent les délégués qui organisaient l'action. Ceux qui pensent que ce genre de patrons avait disparu se trompent lourdement. Ce n'est qu'après avoir organisé une action devant le quartier général de Giraud à Paris (avec le soutien de nos camarades des syndicats français) et après le recours à un conciliateur social que nous avons réussi à forcer un accord.

Où étaient les organisations patronales ? Pourquoi n'avons-nous entendu ni la FEBETRA, ni la SAV ni l'UPTR pour dénoncer ces pratiques ? Est-ce le type de modèle social qu'elles défendent ? Ou ne pouvaient-elles ou ne voulaient-elles pas réagir ?

#### Les collègues de la CSC eux aussi devraient descendre du balcon

Les élections sociales n'ont lieu que tous les quatre ans. Cette fois-ci, elles ont été remportées brillamment par l'UBOT. Dommage pour la CSC. Mais cela ne leur donne

pas le droit de continuer à se comporter en mauvais perdants et à tempêter contre notre organisation. Aussi bien la CCSP que la CSC Transcom continuent à noircir et à attaquer l'UBOT, à lever le doigt en disant «fi donc!». Ce n'est pas beau et c'est tout à fait inutile ! Tantôt on gagne, tantôt on perd. Cette fois-ci, c'est la CSC qui a perdu, comme le montrent les chiffres. Pas les chiffres de la FGTB, mais les chiffres du Service Public Fédéral de l'Emploi.

Nous savons de source bien informée que la CSC Transcom vient d'organiser des réunions ayant comme seul point à l'ordre du jour : «Comment combattre l'UBOT ?». Soyons clairs. L'UBOT a d'autres adversaires que la CSC : un patronat qui se montre de plus en plus agressif (voire plus loin), un gouvernement qui ne gouverne pas. Voilà les adversaires avec lesquels l'UBOT veut se battre, chaque fois que ce sera nécessaire. Négocier quand c'est possible, se battre quand c'est nécessaire. Et de préférence avec la CSC à nos côtés !

#### Quand les choses deviennent sérieuses, il faut mieux que les syndicats agissent de concert

L'automne sera suffisamment chaud pour affronter les défis ensemble. Si nous voulons un accord interprofessionnel substantiel pour ceux qui gagnent le moins, si nous voulons des accords sectoriels avec un contenu, il vaut mieux agir ensemble. Les prochaines élections sociales n'ont lieu que dans quatre ans. Il faudra se serrer les coudes pour améliorer le pouvoir d'achat des travailleurs du transport et de la logistique, pour préserver leur statut social et sauvegarder les pensions.





et les prépensions. Chers collègues de la CSC, ne vous trompez pas d'ennemi, montrez votre volonté de travailler ensemble et de passer à l'action avec nous au cas où c'est nécessaire.

### Le chaos à Zaventem !

Début août, la bombe explose à Zaventem. Les bagagistes de Flightcare et d'Aviapartner se mettent en grève, avec de lourdes conséquences pour les voyageurs, coincés à l'aéroport ou forcés de partir sans bagages. L'UBOT reconnaît la grève. Il va de soi que le personnel aurait préféré ne pas recourir à cette arme ultime. L'UBOT et ses militants avaient d'ailleurs mis tout en œuvre pour prévenir la grève en signalant le problème en temps utile à la direction et en proposant eux-mêmes des solutions. Mais avec une direction aveugle et sourde comme un pot, la situation devait exploser. Dans ce numéro, nous exposons notre version des faits.

Nous souhaitons d'autre part donner un message clair aux politiques qui poursuivent un double agenda et qui à l'occasion de ce conflit souhaitent libéraliser encore davantage l'assistance en escale sur l'aéroport de Zaventem. Des exemples de l'étranger nous apprennent qu'autoriser encore plus de manutentionnaires sur le terrain est source de problèmes encore plus grands. En effet, la concurrence se joue alors sur le dos des travailleurs, au détriment de leur statut, de la sécurité ou de la formation. Soyons clairs vis-à-vis de monsieur Schouppe : plaider pour plus de manutentionnaires sur Zaventem doit être considéré comme une déclaration de guerre ouverte au personnel et aux organisations syndicales. Qu'on ne s'étonne donc pas que de nouvelles actions soient déclenchées lorsqu'on tient des plaidoyers pour un troisième manutentionnaire.

### Mansour Osanloo

Cet été, pendant les vacances, il y a eu un anniversaire qui est passé inaperçu. Personne n'en a parlé. Pas un mot dans la presse nationale et internationale. Ce fut un triste anniversaire. Cela fait plus d'un an que notre camarade et syndicaliste iranien Osanloo Mansour est détenu à la prison Evin à Téhéran. Le seul crime qu'il ait commis, c'est d'être syndicaliste et d'avoir créé un syndicat pour les chauffeurs de bus à Téhéran, syndicat qui comptait rapidement

17.000 membres. Le régime des mollahs en Iran qui gouverne sur base de principes religieux, refuse obstinément d'appliquer les principes démocratiques de la séparation de l'église et de l'État et de reconnaître les libertés syndicales, la déclaration universelle des droits de l'homme. Toute personne qui ose fonder un syndicat indépendant est muselée, poursuivie et pour finir jetée en prison. Je réitère donc mon appel à tous les syndicalistes de signer la pétition en faveur de la libération de notre camarade iranien ou de poser tout autre acte de solidarité, aussi modeste soit-il, d'envoyer une lettre par exemple... car est-ce que nous ne sommes pas tous quelque part des Osanloo ?

### Autobus et autocars

**Ces derniers mois, le secteur a été par deux fois à la une de l'actualité.**

Avec VIA-SOC, nous avons assisté à la création du premier organe de contrôle du respect des conventions collectives par les fermiers de la société De Lijn. Un système unique, sans doute pour l'ensemble des secteurs. L'UBOT a été un des initiateurs de cet organe chargé de veiller au respect des conventions collectives. L'UBOT sait très bien que cette initiative n'aurait jamais vu le jour sans le soutien actif de la société De Lijn elle-même, aussi bien de la délégation CGSP que de la Secrétaire générale de la société, madame Lieten. Sans leur soutien, l'UBOT n'aurait jamais pu obtenir cette réalisation. Nous leur en sommes très reconnaissants.

Avec la création d'un deuxième pilier de pension, nous réalisons une importante avancée pour le personnel des bus et des cars dans le domaine de la pension complémentaire. En plus de la pension légale, le personnel pourra bénéficier dorénavant d'une pension complémentaire financée par le secteur. Et cet avantage était nécessaire quand on voit parfois le montant dérisoire de nos pensions légales. L'UBOT est fière de cette réalisation et à l'avenir, elle veillera scrupuleusement au développement de cet avantage important.

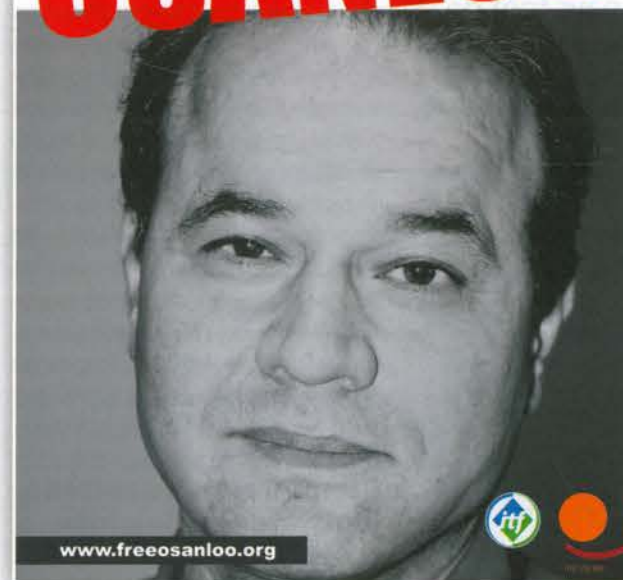
Frank Moreels  
Secrétaire fédéral.

# NOUS SOMMES TOUS DES OSANLOO.

Après le traitement et l'emprisonnement scandaleux de Mansour Osanloo dictés par le gouvernement iranien et les nouvelles qui nous parviennent quotidiennement sur les brimades et les sévices dont il est victime, un autre membre du syndicat indépendant des chauffeurs de bus a été victime de l'arbitraire, de l'intolérance religieuse et de la dictature des mollahs au pouvoir.



## FREE OSANLOO



Gholamreza Gholamhosseini, membre du conseil d'administration du syndicat Vahed, a été arrêté le 24 juin dernier par la police de Téhéran au moment où une activité était organisée dans le cadre de la Journée iranienne des femmes. Des forces de sécurité ont empêché Gholamhosseini d'entrer dans le stade où l'événement était organisé, il a été arrêté par la police et a ensuite été conduit au bureau de police de Gisha.

Même si le dirigeant syndical n'a été accusé d'aucun crime, le juge Hassan Dehghan Dehnavi, le même juge qui a traité le dossier du dirigeant syndical Mansour Osanloo, a ordonné l'emprisonnement de Gholamhosseini à la tristement célèbre prison d'Evin. L'emprisonnement a été ordonné pour une durée indéterminée, le temps que dure «l'instruction» de son dossier. De nouveau, les autorités religieuses bafouent ainsi tous les

droits de la défense et les droits de l'homme. Entre-temps, un triste anniversaire est passé inaperçu. Cela fait plus d'un an, le 10 juillet 2008 pour être précis, que Mansour Osanloo a été arrêté en raison de ses activités syndicales. L'UBOT ne laisse passer aucune occasion et aucune manifestation pour attirer l'attention de l'opinion publique et des instances officielles sur les pratiques scandaleuses des autorités iraniennes. C'est pourquoi nous appelons à la solidarité avec notre camarade Osanloo. N'oubliez

pas que nous sommes tous des syndicalistes et que quelque part, nous sommes aussi tous des Osanloo.

Les autorités religieuses iraniennes sont d'ailleurs très actives quand il s'agit de poursuivre des syndicalistes.

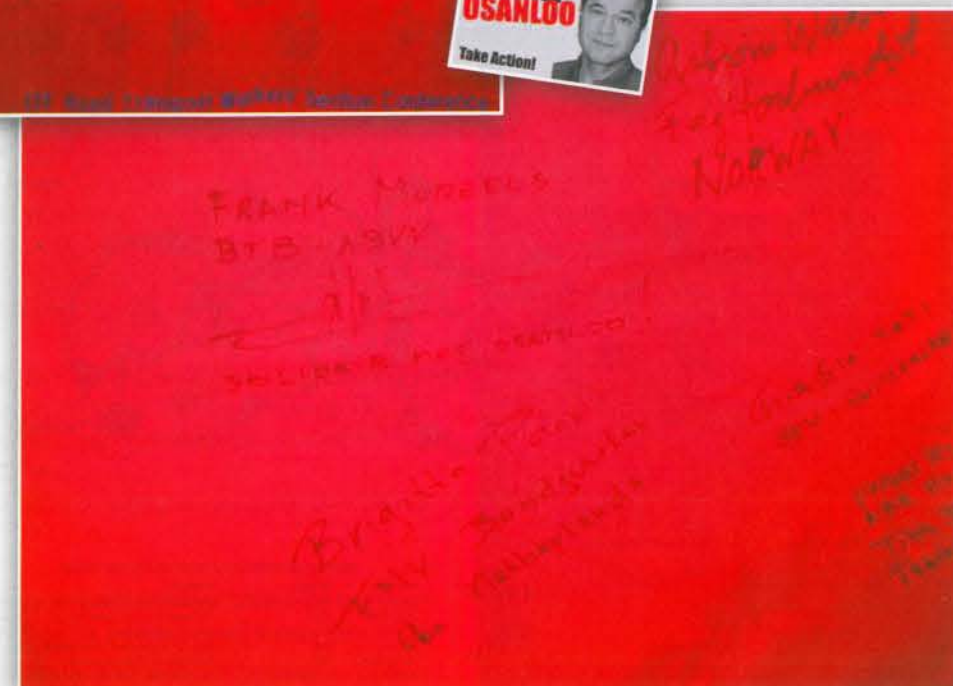
Nos camarades de la fédération syndicale internationale des enseignants nous ont informés de l'exécution (!) probable de Farzad Kamangar, enseignant et militant syndical. Pour plus d'informations, visitez le site <http://www.ei-ie-org/savefarzad>.

De plus, le journaliste Ali Reza Saghaei a été arrêté et écroué à la tristement célèbre prison Evin où sont emprisonnés les prisonniers politiques. Ce journaliste sympathisait avec les fondateurs de syndicats libres et soutenait activement la cause de Mansour Osanloo.

Son cas est semblable à celui de Osanloo. Il y a deux mois, il a pris la parole devant l'Organisation internationale du Travail à

Genève pour dénoncer la persécution de syndicalistes, plus particulièrement en Iran. A son retour, il «disparaît» pour réapparaître un peu plus tard à la prison Evin. Entre-temps, sous pression internationale, il a été rendu sa liberté.

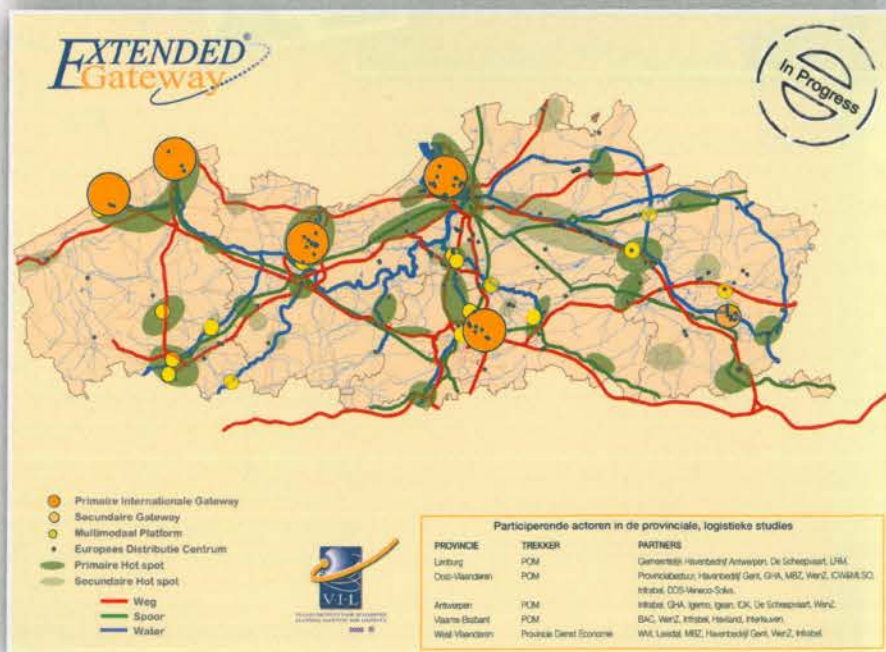
Il est clair que la liberté d'association et la liberté d'expression sont poursuivies impitoyablement par les mollahs iraniens !





# LOGISTIQUE : LE GRAND BOND

Le secteur logistique joue depuis quelques années un rôle clé dans le développement et la croissance économiques de notre pays. Notre situation favorable, notre bonne accessibilité grâce à l'importance des réseaux routier, ferroviaire et navigable et la flexibilité du cadre social et économique du pays font de la Belgique pour les entreprises internationales l'endroit idéal pour s'y établir et développer leurs activités logistiques en Europe.



Entre-temps, dans la filière logistique, ce secteur a pris le dessus sur le secteur du transport, tant en termes de valeur ajoutée qu'en termes d'emplois. Et vu son énorme potentiel d'emploi, la croissance du secteur est loin d'être terminée. Étant donné la diversité des activités et des secteurs, la nécessité d'instaurer un cadre réglementaire régissant la concertation s'est faite ressentir de plus en plus fort. Car il ne fait pas l'ombre d'un doute qu'en matière de concertation sociale, il reste du pain sur la planche dans le secteur logistique. Voilà un défi que l'UBOT est fermement décidée à relever.

## L'importance du secteur logistique en Belgique

Selon une étude de la Banque Nationale, notre pays possède un certain nombre d'atouts uniques pour être et rester en tête du peloton européen dans le domaine de la logistique. La présence de ports importants, la proximité d'un marché européen disposant d'importants moyens financiers et une infrastructure de transport multimodale contribuent au fait que la logistique constitue un des secteurs forts de l'économie belge. En effet, notre pays n'est pas seulement situé au cœur de l'Europe, au centre de la « banane » logistique, à proximité d'innombrables centres commerciaux et industriels; de nombreuses études démontrent par ailleurs qu'il possède le savoir-faire et les infrastructures nécessaires pour se maintenir au sommet. Cela n'étonnera donc personne que dans un pays où l'économie de services est devenue de loin le principal pilier économique, les décideurs politiques en Flandre et en Wallonie misent tout sur l'extension, le développement et l'encadrement des activités logistiques dans notre pays. La création de différents centres d'étude et de cellules

# EN AVANT ?

de réflexion tels que l'Institut flamand de la Logistique (VIL) et le projet "Logistics in Wallonia" ont pour objectif principal de réaliser un travail de recherche. Mais ces instituts participent également à la réflexion sur le développement et l'innovation du secteur logistique, à la promotion des atouts logistiques du pays, à l'information et au soutien des activités logistiques ainsi qu'à la création de réseaux où les différents acteurs peuvent se rencontrer.

Un rapport récent de la Banque mondiale met la Belgique en 12e position sur le plan mondial en ce qui concerne les plateformes logistiques. D'après les chiffres les plus récents publiés par la Banque nationale, le secteur a réalisé en 2005 un chiffre d'affaires de plus de 5 milliards d'euros et représentait près de 57.000 emplois. Les activités logistiques génèrent une importante partie de la prospérité du pays mais elles ne peuvent être mises en œuvre que si elles passent par les portes logistiques, les fameux points de transfert tels que les ports et les aéroports. Mais si notre pays veut poursuivre son développement et ne pas se gripper dans cette croissance, il devra s'atteler

à développer l'intermodalité des transports, intégrant les différents réseaux de transport dans un seul réseau multimodal de l'hinterland (appelé 'extended gateway' dans le jargon logistique). L'activité logistique n'est plus une donnée nationale et encore moins régionale ou locale. Le projet « Trilogiport » qui vise une coopération étroite entre le port d'Anvers et le port intérieur de Liège n'est qu'un exemple de la manière dont différentes plateformes logistiques arrivent à une collaboration transrégionale. (Lisez plus loin dans cette édition les interviews de Mauro Lenzini, bourgmestre, et de Serge Fillot, échevin en charge de l'emploi de la commune d'Oupeye). Les investissements dans ces "extended gateways", qui visent à relier et à connecter différents points de transit, minimisant le coût logistique pour les entreprises et créant une importante valeur ajoutée, sont d'une importance inestimable pour le développement futur de notre économie. Le succès des terminaux pour la navigation intérieure de Willebroek et Meerhout démontrent que les investissements dans ces « extended gateways » sont une nécessité absolue.

## Chiffre d'affaires 2005:

3.332,50 millions d'euros (Logistique à l'exclusion des services postaux)  
5.040,10 millions d'euros (Logistique, services postaux compris)  
4.256,30 millions d'euros (Secteur du transport aérien/terrestre/maritime)

## Chiffre d'emploi 2005:

36.537 (Logistique à l'exclusion des services postaux)  
73.917 (Logistique, services postaux compris)  
56.472 (Secteur du transport aérien/terrestre/maritime)

## L'UBOT se bat pour le secteur logistique

La création d'une seule commission paritaire de la logistique n'a pas seulement mis fin au flou artistique existant concernant les conditions de salaire et de travail, elle assure aussi une plus grande sécurité juridique tant aux employeurs qu'aux travailleurs. Étant donné le caractère transrégional du secteur, l'UBOT développe son action dans le secteur en tenant compte de cet aspect, au-delà des frontières régionales, en convoquant notamment à des intervalles réguliers des réunions intersièges. De grandes entreprises comme TNT, DHL, UTI, Ceva-Logistics ne limitent pas leurs activités à une seule région, elles les déploient au départ de différents sites sur l'ensemble du territoire belge, voire sur le territoire de plusieurs pays. L'échange d'informations et le soutien assuré sur une échelle interrégionale mais aussi européenne, sont des facteurs essentiels permettant à l'UBOT de développer un syndicat plus fort et plus uni encore dans le secteur de la logistique.

Notre brochure "En Route ... dans la logistique" a été spécialement conçue dans le but de fournir une information rapide et correcte sur les conditions de travail et de salaire, couplée à d'autres informations utiles et pratiques concernant par exemple les primes (syndicales), la prépension, les délais de préavis, etc.

Ce petit guide pratique et instructif est destiné exclusivement aux ouvriers du secteur logistique.

**Commandez-le encore aujourd'hui. Il vous sera envoyé gratuitement sur commande passée par téléphone au n° 03 224 34 34 ou par e-mail à l'adresse [btb@btb-abbv.be](mailto:btb@btb-abbv.be) avec la mention WWlog.**





# LE PROJET "TRILOGIPORT LIEGE" En route

Un vaste projet commence enfin à se concrétiser dans la région liégeoise. En effet, depuis de nombreuses années nous entendions parler d'une plate-forme multimodale baptisée « Liège Trilogiport », mais comme tout projet d'une telle envergure il fallait s'attendre à rencontrer des problèmes et ceux-ci ont été nombreux.



Premier blocage de la part d'Electrabel, car les terrains lui appartenant devaient être expropriés et les premières difficultés ont commencé par rapport au prix. Un recours au Conseil d'Etat a même été introduit. Heureusement les choses se sont arrangées. Restait néanmoins le problème des riverains qui dès le départ ont été associés. Ceux-ci craignaient qu'un tel chantier nuise à l'environnement et à leur quiétude par un passage incessant de véhicules lourds. Des moments de vive tension ont permis de revoir le projet d'aménagement du site de manière plus conviviale.

## Présentations

Premier port intérieur belge et troisième port intérieur d'Europe, le complexe portuaire liégeois, avec un trafic annuel de plus de 21 millions de tonnes, connaît depuis plusieurs années une expansion constante. Le Port autonome de Liège s'est vu confier par la Région wallonne une zone exceptionnelle de 100 hectares situées le long du canal Albert, à Hermalle-sous-Argenteau. Cette future plate-forme multimodale, baptisée « Liège Trilogiport », deviendra dans un avenir proche un véritable « village logistique » au cœur de l'Europe. C'est pourquoi face à cette croissance, le



port d'Anvers s'est naturellement tourné vers le Port de Liège, situé à 14 heures de navigation d'Anvers, afin de nouer des accords durables. L'objectif est simple : assurer une logistique fluide de distribution en aval du déchargement portuaire via une excellente collaboration entre le Port d'Anvers et le port liégeois.

Pour mettre tous les atouts dans son jeu, le Port autonome de Liège s'est associé avec le Port maritime d'Anvers et SPI+ (Agence de développement économique de la Province de Liège) dans le cadre d'un contrat de groupement d'intérêt économique pour le développement et la commercialisation de Trilogiport.



Serge FILLOT, échevin socialiste ayant en charge de l'Emploi et des Travaux



Mauro LENZINI, bourgmestre de la commune d'Oupeye depuis décembre 2006

## Ses atouts

Trois accès à la mer (Anvers, Rotterdam et Dunkerque), trois modes de transport (eau, rail et route), trois marchés transfrontaliers (France, Pays-Bas et Allemagne). Situé au cœur du réseau Rhin-Escaut-Meuse, ce futur « village logistique » touche une zone constituée de 56 millions d'habitants dans un rayon de 250 kilomètres. Stratégiquement située, cette plate-forme multimodale a pour objectif principal d'attirer les entreprises utilisatrices de la voie d'eau et des centres de distribution européens ayant une activité à haute valeur ajoutée et génératrice de nombreux emplois nouveaux.

**Afin d'avoir les différents points de vue en la matière, En Route a rencontré l'Echevin de l'Emploi d'Oupeye, ainsi que le Bourgmestre.**

**ER** Pouvez-vous nous parler de Trilogiport, mais surtout de l'aspect emploi d'un tel projet ?

**SF/ML** La création de Trilogiport est une aubaine dans le cadre du redéploiement économique de la région liégeoise. Nous espérons que des entreprises à haute valeur ajoutée vont venir s'installer sur le site afin de créer des emplois. D'après une étude réalisée, il pourrait s'agir de quelques 2.000 nouveaux emplois.

Il serait surtout intéressant - et nous y travaillons - de mettre en place une structure unique qui serait un relais entre les demandeurs d'emploi et les entreprises venant s'installer sur le site, cela en partenariat avec le Forem, qui est un partenaire incontournable, l'ASBL Basse Meuse et développement pour répondre le plus efficacement possible à la demande des entreprises et surtout des demandeurs d'emploi.

Nous pourrions même envisager d'assurer des formations spécifiques selon les demandes.

**ER** Comment un tel projet est-il passé auprès de riverains ?

**SF/ML** Il faut savoir que dès le début du projet ceux-ci ont été associés de manière permanente. Nous avons fait des réunions d'informations, afin de bien leur expliquer

tous les aspects d'un tel chantier. Il faut savoir qu'à aucun moment ceux-ci n'ont remis en cause le projet, car ils étaient conscients de l'emploi que cela pouvait générer sur la région. Ils voulaient seulement s'assurer que l'environnement serait respecté et aussi qu'un défilé de camions ne soit pas permanent dans leur village.

Tout a donc été mis en œuvre pour répondre de manière positive à leurs craintes par la création d'un pont situé au nord de la plate-forme et des voiries reliant celle-ci au réseau autoroutier, pour une valeur estimée à 15 millions €. A cette estimation vient s'ajouter les plantations et les murs anti-bruit en bordure d'autoroute.

**ER** A quand le début des travaux ?

**SF/ML** Le démarrage des travaux préparatoires est prévu dans le début de l'automne 2008 et le Port de Liège espère accueillir les premières entreprises sur le site fin 2011.

**ER** Un grand merci d'avoir accepté de répondre aux questions de l'UBOT et de nous avoir fourni tous ces renseignements. Nous serons amenés à nous rencontrer de nouveau vu que vous avez promis de nous tenir au courant du suivi et surtout du nom des sociétés qui vont s'implanter dans la région.



# PRIX DU DIESEL:

## YVES LETERME ET ETIENNE SCHOUPPE JOUENT LE JEU DES EMPLOYEURS !

Avant les vacances, c'était la catastrophe sur les routes européennes. En France et en Espagne, des routiers organisaient des barrages ou des opérations escargot (ralentissements visant à provoquer des bouchons). En Belgique, l'UPTR, une des trois fédérations patronales dans le secteur du transport routier, organisait le 18 juin 2008 une action à Bruxelles. Tous ces mouvements étaient organisés pour protester contre la hausse constante du prix du gasoil. Que le prix du gasoil soit trop élevé, personne ne le niera. Seulement, la question est de savoir comment gérer ce type de problème. Cette question fondamentale a reçu une réponse unilatérale : le Premier Ministre Y. Leterme et le Secrétaire d'Etat à la Mobilité E. Schouppe n'ayant invité que les seules fédérations patronales à une concertation sur la problématique.



Soyons clairs : ce ne sont pas les chauffeurs salariés qui ont mené ces actions. Ce sont les (petits) indépendants, les entrepreneurs donc, qui avaient choisi de brandir la menace d'organiser des barrages routiers. Soit dit en passant, comme secrétaire syndical, je suis bien curieux de savoir ce que feraient les pouvoirs publics si les syndicats des routiers salariés avaient recours à ce type d'action... Même si certains de nos affiliés sympathisaient avec ces actions, l'UBOT-FGTB ne les a pas soutenues, non pas parce qu'elle ne reconnaît pas la réalité, mais parce que les employeurs frappaient à la mauvaise porte et, qui plus est, coupaient leur plaidoyer à un abaissement des charges salariales au

détriment des salariés. Que nos membres ne se laissent donc pas tromper. A plus long terme, ce que les employeurs réclamaient au gouvernement, ne profiterait nullement aux chauffeurs salariés.

### Frapper à la mauvaise porte

Le carburant est un élément majeur de la formation des prix dans le transport routier pour compte de tiers. Les fluctuations des prix devraient dès lors être répercutées dans le prix au client. Demander des interventions supplémentaires aux pouvoirs publics fausserait le prix et la concurrence et reviendrait



au bout du compte à présenter la facture à la collectivité, c'est-à-dire aux contribuables, donc à nous tous. De plus, le gouvernement belge ne dispose d'aucune marge de manœuvre dans ce dossier à caractère éminemment européen : la Commission européenne n'approuvera jamais une mesure prise unilatéralement par la Belgique. Les employeurs savent d'ailleurs qu'en ce qui concerne les prix des carburants et les accises qui sont levées sur ceux-ci, notre pays occupe une position fort confortable et se situe au milieu du peloton européen. Chez nos principaux concurrents, l'Allemagne, les Pays-Bas, ... les prix sont plus élevés. En réalité, les employeurs belges disposent d'un avantage concurrentiel non négligeable sur cette composante du prix.

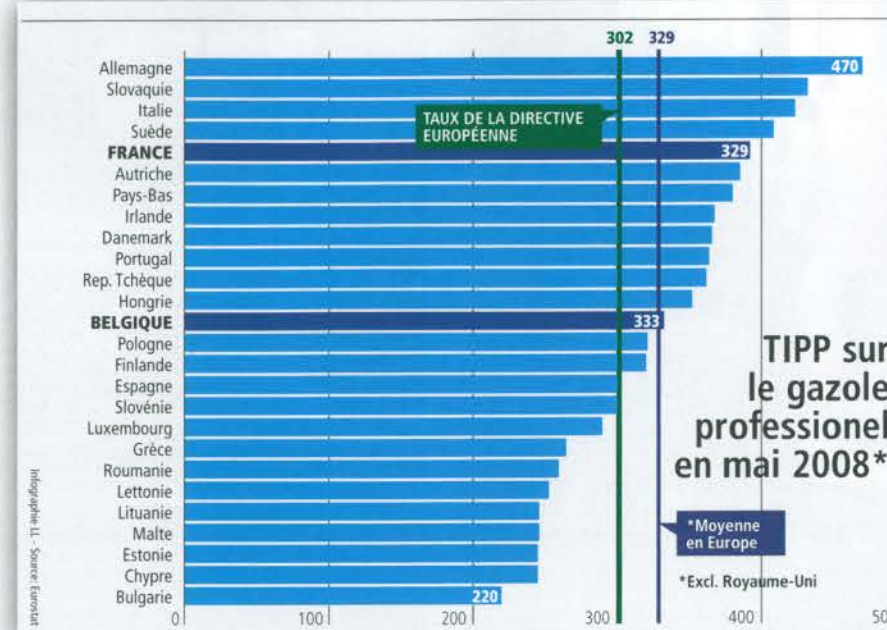
### Diminuer les salaires ?

Dans le même élan, les employeurs réclamaient une réduction des charges salariales. La demande des milieux patronaux de dispenser du paiement de cotisations sociales les indemnités payées aux chauffeurs pour les activités qui ne constituent pas vraiment du temps de travail (il s'agit notamment du temps de disponibilité « non productif » : le chauffeur est à la disposition de l'employeur sans qu'il se trouve effectivement au volant, par exemple pendant le chargement ou le déchargement du camion) ne date pas de hier. Ainsi, ils passeraient de nouveau la facture à l'Etat et à l'ONSS. De plus, la masse salariale sur laquelle des cotisations sociales sont dues, diminuerait, avec toutes les conséquences néfastes pour le statut social

du chauffeur salarié (par exemple lorsqu'il part à la pension). L'UBOT-FGTB a donc refusé dès le début des actions patronales de jouer ce petit jeu et a demandé au Secrétaire d'Etat à la Mobilité E. Schouppe et au Premier Ministre Y. Leterme d'être invitée à la table de négociation afin de pouvoir exposer la position des travailleurs. Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité n'a même pas daigné nous répondre tandis que le Premier Ministre a fait savoir que la discussion ne porterait pas sur le statut des travailleurs salariés, qu'il situait cette discussion dans le cadre des négociations interprofessionnelles de l'automne en vue de conclure un accord interprofessionnel (lisez la traduction de la réponse du Premier Ministre ci-contre). Nous ne manquerons donc pas de lui rappeler ses promesses et suivrons de très près le déroulement de ces discussions.

### Les employeurs ouvrent leur parapluie

L'UBOT-FGTB ne comprend d'ailleurs pas pourquoi les fédérations patronales rompent avec la tradition de la concertation sociale et s'adressent directement au gouvernement. Interpellés à ce sujet le 25 juin au sein de la Commission paritaire du Transport, les représentants des employeurs ont affirmé n'avoir été pour rien dans le fait que les organisations syndicales n'ont pas été invitées à participer à la concertation, que cette décision relevait de la responsabilité du seul gouvernement. Mais qu'en faisant cette démarche unilatérale, ils aient rompu avec la concertation sociale dans le secteur, est de leur entière responsabilité. Une chose est claire : l'UBOT ne se laissera pas mettre devant le fait accompli et n'hésitera pas à prendre ses responsabilités si des décisions devaient être prises qui mettraient en cause le statut du chauffeur professionnel.





# DEUXIEME EDITION DU LIVRE NOIR SUR LA SECURITE DES PARKINGS LE "BLACK BOX" DE L'UBOT

Il y a un an, en septembre 2007, la FGTB-UBOT présentait son Livre noir sur la sécurité des parkings. Ce Livre noir était basé sur une enquête organisée et réalisée avec l'aide de nos affiliés, de nos militants et de notre personnel. Nous nous étions également entretenus avec des chauffeurs sur la route et avons pris note de leurs plaintes et attentes. Sur la base des résultats de notre enquête, nous avons pu lancer un signal à plusieurs responsables politiques : les ministres en charge de la Mobilité et des Travaux publics (tant au niveau régional qu'au niveau fédéral), le Conseil européen des ministres des Transports, les fédérations européenne et internationale des ouvriers du transport (ETF et ITF), les fédérations patronales, ...

## Un an plus tard, l'heure est au bilan

L'UBOT est fier d'avoir au moins réussi à mettre la problématique à l'agenda politique en publiant son Livre noir. La santé et la sécurité des chauffeurs sont au centre des

préoccupations et elles sont étroitement liées à la qualité et au nombre de parkings disponibles le long des autoroutes. C'est de ces parkings que dépendent la qualité des repas des chauffeurs, la qualité de leur repos ou de leurs conditions d'hygiène personnelle, ...

Le temps était donc venu de dresser un bilan et de descendre sur place pour voir ce qui avait changé, autrement dit de faire une nouvelle enquête pour vérifier si les bonnes intentions des pouvoirs publics s'étaient traduites en mesures positives sur le terrain. La réponse est simple : pour ainsi dire rien n'a changé. Malheureusement, force nous est de constater que nous arrivons aux mêmes conclusions que l'année passée : **il reste difficile de trouver des parkings sécurisés et confortables !**

## Les cinq constatations que nous avons faites restent d'actualité

1. La vie coûte toujours cher sur la route, plus cher même que l'an dernier.
2. Rien n'a changé aux (mauvaises) conditions d'hygiène personnelle.
3. Il manque toujours des places de stationnement le soir et la nuit.
4. Plus que jamais, l'aménagement de parkings dotés du confort nécessaire est un problème européen.
5. La sécurité – surtout celle des chauffeurs – n'est toujours pas une priorité.

## Un "Black Box" de l'UBOT qui dresse un inventaire complet

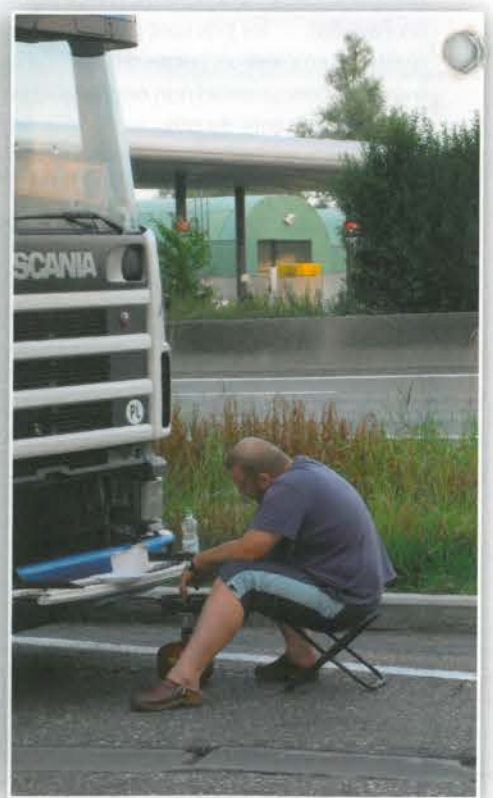
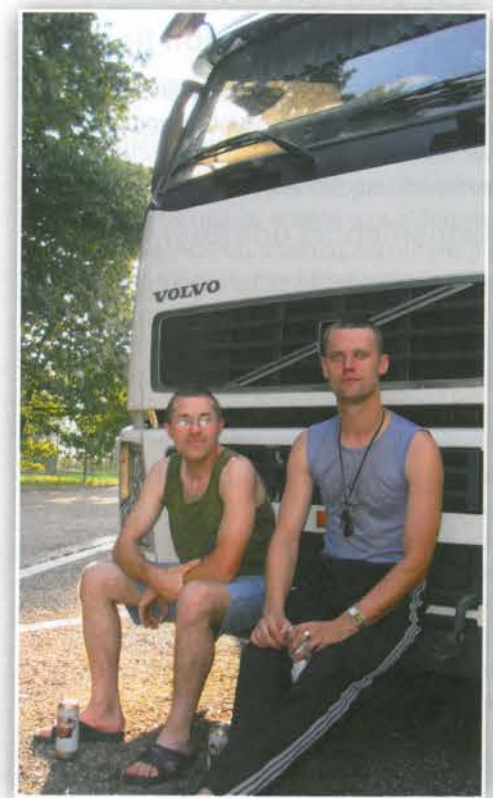
Le 8 septembre, l'UBOT a rendu publiques les conclusions de la nouvelle enquête menée pendant les mois de juillet et août. Le «Black Box» contient différents éléments :

- un petit livre pratique reprenant les résultats de l'enquête et les constatations faites sur le terrain;
- un CD avec un petit film aux images éloquentes;
- les coordonnées du blog sur lequel nous publions des informations complémentaires et des articles sur la sécurité et le confort des parkings: [UBOTBlackbox.blogspot.com](http://UBOTBlackbox.blogspot.com)

On trouve donc dans le Box un peu pour tous les goûts.

## Vous souhaitez commander notre «Black Box» ?

Envoyez un mail à [dinneke.fleerackers@btb-abvv.be](mailto:dinneke.fleerackers@btb-abvv.be) ou appelez le 03/224 34 37.





# CONSEILS DE LA POLICE FÉDÉRALE POUR ROUTIERS CONTRE LES AGRESSIONS POSSIBLES SUR LES PARKINGS

## CONSEILS A L'ATTENTION DES CHAUFFEURS DE CAMION

- Ne stationnez jamais sur un parking désert. Essayez toujours de stationner en groupe. Le contrôle social est très important. Il ne s'agit pas d'espionner les collègues, mais de surveiller les moindres faits suspects dans votre environnement et de les signaler immédiatement aux services de police. Ne laissez jamais votre camion sans surveillance. Au besoin, assurez une tournante dans la surveillance des camions.
- Fermez les camions et stationnez toujours dos à dos.
- Évitez les endroits sombres sur les parkings.
- Préférez si possible un parking surveillé.
- Si quelque chose vous paraît suspect, contactez au plus vite les services de police via le numéro d'appel d'urgence 112. Restez à distance et ne faites rien qui pourrait inutilement vous mettre en danger.
- Si vous deviez vous trouver face à face avec les auteurs présumés, n'essayez pas de les retenir, mais attirez l'attention du voisinage en faisant du bruit.
- Si vous êtes amené à abandonner votre remorque chargée, essayez de garer votre camion de façon telle qu'un obstacle empêche l'accès à l'arrière de celui-ci. Vous éviterez ainsi que les voleurs ne puissent entrer par ce côté.
- Vérifiez votre véhicule après chaque arrêt. Vérifiez si les câbles et ceintures n'ont pas été endommagés et s'ils ne doivent pas être réparés. Vérifiez si les scellés, cadenas ou autres systèmes de protection n'ont pas été déplacés ou endommagés et remplacez-les si nécessaire. Comparez les numéros des scellés à celui figurant sur les documents de bord.
- Assurez-vous que l'extérieur du véhicule (la bâche) n'a pas été endommagé. N'oubliez pas de vérifier le toit, ni la benne. Contrôlez tous les compartiments de stockage externes, sans oublier le dessous de votre camion.
- Ne montez jamais dans votre camion si vous pensez avoir remarqué quelque chose de suspect.
- Ne fermez pas les portes des remorques qui sont vides.
- Suivez toujours l'itinéraire indiqué par votre employeur qui pourra ainsi vous localiser plus facilement.
- Faites toujours une déclaration des incidents. Toute information peut aider les services de police à retrouver les auteurs.
- N'engagez pas trop vite une conversation avec un collègue sur votre chargement. Quelqu'un peut toujours vous entendre.
- Si possible, placez un accessoire de sécurité aux portes de votre cabine quand vous dormez. Les cambrioleurs n'hésitent en effet pas à forer les serrures pour entrer dans la cabine et y dérober les effets personnels du chauffeur.

## CONSEILS A L'ATTENTION DES EMPLOYEURS

- Procurez à vos chauffeurs un itinéraire sûr.
- Pour la nuit, laissez de préférence la remorque chargée chez votre client.
- La nuit, évitez que vos véhicules chargés ne doivent rester sur la voie publique. Evitez par exemple que le chauffeur fasse le chargement le soir avant son départ.
- La nuit, laissez les véhicules sur un parking surveillé. S'il le faut, organisez-vous avec des collègues qui ont un parking surveillé.
- Faites rouler en convoi les camions transportant des marchandises intéressantes pour les voleurs.
- Insistez auprès de vos chauffeurs pour qu'ils évitent de prendre des risques.
- Évitez d'avoir de la publicité trop voyante sur vos véhicules. Certaines publicités peuvent attirer les voleurs.
- Soyez discrets à propos de vos clients et de leurs marchandises. Vous éviterez ainsi que ces informations ne soient utilisées à mauvais escient.
- Quand un vol a eu lieu, prévenez le plus rapidement possible la police. Certaines marchandises dérobées sont revendues dans les heures ou les jours qui suivent le vol.
- Equipez tous vos véhicules de moyens de sécurité contre les visites indésirables :
  - Placez un „multilock“ au levier de vitesses de vos camions;
  - Prévoyez un verrou spécial pour vos containers;
  - Placez un verrou spécial sur vos remorques détachées du camion;
  - Placez une serrure supplémentaire à la cabine de vos chauffeurs.

## Salaire services réguliers - services publics d'autobus pour VVM - C.P. 140.01

A la suite du dépassement de l'indice pivot, les salaires du personnel roulant des services publics d'autobus VVM 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 20.00 h et 06.00 t supplément € 1,29/h
0 - 6 mois	12,7648	25,5296	14,0548
6 mois	12,8433	25,6866	14,1333
1 an	12,9533	25,9066	14,2433
2 ans	13,0821	26,1642	14,3721
3 ans	13,1926	26,3852	14,4826
4 ans	13,3215	26,6430	14,6115
5 ans	13,4037	26,8074	14,6937
6 ans	13,5936	27,1872	14,8836
8 ans	13,7830	27,5660	15,0730
10 ans	13,9797	27,9594	15,2697
12 ans	14,0881	28,1762	15,3781
14 ans	14,1961	28,3922	15,4861
16 ans	14,4269	28,8538	15,7169
18 ans	14,5381	29,0762	15,8281
20 ans	14,7337	29,4674	16,0237
22 ans	14,8457	29,6914	16,1357
24 ans	14,9567	29,9134	16,2467
25 ans	15,0398	30,0796	16,3298
26 ans	15,1512	30,3024	16,4412
28 ans	15,2623	30,5246	16,5523
29 ans	15,3737	30,7474	16,6637

**Indemnité RGPT :** € 173,48 nets par trimestre (minimum 10 jours de prestations de travail effectifs par trimestre).

**Allocation mensuelle nouveaux services :** € 126,18 (minimum 110 jours de prestations de travail effectifs).

**Indemnité forfaitaire pour 1ère interruption du jour > 1 h :** € 1,72.

**Supplément pour travail de samedi :** 15% du salaire horaire.  
**Supplément pour prestations imprévues :** 25% du salaire horaire.

**L'employeur met des vêtements de travail à disposition :** indemnité pour entretien : € 18,84/an.

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

## Salaire services réguliers - services publics d'autobus pour VVM - C.P. 140.01

A la suite du protocole d'accord les salaires du personnel roulant des services publics d'autobus VVM ont été augmentés de € 0,02 le 1er septembre 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 20.00 h et 06.00 t supplément € 1,29/h
0 - 6 mois	12,7848	25,5696	14,0748
6 mois	12,8633	25,7266	14,1533
1 an	12,9733	25,9466	14,2633
2 ans	13,1021	26,2042	14,3921
3 ans	13,2126	26,4252	14,5026
4 ans	13,3415	26,6830	14,6315
5 ans	13,4237	26,8474	14,7137
6 ans	13,6136	27,2272	14,9036
8 ans	13,8030	27,6060	15,0930
10 ans	13,9997	27,9994	15,2897
12 ans	14,1081	28,2162	15,3981
14 ans	14,2161	28,4322	15,5061
16 ans	14,4469	28,8938	15,7369
18 ans	14,5581	29,1162	15,8481
20 ans	14,7537	29,5074	16,0437
22 ans	14,8657	29,7314	16,1557
24 ans	14,9767	29,9534	16,2667
25 ans	15,0598	30,1196	16,3498
26 ans	15,1712	30,3424	16,4612
28 ans	15,2823	30,5646	16,5723
29 ans	15,3937	30,7874	16,6837

**Indemnité RGPT :** € 173,48 nets par trimestre (minimum 10 jours de prestations de travail effectifs par trimestre) pour les ouvriers entrés en service avant le 01.07.2008. € 57,83 nets par mois (minimums 10 jours de prestations de travail effectifs par mois) pour les ouvriers entrés en service après le 01.07.2008.

**Allocation mensuelle nouveaux services :** € 126,18 (minimum 110 jours de prestations de travail effectifs).

**Indemnité forfaitaire pour 1ère interruption du jour > 1 h :** € 1,72.

**Supplément pour travail de samedi :** 15% du salaire horaire.  
**Supplément pour prestations imprévues :** 25% du salaire horaire. **L'employeur met des vêtements de travail à disposition :** indemnité pour entretien : € 18,84/an. **L'employeur ne met pas de vêtements de travail à disposition :** € 7,44/mois.



# PENSION COMPLÉMENTAIRE POUR LES TRAVAILLEURS DES SECTEURS AUTOBUS ET AUTOCARS

Depuis le 1er janvier 2008, les travailleurs des sous-commissions paritaires 140.01/02/03 bénéficient d'un plan de pension qui prévoit donc la constitution d'une pension complémentaire. Outre la constitution d'une pension complémentaire, le plan prévoit également un volet de solidarité. Voici les lignes de force du plan de pension. Nous nous attardons également sur les points importants les plus intéressants pour les travailleurs.

## Le volet "pension complémentaire"

**Pourquoi une pension complémentaire ? N'y a-t-il pas de pension légale ?** > Chaque travailleur en Belgique a droit à une pension légale payée par l'État. Outre la pension légale (appelée le premier pilier), la possibilité existe de constituer une pension complémentaire par l'intermédiaire de son employeur (= deuxième pilier). Le Fonds social des autobus et des autocars se chargera de l'organisation de cette pension complémentaire. Tous les travailleurs du secteur peuvent donc prétendre à la pension complémentaire en plus de leur pension légale.

**La pension complémentaire, se substitue-t-elle à la pension légale ?** > Non, lorsque le travailleur prend sa pension, il touchera tous les mois sa pension légale et recevra en plus en une seule fois le montant de sa pension complémentaire.

**A combien s'élèvera la pension complémentaire ?** > Une pension complémentaire est en quelque sorte un compte épargne. On y verse de l'argent et chaque année on touche ses intérêts. Quand il part à la retraite, le travailleur recevra le montant placé sur son compte pension. Le Fonds social versera chaque année 100,00 euros sur le compte pension du travailleur auprès de la compagnie d'assurances qui placera cet argent de sorte que le travailleur recevra en plus des intérêts. A ceux-ci viendra encore s'ajouter une participation bénéficiaire. La législation actuelle prévoit que lorsque le travailleur part à la retraite, le compte pension devra avoir rapporté un intérêt d'au moins 3,25 % par an. Le montant de la pension complémentaire dépendra donc de deux facteurs : les intérêts (+ l'éventuelle participation bénéficiaire) et le nombre d'années que le travailleur est occupé dans le secteur. Plus longtemps le travailleur travaillera dans le secteur, plus élevé sera le montant de sa pension complémentaire. Si le travailleur est occupé à temps partiel, le montant de 100,00 euros est modulé en fonction son pourcentage d'occupation.

**Que devient le compte pension en cas de décès du travailleur ?** > En cas de décès du travailleur avant sa retraite, les survivants ont droit au montant figurant sur son compte pension.

**Que devient la pension complémentaire quand le travail-**

**leur quitte le secteur ?** > Le montant se trouvant sur le compte pension appartient au travailleur. Donc, s'il quitte le secteur, l'épargne qu'il a constituée reste placée à son nom auprès de l'assureur. Précisons que la loi n'autorise pas la liquidation de cette épargne avant l'âge de 60 ans.

**Quel montant se trouve déjà sur le compte épargne ?** > L'assureur transmet chaque année au travailleur un extrait détaillant l'état de son compte pension. On appelle cet extrait "la fiche de pension". Pour connaître la situation du compte, le travailleur doit voir les "réserves" qu'il a constituées.

## Le volet "solidarité"

**Couverture décès** > En cas de décès avant la date prévue de la retraite, le plan prévoit un capital décès supplémentaire. Ce capital décès supplémentaire s'ajoute aux avoirs qui se trouvent sur le compte pension individuel du travailleur au moment du décès. Il s'élève à 1.500,- euros par travailleur occupé à temps plein.

**Couverture dispense de prime** > Le travailleur victime d'une incapacité de travail complète à la suite d'une maladie ou d'un accident, ne reçoit plus de salaire de son employeur (après la période du salaire garanti). Le travailleur se trouvant dans cette situation n'est plus considéré comme un travailleur actif. Grâce à la couverture dispense de prime, la pension complémentaire continuera à être financée comme si le travailleur était resté actif, et ce à partir de la deuxième année qui suit l'accident ou la maladie.

**Couverture invalidité** > Afin de compenser quelque peu la perte de salaire subie par un travailleur victime d'une incapacité de travail complète à la suite d'un accident ou d'une maladie, le volet "solidarité" comprend également une couverture en cas d'invalidité. Le travailleur victime d'une incapacité de travail complète à la suite d'un accident ou d'une maladie pendant plus de 180 jours, recevra une indemnité unique de 500,- euros grâce à la couverture invalidité. Le travailleur occupé à temps partiel recevra ce montant, mais adapté à son pourcentage d'occupation. Le travailleur ne pourra prétendre à nouveau à une indemnité que s'il a repris le travail pendant au moins 180 jours. On peut bénéficier au maximum trois fois de cette indemnité.

**Couverture chômage** > Le paiement de la pension est garanti grâce à la couverture chômage lorsque le travailleur est mis en chômage temporaire pour raisons économiques.

## Si vous avez d'autres questions ...

... n'hésitez pas à contacter le secrétariat régional de l'UBOT qui se fera un plaisir de vous aider.

## 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 a été adaptée à l'indice à partir du 01.07.2008.

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	80,30	4,41
3 - 5	10,6526	21,3052	11,1526	80,30	4,41
6 - 10	10,7105	21,4210	11,2105	80,30	4,41
11 - 15	10,8288	21,6576	11,3288	80,30	4,41
16 - 20	11,0023	22,0046	11,5023	80,30	4,41
> 21	11,0629	22,1258	11,5629	80,30	4,41

**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.**

**Les prestations imprévues sont rémunérées avec un supplément de 25% du salaire horaire.**

**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.**

## Indemnité RGPT dans le secteur des autobus et des autocars

Le 25 juin dernier, trois conventions collectives ont été signées. Ces conventions modifient le calcul de l'indemnité RGPT dans les services publics et les services spécialisés d'autobus. (En ce qui concerne les autocars, le système de calcul de l'indemnité RGPT ne change donc pas).

### Services publics d'autobus - fermiers roulant pour le compte de la VVM - De Lijn

**Pour les travailleurs entrés en service d'un fermier avant le 1er juillet 2008, l'ancien mode de calcul de l'indemnité RGPT reste d'application, à savoir € 173,48 nets par trimestre, à condition qu'il y ait au minimum 10 jours de prestations de travail effectives par trimestre.**

**Le nouveau régime est d'application aux travailleurs entrés en service à partir du 1er juillet 2008 :** le montant mensuel de € 57,83 nets est payé dès que le travailleur a fourni au moins 10 jours de prestations de travail effectives par mois.

### Services publics d'autobus - fermiers roulant pour le compte de la SRWT

**Pour les travailleurs entrés en service d'un fermier avant le 1er juillet 2008, l'ancien mode de calcul de l'indemnité RGPT reste d'application, à savoir : € 273,18 nets par trimestre, à condition qu'il y ait au minimum 10 jours de prestations de travail effectives par trimestre.**

**Le nouveau régime est d'application aux travailleurs entrés en service à partir du 1er juillet 2008 :** le montant mensuel de € 91,06 nets est payé dès que le travailleur a fourni au moins 10 jours de prestations de travail effectives par mois.

### Transports réguliers spécialisés d'autobus - 140.02

**Pour les travailleurs entrés en service avant le 1er septembre 2008, l'ancien mode de calcul de l'indemnité RGPT reste d'application :** l'indemnité RGPT mensuelle nette est octroyée à partir de 6 jours de prestations de travail effectives par mois. Jusqu'à 5 jours de prestations de travail effectives par mois, l'indemnité RGPT est payée par jour.

**Le nouveau régime est d'application aux travailleurs entrés en service à partir du 1er septembre 2008 :** le montant mensuel de l'indemnité RGPT n'est dû qu'à partir de 10 jours de prestations de travail effectives par mois. Jusqu'à 9 jours de prestations de travail effectives par mois, l'indemnité RGPT est due par jour.



## L'ancienneté dans le secteur des transports réguliers spécialisés : enfin !

Après des années de négociations, nous avons réussi à obtenir un régime d'ancienneté au profit du personnel roulant dans le secteur des transports spécialisés d'autobus.

Ce ne fut pas chose simple car chaque fois que les vacances d'été arrivaient, le contrat de travail du travailleur était rompu. Au mois de septembre suivant, il pouvait reprendre le travail dans le cadre d'un nouveau contrat de travail auprès du même employeur, mais sans la moindre ancienneté, le compteur de l'ancienneté restant à zéro.

Une nouvelle convention collective datée du 25 juin 2008 prévoit maintenant qu'à partir du 1er septembre 2008, pour le paiement du salaire horaire, une ancienneté de deux ans maximum est accordée en fonction de la première déclaration DIMONA aux travailleurs occupés dans le cadre de contrats de travail de durée déterminée, non consécutifs en raison d'absence de travail.

### Qu'est-ce que cela signifie concrètement ?

Vous travaillez depuis des années (plus de deux ans) dans les liens d'un contrat de durée déterminée comme chauffeur de services spécialisés d'autobus. Si vous avez signé un nouveau contrat de durée déterminée le 1er septembre 2008, vous commencerez le nouveau contrat de travail avec une ancienneté de deux ans de service. Cela n'implique pas immédiatement une différence de salaire (le salaire pour 0 à 2 ans étant le même), mais à partir de l'année prochaine, vous vous trouverez dans un barème salarial supérieur de sorte que vous bénéficierez d'une (petite) augmentation salariale.

## 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 01.09.2008 : € 1.415,68.

(€ 1.415,68 x 3) : 494 = € 8,5972/h à multiplier par le nombre d'heures de travail dans la période de paiement concernée.

### Heures supplémentaires 01.09.2008 : € 4,30/h (= supplément de 50%).

### Salaire horaire en cas de manque de véhicule à partir du 01.09.2008 : € 6,53/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 :

Était 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 de garage taxis - C.P. 140.06

À 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 septembre 2008. Le nouvel indice pivot est égal à 112,52.

Catégorie	Sal.hor. en € 38 h/sem.
Manoeuvre	9,3521
Ouvrier qualifié 3ème catégorie	9,9298
Ouvrier qualifié 2ème catégorie	10,9176
Ouvrier qualifié 1ère catégorie	11,4985
Ouvrier hors catégorie	12,2721

# veilige commanden

# PARKINGS



**BESTEL DE BTB BLACK BOX**  
op het nr. 03/224 34 37 of via e-mail:  
dinneke.fleerackers@btb-abvv.be.  
Surf naar: [www.btb-abvv.be](http://www.btb-abvv.be)  
Blog: [BTBBlackBox.blogspot.com](http://BTBBlackBox.blogspot.com)

Het leven onderweg is

## DUUR

De kwaliteit van de

## SANITARE INSTALLATIES

Comfortabele parkings zijn meer dan ooit een

## EUROPEES PROBLEEM

VEILIGHEID van de beroepschauffeur is geen prioriteit

## TE WEINIG PARKEERPLAATSEN

Vooraf 's nachts en 's avonds zijn er

1

De prijzen in de Belgische wegrestaurants zijn, net als de prijzen in de winkel, gestegen. Alleen zijn ze sneller gestegen en volgt het loonzakje van de chauffeur niet.

2

Nog steeds zijn er te weinig douches en voldoet het sanitair op vele plaatsen niet aan de minimum voorwaarden: warm water; aparte douches voor vrouwen; toiletten die regelmatig worden gereinigd en dag en nacht toegankelijk zijn ...

3

Het overgrote deel van de beroepschauffeurs die geparkeerd staan op de parkings langs de Belgische autosnelwegen zijn geen Belgen, terwijl veel Belgische chauffeurs ook in de buurlanden rijden.

4

Onze chauffeurs blijven het slachtoffer van georganiseerde dievenbendes die het zowel op de lading als op de persoonlijke bezittingen van de chauffeur gemunt hebben

5

Overdag parkeren de vrachtwagenchauffeurs om hun rustpauzes te nemen - relatief korte stops dus - en is de bezetting van de parkeerplaatsen redelijk. Nadert het avonduur, dan slibben de parkings vol, té vol. De chauffeurs kunnen hun vrachtwagen enkel nog kwijt op de parkeervakken voor personenwagens, dubbel geparkeerd op de wegen van de parking of - erger nog - op de op- en afritten van de autosnelwegen.

# ABVV BTB eist meer en betere parkings!

Samen sterk



# les chauffeurs ont droit à des PARKINGS Pénalisables et confortables

**COMMANDEZ LE  
BLACK BOX UBOT**

au numéro 03/224 34 37 ou par mail :  
dinnke.fleerackers@btb-abwv.be  
Vistez notre site web [www.ubot-fgtb.be](http://www.ubot-fgtb.be) et  
notre blog : [ubotblackbox.blogspot.com](http://ubotblackbox.blogspot.com)

**COÛTE CHER**

La vie sur la route

**LES INSTALLATIONS  
SANITAIRES**  
sont de mauvaise qualité

Les prix des restaurants routiers belges ont augmenté, tout comme les prix de vente dans les magasins. Le problème est que ces prix ont augmenté plus rapidement et que les salaires des chauffeurs ne suivent pas.

1

2

3

4

5

Plus que jamais, l'aménagement de parkings dotés du confort nécessaire est

**UN PROBLEME  
EUROPEEN**

**LA SECURITE**  
des chauffeurs professionnels n'est toujours pas une priorité

La plupart des camions stationnés sur les parkings le long des autoroutes belges ne sont pas belges, tandis que beaucoup de chauffeurs belges conduisent dans nos pays voisins.

Il y a toujours trop peu de douches et en de nombreux endroits, les installations sanitaires ne répondent toujours pas à nos conditions minimums : eau chaude; douches séparées pour les femmes; toilettes nettoyées régulièrement et accessibles de jour comme de nuit, ....

Nos chauffeurs sont victimes de la criminalité grave (organisée) qui veut la cargaison et les effets personnels du chauffeur.

Pendant la journée, les chauffeurs s'arrêtent juste pour prendre leur temps de repos (donc des temps d'arrêt relativement courts). De jour, l'occupation des parkings ne pose donc aucun problème. Plus le soir approche, plus les parkings se remplissent, jusqu'à être (trop) pleins. Les chauffeurs ne trouvent des places pour stationner leur camion que sur les emplacements réservés aux voitures, ils sont obligés de se garer en double file sur les voies d'accès du parking ou - pire - sur les bretelles d'accès et de sortie des autoroutes.



Surtout le soir et la nuit  
il manque toujours de places de  
**PARKING**

**FGTb UBOT**  
**Ensemble, on est plus fort**

**exige plus de parkings  
et de meilleurs parkings !**



### 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 ont été relevés de 2% à partir du 1er septembre 2008. Le nouvel indice pivot est égal à 112,77.

Catégorie	Salaire horaire en €
Chauffeur	11,0519
Personnel de nettoyage	8,2897
Personnel de garage qualifié	11,2029
Personnel de garage contremaître	11,3248

#### Païement 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 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 septembre 2008. Le nouvel indice pivot est égal à 112,77.

Ancienneté	Sal.hor. en € 0 - 3 ans ancienneté	Sal.hor. en € > 3 ans ancienneté	Sal.hor. en € > 10 ans ancienneté	Sal.hor. en € > 15 ans ancienneté
Manoeuvre	9,7921	10,0524	10,1475	10,3015
Chauffeur	10,2457	10,5059	10,6009	10,7547
Chauffeur citerne	10,7415	11,0017	11,0967	11,2505

**Suite à l'indexation annuelle** l'indemnité RGPT a été relevée à € 1,0717/h à partir du 01.07.2008.

**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.

## COMMERCE DE COMBUSTIBLES

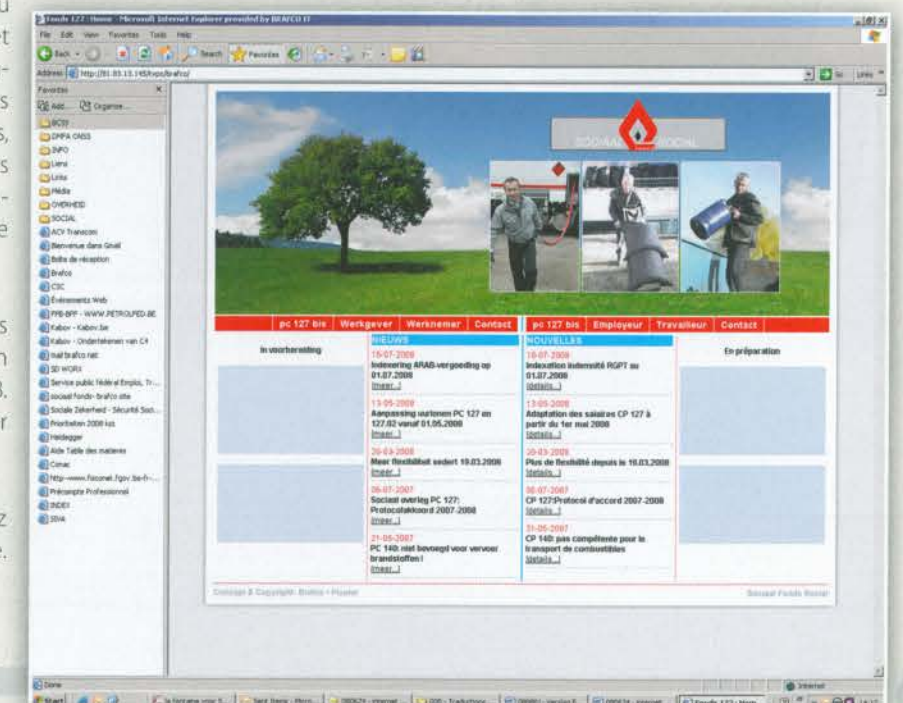
### Le Fonds social : un simple clic suffit !

Le Fonds social du Commerce de combustibles dispose depuis peu de son propre site internet.

Un simple clic suffit pour accéder au site du Fonds social. Au menu vous trouverez un volet pour les employeurs et un volet pour les travailleurs, des informations à jour concernant les avantages sociaux et les conventions collectives, des formulaires à télécharger, des informations d'ordre juridique et tout ce que vous avez toujours voulu savoir sans oser le demander sur le temps de travail.

Le Fonds social se propose de publier toutes les offres d'emploi dans le secteur au moyen d'un lien vers les sites respectifs du Forem et du VDAB. N'oubliez donc surtout pas de communiquer les emplois vacants à ces instances !

Alors, n'hésitez plus un seul instant et visitez ce nouveau site internet : [www.fonds127.be](http://www.fonds127.be). Un simple clic suffit !





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

Suivant le contenu du protocole d'accord les salaires horaires minimums du personnel de l'assistance dans les aéroports ont été relevés de € 0,06 le 01.07.2008.

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.	10,5415
BO	Travailleurs qui effectuent des activités sous B avec < 6 mois d'ancienneté dans cette fonction.	10,5615
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.	10,8075
CO	Travailleurs qui effectuent des activités sous C avec < 6 mois d'ancienneté dans cette fonction.	11,4980
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.	11,7605
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.	12,2485
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.	12,6515

## Salaires personnel déménagements - C.P. 140.05

A la suite du dépassement de l'indice pivot, les salaires minimums ont été relevés de 2% le 1er juillet 2008. Le nouvel indice pivot est égal à 111,65.

Catégorie	Sal.hor. en € 38 h/semaine
Porteur débutant	9,8134
Porteur + 1 an	9,8981
Chauffeur	10,0865
Machiniste	10,0865
Emballeur	10,0865
Caissier	10,0865
Chauffeur permis C ou CE avec min 2 ans d'ancienneté dans le secteur	10,1942
Chef d'équipe	10,1942

L'indemnité d'éloignement est fixée à € 2,66 depuis 01.11.2007.

Les indemnités de séjour ont été adaptées à l'indice au 01.11.2007:

Logement et petit-déjeuner : € 13,98.

Repas de midi : € 11,20.

Repas du soir : € 9,75.

Suivant le protocole d'accord l'indemnité RGPT a été relevée à € 1,04 le 1er avril 2008.

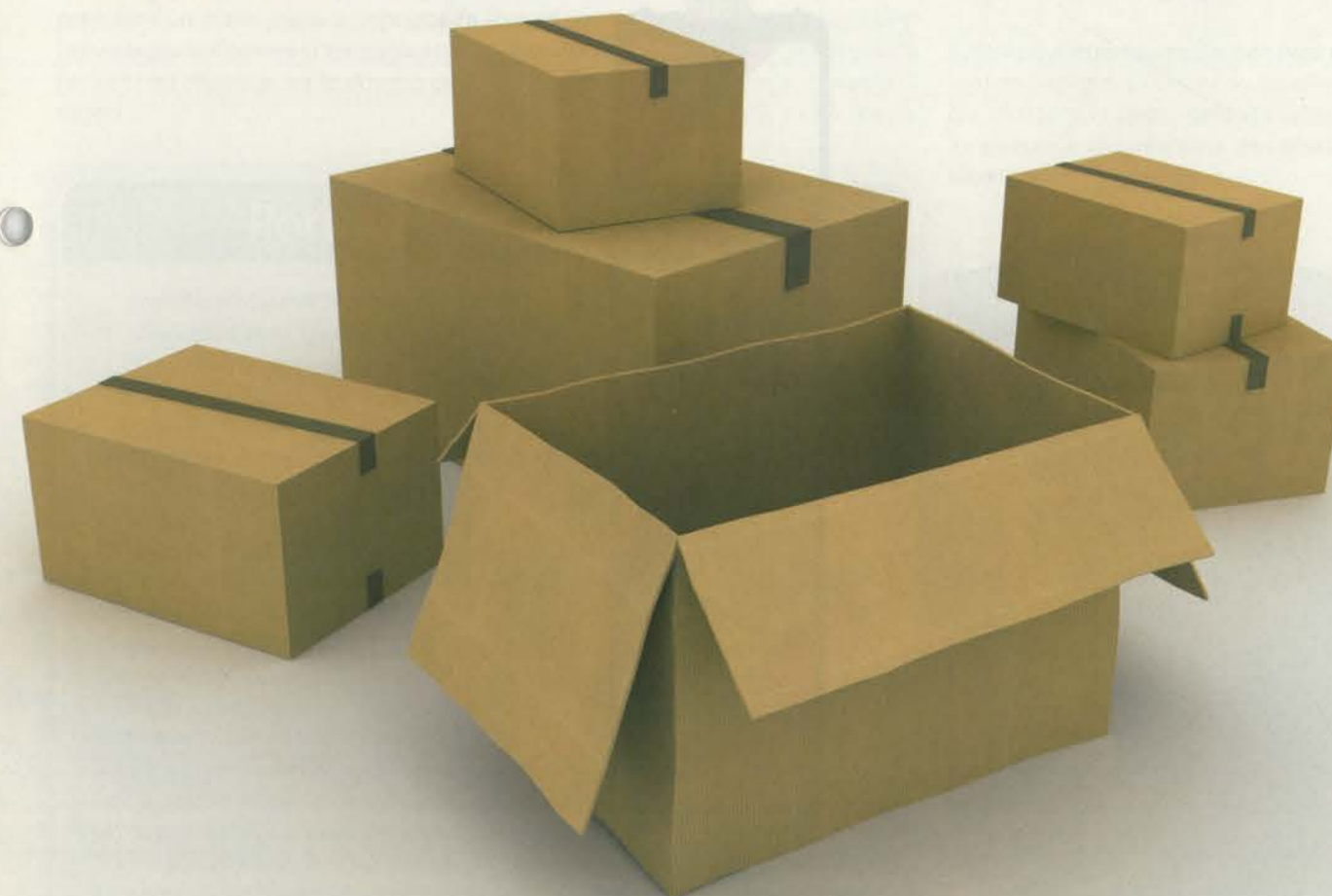
Prime d'ancienneté 2007 - payable en janvier 2008 :

5 - 9 ans de service : € 32.

10-14 ans de service : € 64.

15-19 ans de service : € 96.

> 20 ans de service : € 128.





# AUGMENTATION DES ALLOCATIONS SOCIALES LE 1ER SEPTEMBRE 2008 A LA SUITE DU DEPASSEMENT DE L'INDEX PIVOT

## Indemnité pour travail de nuit (CCT n° 49 du Conseil National du Travail) :

€ 1,04/h pour les travailleurs âgés de moins de 50 ans;  
€ 1,25/h pour les travailleurs âgés de 50 ans et plus.

## Indemnité complémentaire (CCT n° 46 du Conseil National du Travail) :

La CCT n° 46 du CNT prévoit que les travailleurs occupés dans un régime de travail de nuit peuvent demander leur réintégration définitive dans un emploi de jour. Lorsque l'employeur ne peut pas rencontrer leur demande, il peut mettre fin au contrat de travail moyennant paiement d'une indemnité complémentaire à l'allocation de chômage. Le montant de cette indemnité complémentaire s'élève à € 126,03 après indexation.

## Indemnités de fermeture pour les fermetures survenues à partir du 1er septembre 2008 :

En cas de fermeture de leur entreprise, les travailleurs ont - à certaines conditions - droit à une indemnité de fermeture. Il s'agit d'une indemnité forfaitaire calculée sur base du nombre d'années de service dans l'entreprise. Cette indemnité est payée par l'employeur ou en cas carence de ce dernier, par le Fonds de fermeture.

Pour les travailleurs âgés de moins de 45 ans : € 142,09 par année de service avec un maximum de € 2.841,80 (montant correspondant à 20 années de service).

Pour les travailleurs âgés de 45 ans et plus : € 142,09 par année de service avec un maximum de € 2.841,80 (montant correspondant à 20 années de service) + un supplément de € 142,09 par année de service pour chaque année au-delà de l'âge de 45 ans (mais à condition qu'ils les aient passées au service de l'entreprise). Les travailleurs âgés de 45 ans et plus peuvent donc prétendre à une indemnité de fermeture de maximum € 5.541,51, c'est-à-dire € 2.841,80 en cas de 20 ans d'ancienneté + € 2.699,71 € pour 19 années d'âge au-delà de l'âge de 45 ans.



# FLIGHTCARE ET AVIAPARTNER

## TANT VA LA CRUCHE A L'EAU QU'A LA FIN ELLE SE CASSE

En route

Vers la mi-août, une grève spontanée paralyse Zaventem. Ce sont les bagagistes de Flightcare et d'Aviapartner, deux sociétés manutentionnaires, qui se sont mis en grève. Les organisations syndicales, et plus particulièrement l'UBOT-FGTB a dû essuyer une vague de critiques parce qu'elle reconnaissait et soutenait même activement la grève des bagagistes.

Personne ne parlait du fond du problème : l'immense charge de travail et le manque criant de personnel. Les médias et le monde politique s'intéressaient uniquement au sort des voyageurs échoués à Zaventem. Comme si l'UBOT-FGTB et les travailleurs des firmes concernées avaient arrêté le travail pour le plaisir. Comme si les bagagistes prenaient un malin plaisir à importuner les voyageurs. Comme si les bagagistes faisaient du chantage sur le dos des passagers...

C'est tout le contraire qui est vrai. Nous expliquons ci-après la position de l'UBOT, laquelle avait déjà été publiée au moment de la grève sous forme de carte blanche dans le journal flamand De Morgen. De plus, l'UBOT-FGTB peut démontrer que les délégués des deux entreprises avaient depuis des mois, que disons-nous, depuis un an mis le doigt sur la plaie. Aussi bien au conseil d'entreprise et au comité pour la prévention et la protection au travail qu'à l'occasion de la concertation sociale avec la

délégation syndicale, les représentants des travailleurs avaient informé la direction des problèmes et des conséquences possibles de ceux-ci. De plus, plusieurs notes avaient été transmises à la direction précisant que la grève deviendrait inévitable si la direction n'intervenait pas.

Tous ceux qui aujourd'hui montrent le personnel du doigt sont, soit mal informés, soit de mauvaise volonté !

## Qui sont les bagagistes ?

Il n'est peut-être pas inutile de savoir qui sont ces bagagistes. Qui sont ces travailleurs qui chargent et déchargent les avions à longueur de journée, avec des équipes incomplètes ?

## Portrait d'un bagagiste

Surcharge de travail... voilà le mot qui revient toujours quand nous discutons avec les ouvriers grévistes d'Aviapartner et de Flightcare. Un problème dont les voyageurs, journalistes, responsables politiques... et nos lecteurs ne sont pas toujours conscients.

Afin de pouvoir parler en connaissance de cause, voici quelques points intéressants à savoir en ce qui concerne la manutention des bagages :

- Un bagagiste trimballe en moyenne dix tonnes par jour !
- Une équipe est composée en pratique de 3 bagagistes (alors qu'ils devraient normalement être à 5) !
- Ils disposent de 40 minutes pour charger un avion.
- Dans la soute à bagages des avions, tout le travail est manuel !
- Il y a 150 valises par vol.
- Une valise pèse de 15 à 20 kilos.
- Il y a 2 à 3 tonnes de bagages par vol.
- Ce qui signifie un peu moins d'une tonne par bagagiste par avion !
- Un bagagiste fait 7 à 8 vols par équipe.
- Sur les vols africains, le poids des valises varie généralement de 20 à 30 kilos (qui sont chargées au moyen de conteneurs par des bagagistes individuels. Le travail en équipe n'est donc pas possible).





# CHANTAGE A

La centrale UBOT de la FGTB assume l'entière responsabilité des actions menées par les bagagistes de Flightcare et Aviapartner à Zaventem. Il va de soi que nous regrettons les conséquences de ces actions pour les voyageurs. Il va de soi aussi que nous trouvons cela grave pour les touristes qui voient leur vol retardé ou qui reçoivent leurs valises chez eux plus tard. Mais la responsabilité est à rechercher au niveau des directions des deux entreprises. Ce sont elles et elles seules qui sont à l'origine de la situation que l'on a connue.



## L'UBOT a pris ses responsabilités

Depuis des mois, l'UBOT a mis en garde contre les problèmes qui s'annonçaient : manque de personnel, trop de charge au travail, stress... Depuis des mois, nos délégués syndicaux ont demandé aux responsables du personnel des entreprises respectives de prendre des mesures en vue des mois d'été qui s'annonçaient chargés. Nos secrétaires syndicaux aussi ont lancé les signaux nécessaires à la direction à ce sujet, en soulignant la gravité de la problématique.

## Mais n'a pas été prise au sérieux!

Force est de constater que ces signaux n'ont pas été pris au sérieux par les directions, ce que nous regrettons. Des engagements pris à la légère ou de grandes promesses – qui n'ont pas été (totalement) concrétisés – ne suffisent pas pour charger et décharger des avions. Pour ce faire, ce ne sont pas des promesses dont nous avons besoin, mais du personnel suffisant ainsi que des installations techniques adéquates qui sont de préférence totalement en ordre. A ces deux niveaux, les directions font défaut.

C'est d'ailleurs un problème récurrent. Tout le monde sait que les mois d'été sont des mois très chargés à l'aéroport de Zaventem. Les directions des sociétés concernées ne doivent donc pas l'ignorer. Nos militants syndicaux le savent aussi. C'est pourquoi, ils ont prévenu les directions à temps et demandé des mesures pour éviter que les problèmes ne se reproduisent. Début juillet, des tensions sont apparues chez Flightcare et nous avons dû brandir la menace des actions. La semaine dernière, c'en était trop ! L'action a d'abord été lancée chez Aviapartner, puis le mouvement a suivi chez Flightcare.

Malheureusement, nous sommes confrontés à une direction qui sait bien parler, annoncer des projets et expliquer ce qu'elle souhaite réaliser... Mais toutes ces belles paroles ne se traduisent pas en mesures concrètes. Et ceci nous amène à la deuxième raison qui explique le pourquoi des actions : le personnel est fatigué de ces belles paroles et de ces promesses en l'air. Le personnel veut être pris au sérieux. Il faudra de gros efforts pour effacer le malaise créé par la direction.

# ZAVENTEM?!

En route

## Stress et charge au travail

Le manque de personnel pour le chargement et déchargement des avions n'est évidemment pas sans conséquences : les membres du personnel présentent des lésions physiques, ils sont surchargés de travail et subissent trop de stress... De plus, les membres du personnel employés pendant les vacances sont trop peu formés et les procédures de sécurité ne sont pas toujours respectées, avec toutes les conséquences qui s'ensuivent. Enfin, si formation il y a, elle entraîne à son tour des retards et une surcharge de travail pour les autres membres du personnel. Le personnel suit, s'efforce de faire de son mieux, il court pour y arriver dans les temps, jusqu'à ce qu'il craque. Hier encore, un ouvrier qui charge les avions nous expliquait qu'il y a quelques jours, il s'était retrouvé enfermé dans la soute à bagages d'un avion; trop pressés, ses collègues n'avaient pas remarqué qu'il faisait un dernier contrôle de sécurité à l'intérieur. La soute a donc été refermée et l'avion était déjà en train de manoeuvrer quand il est parvenu à signaler sa présence par radio !

## Un préavis de grève permanent

Les plus critiques qui pointent du doigt les grévistes devraient y réfléchir à deux fois. Les syndicats doivent sans cesse mettre ces sociétés sous pression pour obtenir un personnel suffisant sur le terrain. Chaque fois, c'est sur le personnel que l'on fait des économies. Les chiffres sont là pour le prouver : l'an dernier, le bénéfice de Flightcare s'est établi à € 8.050.000,-. Mais un tel bénéfice ne peut être réalisé qu'en occupant le moins possible de personnel. Aussi, nous devrions lancer un préavis de grève permanent dans ces entreprises. Nous touchons ici un problème réel. En témoigne la disposition du personnel à mener des actions. Il n'y avait aucun piquet de grève à Zaventem ! Tout le monde a arrêté le travail spontanément, sans discuter. Les avocats et huissiers appelés se sont donc déplacés pour rien.

## Mais où était la direction?

Chez Aviapartner, la grève était déjà en cours depuis un jour et demi avant que les syndicats ne puissent enfin voir un membre de la direction pour discuter des problèmes.

Avant ça "personne n'était disponible". Alors, qui parle de "prendre ses responsabilités"?

## Vers un pool pour les ouvriers de l'aéroport

Il existe pourtant des solutions à ce problème : engager suffisamment de personnel et s'y prendre assez tôt, mieux prévoir, organiser un meilleur planning et enfin, impliquer le personnel dans les solutions proposées. Sans oublier de communiquer de façon claire et transparente.

Pour chacun de ces points, les sociétés à l'aéroport de Zaventem font défaut. Si l'on veut éviter des problèmes à l'avenir, les directions devront donc corriger le tir sur chacun de ces points.

Par ailleurs, l'organisation d'un pool des ouvriers de l'aéroport (à l'instar de celui qui existe pour les ouvriers portuaires) résoudrait pas mal de problèmes. Du personnel correctement formé serait alors disponible pour faire face aux périodes de pointe, personnel qui aurait en outre un statut social correct. Reste à espérer que la crise que nous avons connue créera des ouvertures dans ce sens.

## Le secrétaire d'État à la Mobilité, poursuivrait-il un double agenda ?

La première réaction du secrétaire d'État à la Mobilité, Etienne Schouppe, aux actions du personnel de Flightcare et d'Aviapartner était de plaider pour la venue d'une troisième société manutentionnaire à l'aéroport de Zaventem. Avec la venue d'un troisième manutentionnaire, il serait plus difficile de prendre en otage les passagers, affirmait-il. Un troisième manutentionnaire casserait le «duopole» des deux autres manutentionnaires.

Il s'agit d'un «faux» raisonnement dans toute l'acception du terme. Des exemples étrangers, plus particulièrement en Grande Bretagne, montrent que la multiplication des manutentionnaires n'a que des conséquences néfastes pour les voyageurs et pour le personnel.

## Pour les clients, elle implique des temps d'attente plus longs, une dégradation du service à la clientèle,...

Pour les travailleurs, elle signifie moins de formation, moins de sécurité, mise en cause de leur statut social... Mais le raisonnement est d'autant plus faux quand on sait que l'on œuvre depuis longtemps dans les coulisses à la venue d'un troisième manutentionnaire. Si nous sommes bien informés, l'adjudication est déjà prête et n'attend qu'une décision du gouvernement. La

grève des bagagistes d'Aviapartner et de Flightcare sert donc uniquement d'alibi pour plaider la libéralisation totale du secteur avec toutes les conséquences néfastes qui s'ensuivront. L'UBOT-FGTB est opposée à pareille évolution. Si l'on décide de poursuivre dans cette voie, on trouvera l'UBOT sur son chemin.

## Un pool pour le travail aéroportuaire

La vraie et seule réponse à cette problématique est la création d'un pool des travailleurs aéroportuaires, c'est-à-dire la constitution d'une «réserve» dans laquelle les employeurs pourraient puiser à des moments de pointe. Une réserve de personnel adéquatement formé, bénéficiant d'un statut social adapté et toujours «employable». Voilà une proposition que la FGTB ne manquera pas de mettre sur le tapis lors des prochaines négociations sociales.



# VIA-SOC DEMARRE LES CONTROLES DU RESPECT DES CCT PAR LES FERMIERIS DE LA VVM-DE LIJN

VIA-SOC, un nouvel organisme chargé de contrôler le respect des conventions collectives sectorielles par les entreprises roulant pour le compte de la Vlaamse Vervoermaatschappij (De Lijn), a été créé voici quelques mois. Sur le plan juridique, il s'agit d'une fondation privée dont le conseil d'administration est composé paritairement de représentants des employeurs et des organisations syndicales des services publics d'autobus en Flandre. En ce qui concerne la forme, il s'agit d'un concept relativement original dont le but est de démontrer que toutes les parties concernées se montrent disposées à s'engager effectivement à prendre au sérieux le respect des conventions collectives et à combattre les éventuels abus existant dans le secteur.



Heidi Van Haudt et Chantal Blendeman, les deux auditeurs de VIA-SOC auront bientôt la compagnie d'un coordinateur

## Compétences

Comme cela a été approuvé expressément par la Vlaamse Vervoermaatschappij, la mission majeure de VIA-SOC consiste à contrôler le respect des conventions collectives conclues dans le secteur des transports réguliers et plus particulièrement chez les fermiers. Il s'agit plus spécifiquement des conditions de salaire et de travail convenues au sein de la commission paritaire 140.01 et qui ont été reprises dans le cahier de charges imposée par la Vlaamse Vervoermaatschappij.

La compétence de VIA-SOC consiste donc à effectuer des contrôles pendant l'exécution des contrats pour le compte de la Vlaamse Vervoermaatschappij. Toutefois, VIA-SOC peut, soit d'initiative, soit à la suite de plaintes, ouvrir une enquête auprès d'une entreprise déterminée. L'organisme peut également organiser une enquête à la demande de De Lijn. Ces enquêtes peuvent consister aussi bien en une visite sur place qu'en un contrôle des documents relatifs aux prestations, aux horaires de travail, à la rémunération, etc. Tant les entreprises concernées que De Lijn s'engagent à produire toutes les informations utiles nécessaires à un contrôle approfondi.

En ce qui concerne les plaintes éventuelles susceptibles de donner lieu à une enquête, il a été convenu qu'elles doivent être déposées par l'intermédiaire des parties (organisations syndicales et employeurs) représentées au sein de la fondation.

Chaque contrôle est suivi d'un rapport adressé au conseil d'administration de VIA-SOC qui informe à son tour la Vlaamse Vervoermaatschappij de ses constatations. Lorsqu'un contrôle démontre l'existence de certains problèmes au niveau de l'application des règles du jeu sociales, la fondation peut formuler des avis spécifiques. Et la société De Lijn s'est à son tour engagée à donner une suite effective aux conclusions et aux recommandations de VIA-SOC et à prendre au besoin des mesures de coercition.

## État des lieux

L'équipe de VIA-SOC sera composée de trois personnes, deux auditeurs externes et un coordinateur. Au moment où notre magazine sort des presses, deux des trois fonctions, celles d'auditeur, sont déjà occupées, à savoir par Chantal Blendeman et Heidi Van Haudt.

Nous espérons que l'équipe pourra rapidement être complétée. Jusqu'ici, elle s'est avant tout attelée à régler un certain nombre de points d'ordre pratique et organisationnel. Le financement, basé sur une cotisation par chauffeur, a été mis au point. Avec De Lijn, des accords ont été conclus concernant la coopération et l'échange d'informations. Il est évident qu'une bonne coordination et une répartition efficace des tâches par rapport aux services de contrôle propres de la société De Lijn ont toute leur importance. Les

procédures internes et les règles de conduite ont été reprises dans un règlement d'ordre intérieur et dans un code déontologique devant garantir entre autres une gestion correcte et discrète des informations confidentielles. Par ailleurs, l'équipe a bénéficié d'une formation spécifique et a eu l'occasion d'accomplir un certain nombre de visites d'entreprise. L'objectif est de démarrer les audits et les contrôles proprement dits au mois de septembre.

## Informations pratiques

VIA-SOC est situé à Haren près de Bruxelles (Avenue de la Métrologie 6 à 1130 Bruxelles) et peut être joint par téléphone au numéro 02/215 18 48 ou par courriel à l'adresse [info@via-soc.be](mailto:info@via-soc.be).

## la création d'un tel service de contrôle

L'UBOT demandait depuis des années la création d'un tel service de contrôle. Nous applaudissons par conséquent au lancement de VIA-SOC, saluons les auditeurs et leur souhaitons beaucoup de succès et aussi de la patience, de la persévérance, de la détermination et de la fermeté dans leurs principes. Jointe à la convention collective qui permet à nos secrétaires permanents d'intervenir directement chez les fermiers, la création de VIA-SOC constitue une garantie supplémentaire pour l'application correcte des conventions collectives par TOUS les fermiers.

Comme vous avez pu le lire dans l'article, les plaintes doivent être déposées auprès de VIA-SOC par l'intermédiaire des organisations représentées au conseil d'administration. Pour les travailleurs occupés par les fermiers, il s'agit donc des organisations syndicales, et dans votre cas, des secrétariats régionaux UBOT, dont vous trouverez les adresses en avant dernière page. Mais vous pouvez aussi contacter le secrétariat fédéral au numéro 03/224 34 34.

# LAUREAT OU CADET DU TRAVAIL



L'Institut Royal des Élités du Travail de Belgique lance, après 7 ans, une nouvelle procédure de sélection pour les titres de Lauréat et de Cadet du travail dans le secteur du «Transport de marchandises par la route et Logistique pour compte de tiers».

## Quelles sont les personnes qui peuvent participer à la procédure de sélection ?

- Toutes les personnes occupées dans le secteur «Transport de marchandises par la route – Logistique pour compte de tiers».
- Si vous n'avez pas encore atteint l'âge de 30 ans mais que vous travaillez depuis au moins 3 ans dans le secteur, vous pouvez poser votre candidature au titre de Cadet du travail.
- Si vous avez atteint l'âge de 30 ans et que vous justifiez d'une expérience pratique d'au moins 10 ans dans le secteur, vous pouvez poser votre candidature au titre de Lauréat du travail (insigne de bronze, d'argent ou d'or).

## Comment vous inscrire ?

Contactez notre secrétariat fédéral UBOT Transport & Logistique au numéro de téléphone 03/224 34 37 ou envoyez un mail à [dinneke.fleerackers@btb-abvv.be](mailto:dinneke.fleerackers@btb-abvv.be). Nous vous enverrons un formulaire d'inscription par retour du courrier.

Signalons que la date ultime d'inscription a été fixée au 31 décembre 2008.

Vous trouverez plus d'informations sur le site internet de l'Institut Royal des Élités du Travail : [www.iret-kiea.be](http://www.iret-kiea.be)



# THE ROAD TO VICTORY

Après la trêve des vacances aux mois de juillet et d'août, notre bus a repris la route début septembre. Nous publions ci-dessous le nouveau planning de notre Road Show. Nous nous impatientons de vous rencontrer à l'un de nos points d'arrêt. A bientôt peut-être ?

## 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, contactez 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**



# NOUVELLES DE SECTIONS REGIONALES

ENroute

**Première formation des nouveaux élus dans la région de Tournai, Mons, Centre, Charleroi et le Brabant wallon**

Le 16 juin, les sections de Tournai, Mons, Centre, Charleroi, Brabant wallon ont organisé une journée de formation pour les militants syndicaux.

Cette journée était rehaussée par la présence du secrétaire fédéral Transport routier et Logistique Frank Moreels, le président de l'UBOT étant excusé car il était à l'étranger à ce moment.

**Philippe Dumortier, secrétaire régional UBOT, est très content** « Sur 107 militants invités, 98 avaient répondu présents à l'invitation. Nous avons bien entendu profité de cette journée pour féliciter les nouveaux élus et se réjouir du résultat obtenu. Nous n'avons pas manqué le rendez-vous fixé par les élections sociales et nos militants ont obtenu un succès indiscutable et d'ailleurs indiscuté avec 60 % des mandats à pourvoir pour 37 % à la CSC et 3 % à la CGSLB. Nous sommes donc largement majoritaires. Ceci étant bien entendu le fruit du travail réalisé durant les 4 années précédentes. Cependant, il ne faut pas s'endormir pour que nous puissions encore faire mieux en 2012. » Durant cette journée, plusieurs suggestions ont été formulées au secrétaire fédéral qui n'a pas manqué de répondre aux différentes questions posées.



**... et à Liège**

Le mercredi 25 juin 2008 a eu lieu à l'UBOT Liège la première journée de formation suite aux dernières élections sociales.

**Frida Kaulen, secrétaire régionale UBOT, raconte** « Nous avons réuni quelques 40 délégués, nouveaux et anciens, afin de leur expliquer ce qu'était un CPPT, un CE et une délégation syndicale. Sur base d'une projection de documents nous leur avons donné les explications nécessaires afin qu'ils ne soient pas trop perdus et qu'ils sachent surtout ce qui pouvait être demandé ou non dans les différents comités. Nous avons aussi axé la formation sur des exemples vécus surtout dans le domaine de la délégation syndicale et pour cela nous avons fait appel à l'expérience des anciens délégués, ce qui nous semblait fort intéressant et surtout moins lourd qu'une formation où seul le formateur parle et les autres écoutent. C'est vraiment enchanté que les délégués ont vécus cette journée et nous avons promis que nous n'en resterions pas là car un plan de formation fédéral allait être mis sur pied. »



# GIRAUD - IZEGEM

## LE FEUILLETON D'UN GREVE

En route

Le jeudi 26 juin 2008, les militants UBOT-FGTB de l'entreprise Giraud Belgique SA à Izegem examinent les informations économiques et financières en préparation du conseil d'entreprise qui a lieu l'après-midi. Pour la troisième année consécutive, ils constatent que l'entreprise mère de Paris a pris en charge une grande partie des dettes de sa filiale d'Izegem. Que l'entreprise ne marchait pas très bien, l'UBOT le savait depuis longtemps.

Pour preuve, sur une période d'un peu plus de cinq ans, l'effectif de personnel a été réduit de 200 travailleurs à 130 travailleurs actifs.

Et pourtant, la communication faite ce fameux après-midi du 26 juillet par la direction à l'issue du conseil d'entreprise, avait l'effet d'une bombe. L'entreprise souhaitait procéder au licenciement collectif de 100 travailleurs. Le directeur, M. Rudy Everaert, en était apparemment malade lui aussi. Cette restructuration signifiait pour ainsi dire l'arrêt de mort de la filiale de Giraud à Izegem.

Quoi qu'il en soit, plusieurs réunions du conseil d'entreprise, élargi à la délégation syndicale, sont consacrées à la première phase de la loi Renault. Avec la direction, différentes possibilités pour réduire le nombre de licenciements sont examinées et discutées. Avec leurs collègues de la CSC et de la CGSLB, les militants de l'UBOT proposent en tous les cas de prévoir une pré-pension à partir de 55 ans de manière à permettre à une

série de collègues âgés de laisser la place à des chauffeurs plus jeunes.

La première phase fut bouclée lors du conseil d'entreprise extraordinaire du 11 juillet 2008 avec un accord sur le licenciement de 71 ouvriers et de 3 employés. Cela signifiait que nous avions déjà réussi à sauver 25 emplois. Un premier succès donc !

Lors de la même réunion, un agenda avait été fixé pour commencer, poursuivre et mener à bonne fin la discussion d'un plan social la semaine suivante. Était-ce bon signe ? On ne bloque quand même pas toute une

semaine pour discuter d'un plan social s'il n'y a rien de substantiel à négocier. Y avait-il une réelle volonté d'arriver à un régime de départ acceptable ? Hélas, la réponse à cette question fut «non».

### Le cynisme de la direction

Le lundi 14 juin, la réunion avait à peine commencé que M. Everaert, le directeur de Giraud Belgique, laissait tomber son masque. Il annonça tout froidement qu'il n'y avait pas d'argent pour négocier un plan social et que l'entreprise respecterait uniquement ses obligations légales et contractuelles prévues en cas de licenciement collectif. En d'autres termes, l'octroi d'un préavis et le paiement éventuel d'une indemnité pour licenciement collectif. Donc pas de prépension, pas de prime de départ, pas de mesures d'accompagnement, rien, absolument rien ! Après consultation de la direction parisienne, la direction continuait à camper sur ses positions.

Quand nous répondions à la direction belge que nous n'en resterions pas là, M. Everaert menaçait même – au cas où nous organiserions des actions – de déposer définitivement les livres de Giraud de sorte que la faillite serait inévitable. Du chantage pur et simple !

S'étant réunies de toute urgence, les organisations syndicales décidaient de bloquer les portes de l'entreprise d'Izegem et de mobiliser via GSM tous les collègues qui étaient encore sur la route. La solidarité était très grande : un à un les chauffeurs rentraient et garaient leur camion près du piquet de grève.

### Recours à un huissier, ordonnance du tribunal

Toutefois, une douche froide nous attendait : le mercredi après-midi, un huissier,

envoyé par la direction, venait constater que les portes de l'entreprise étaient bloquées par le piquet de grève. Nous savions immédiatement de quoi nous retournerions.

Le jeudi 17 juillet, vers 5 heures de l'après-midi, deux huissiers, accompagnés de quelques agents de police, descendaient de nouveau sur place, munis d'une ordonnance du tribunal, imposant aux travailleurs de lever le blocage des portes de l'entreprise sous peine d'une astreinte de 1.000 euros par personne et par heure de blocage des portes. Une mise en cause flagrante du droit de grève !

Nous n'avions donc pas d'autre choix que de lever le blocage, mais le piquet de grève restait à son poste et nous constatons avec un malin plaisir que personne ne reprenait le travail. Aucun camion ne sortait. Au grand dam de la direction.

Comme le tribunal nous interdisait de bloquer les portes du siège d'Izegem, nous décidions le vendredi 17 juillet de rendre à l'improviste une petite visite à l'entreprise soeur Gillemot à Kampenhout. La surprise fut totale quand nous bloquions à dix heures pile les deux portes d'accès avec trois camions et quelques voitures rouges à l'enseigne de l'UBOT. Lorsque M. Everaert, également directeur de Gillemot, en fut informé, il piqua une colère noire, sauta dans sa Jaguar et partit sur les chapeaux de roues direction Kampenhout.

Les chauffeurs sont extrêmement forts quand il s'agit d'estimer les distances à parcourir et le temps nécessaire pour le faire. Cinq minutes avant que M. Everaert n'arrive à Kampenhout, le blocage fut levé et les militants reprirent la route pour Izegem. Monsieur le directeur était forcé de rentrer

*"C'est un scandale que de voir une entreprise comme Giraud faire appel à des chauffeurs de l'Europe de l'Est pour briser la grève !"*

René Degryse,  
secrétaire régional  
de l'UBOT

bredouille en Flandre occidentale.

### Propositions syndicales constructives

Le vendredi soir, à la fin de la première semaine de grève, les syndicats faisaient une proposition à la direction. Ils étaient prêts à demander aux chauffeurs de reprendre le travail la semaine suivante, à condition que la direction se montre dis-

posée à négocier d'un plan social décent. En l'absence de réponse claire, les syndicats décidaient de demander au président de la commission paritaire d'organiser une conciliation pour débloquer la situation.

### Un patronat intransigeant

Entre-temps, la grève se poursuivait. Mais pendant le week-end et le lundi qui suivait, nous étions forcés de constater la mort dans l'âme que la direction avait fait appel à des chauffeurs polonais, lituaniens et russes pour enlever les chargements qui se trouvaient encore dans la cour intérieure. Ces «collègues» de l'Europe de l'Est venaient également enlever les remorques vides pour aller prendre les chargements prévus et les décharger chez les clients de Giraud.

Pendant ce temps, la direction avait engagé une procédure de licenciement pour motif grave contre quatre grévistes, parmi lesquels trois travailleurs protégés. Les syndicats et les travailleurs concernés furent cités en référé devant le tribunal du travail parce qu'ils avaient utilisé les véhicules de Giraud pendant les actions.



Depuis quelques années déjà, la délégation de l'UBOT abordait la problématique en conseil d'entreprises. Les problèmes épinglés étaient entre autres les suivants : faibles retours de Grande Bretagne, grand nombre de kilomètres parcourus à vide, double présence aux lieux de chargement et de déchargement, temps d'attente trop longs, heures perdues lors des traversées du Canal, etc... Mais la direction s'obstinait à faire la sourde oreille avec pour résultat que la situation de l'entreprise continuait à s'aggraver.





## Solidarité payante

Les choses étaient claires : par son attitude intransigeante, la direction voulait briser la grève. Mais c'était sans compter la solidarité entre les grévistes, les travailleurs et les organisations syndicales.

Par conséquent, le mercredi 23 juillet, la décision fut prise de passer au plan B. De commun accord, les trois syndicats, les militants et les grévistes décidaient d'organiser des actions ludiques. Giraud Izegem était mise en vente sur Ebay, dans le cadre d'une campagne de SMS le directeur était incité à négocier un plan social et une action e-mail expliquait au monde de quelle manière Giraud traitait ses travailleurs. De plus, une présentation PowerPoint était mise sur la toile pour mettre sous pression l'entreprise et son système informatique.

Le vendredi matin 25 juillet, un bus bondé de militants prit la route direction Paris. Nous y avons été accueillis trois fois, d'abord par une délégation des syndicats français (nous remercions les collègues de la CGT et de la CFDT), ensuite par les gardiens du corps de la direction parisienne et enfin par les forces

de police. Grâce notamment aux collègues français, nous avons finalement été accueillis par monsieur Tarek Hosny, président du comité de direction, et par monsieur Vincent Ray, directeur de Giraud Région Nord.

## Contact utile

Après avoir entendu une nouvelle fois les raisons de la restructuration de Giraud - Izegem, nous avons enfin l'occasion d'exposer à la direction de l'entreprise notre vision sur la réorganisation et sur le plan social, occasion que nous n'avions jamais eue en Belgique.

Quand il s'avérera que les travailleurs d'Izegem ne posaient pas de revendications illégitimes ni excessives en matière de prépension et de mesures d'accompagnement social et qu'en plus le coût net du plan social n'était nullement exagéré, la direction française se disait disposée à examiner avec bienveillance la proposition des organisations syndicales et de donner une réponse dans les meilleurs délais. Enfin, nous entrevoyions une lueur d'espoir...

## Négociations avec le conciliateur social

Le lundi 28 juillet, les organisations syndicales et les délégués syndicaux étaient convoqués au ministère fédéral de l'Emploi à Bruxelles pour commencer une véritable négociation d'un plan social en présence d'un conciliateur social. Même si ce dernier tâtait prudemment le terrain et ne proposait pas immédiatement de solution, nous avions quand même progressé d'un pas. Entre-temps, nous avons encore eu le privilège d'assister au théâtre (de mauvais goût) joué par M. Everaert qui ne pouvait s'empêcher de fulminer contre les syndicats, les militants et les grévistes.

Le mardi 29 juillet, les négociations aboutissaient à un plan social : prépension à 55 ans, prime de départ, indemnité de rupture, reclassement social et bourse de l'emploi, voilà les principaux points de l'accord. De plus, la procédure juridique contre les quatre travailleurs licenciés fut retirée immédiatement.

Le soir, nous en informions les travailleurs du piquet de grève. Même s'il ne s'agissait pas d'un accord à la Volkswagen, le résultat obtenu grâce à l'énorme solidarité et à la volonté d'action des travailleurs de Giraud - Izegem fut jugé honorable.

## Une nouvelle «mode» dans le secteur ?

Force nous est de constater que dans le dossier du licenciement collectif chez Giraud - Izegem, la direction locale, représentée par un manager de crise M. Everaert, a tenté d'imposer un licenciement collectif sans la moindre mesure d'accompagnement en faveur des travailleurs licenciés et sans respect des structures de concertation sociale existantes.

S'agit-il d'une expérience que le patronat entend refaire ? Espérons que non. Ce type de pratiques scandaleuses n'est plus de ce siècle et n'a pas sa place dans notre civilisation occidentale.

En tout cas, le dossier de Giraud - Izegem démontre à l'évidence que seule la solidarité entre les travailleurs et les organisations syndicales est à même de donner des résultats positifs. Que ce soit une bonne leçon : lorsque les travailleurs dans l'entreprise ne s'entendent pas et lorsque les syndicats se querellent, il n'y en a qu'un qui en profite : le patron. Il faut donc éviter les dissensions à tout prix !



# UNIR POUR SE RENFORCER

Dans le cadre des pourparlers actuels concernant l'avenir de la FGTB conformément à la résolution du congrès qui s'y rapporte, tenant compte des diverses actions mises en œuvre dans un certain nombre d'entreprises dans le cadre de la diminution du pouvoir d'achat, eu égard aux évolutions à attendre dans le dossier du statut ouvrier-employé, des divers changements de société dans un cadre politique instable, et les attaques contre les services publics, les centrales MWB-FGTB, ABVV Metaal, Ubot et CGSP souhaitent lancer une déclaration pour un rassemblement de leurs forces, tant au niveau de la politique syndicale qu'au niveau du fonctionnement interne de la FGTB interprofessionnelle.

L'objectif de ce rassemblement est de contribuer à une meilleure défense des intérêts des travailleurs des centrales concernées. Nos affiliés attendent de nous que nous soyons proches d'eux et que nous puissions réagir rapidement à leurs problèmes et à leurs besoins. Il nous appartient dès lors de développer un syndicalisme de proximité.

Cela passe inévitablement par la construction d'une convergence politique nous permettant de mieux faire entendre notre voix, leurs voix au sein de la FGTB. Nous voulons remettre en exergue l'ancien slogan cher à notre organisation : "tout le monde doit avoir son mot à dire à la FGTB !" Cela passe également par le renforcement des liens entre nos différentes Centrales. Ce processus vise en finalité un renforcement de la FGTB interprofessionnelle et doit nous permettre de renforcer la représentativité et la combativité de la FGTB.



A COURT TERME NOUS VOYONS DEUX PISTES FÉDÉRATRICES

## Une convergence politique syndicale

L'objectif de cette convergence politique syndicale, passant par un rapport de force syndical accru et une capacité supplémentaire d'exercer notre mission de contre-pouvoir, nous permettra d'apporter une vision constructive dans le processus décisionnel au sein des structures de la FGTB. Nous visons à renforcer la démocratie interne qui est une des valeurs de base de notre organisation.

Nous nous opposons à une structure composée d'un nombre insuffisant de Centrales au sein de la FGTB interprofessionnelle. Un excès de centralisation crée des déséquilibres, tue la démocratie interne, et ne permet pas d'exprimer toutes les tendances.

Nous plaçons au contraire pour le maintien d'un pluralisme constructif, renforçant la démocratie et la représentativité de la FGTB.

Ce type de construction représente selon nous la meilleure voie pour préserver l'identité des différents secteurs représentés, tout en renforçant la richesse des valeurs communes qui nous unissent au sein de la FGTB.

Nous créons dans cet esprit une plateforme qui se réunira de façon régulière, afin d'optimiser le débat politique, nous permettant d'assurer la traduction de nos idées au sein de la FGTB.

En même temps, notre collaboration doit nous armer dans la lutte contre les différences dans les salaires et les conditions de travail entre des fonctions équivalentes dans des entreprises similaires.

## Fonctionnement syndical

Ce rassemblement nous permettra également de renforcer le fonctionnement entre les Centrales concernées et de développer les initiatives nécessaires à une défense optimale des intérêts des travailleurs.

Les thèmes prioritaires sur lesquels porteront ces synergies sont les suivants : le travail intérimaire, le statut ouvrier-employé, la mobilité, la communication, l'informatique, la formation syndicale, la défense des services publics, le service aux entreprises (analyses des comptes, PME, ...).

Nous voulons être acteurs dans le renforcement de la FGTB interprofessionnelle avec des services performants au niveau des ODS, du service chômage, de l'animation des groupes spécifiques (jeunes, travailleurs sans emploi, ...) et nous invitons toutes les Centrales de la FGTB à assumer leur responsabilité en la matière.

Le principe de la base de données unique des affiliés de la FGTB devra continuer à préserver l'autonomie des Centrales.

Les signataires confirment leur volonté ferme de donner un élan novateur à la FGTB du 21<sup>ème</sup> siècle et de défendre au mieux les intérêts des affiliés par un renforcement de la démocratie interne.



CGSP  
K. Stessens  
Président



UBOT  
I. Victor  
Président



ABVV Metaal  
H. Jorissen  
Président



MWB - FGTB  
N. Cué  
Secrétaire Général



## 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 - 2ème 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

### ... Malines

#### Quand ?

Tous les mardis de 9h00 jusqu'à 12h00.  
Tous les jeudis de 9h00 jusqu'à 12h00.  
et de 13h00 jusqu'à 16h00.

#### Où ?

Zakstraat 16 - 2800 Mechelen

## COLLABORATION OGB•L ET FGTTB-UBOT

Considérant le développement d'un véritable marché de l'emploi transfrontalier entre la Belgique et le Luxembourg et plus particulièrement entre la province du Luxembourg belge et le Grand-Duché de Luxembourg, les organisations syndicales belges et luxembourgeoises, la FGTTB et l'OGB•L, ont décidé de renforcer leur collaboration dans l'intérêt des travailleurs et travailleuses transfrontaliers.

Par biais de la FGTTB nous mettons à votre disposition des services compétents, que ce soit pour vous aider dans vos démarches ou litiges à l'égard de votre employeur ou pour vous aider face à la complexité des institutions de sécurité sociale (maladie, soins de santé, allocations familiales, pensions, invalidités, ...).

D'office, si vous travaillez au Luxembourg, nous vous invitons à vous affilier à l'OGB•L et si vous revenez vers la Belgique, en chômage ou pour travailler, nous vous demandons de renouveler votre affiliation à la FGTTB-UBOT sans perte des droits liés à l'ancienneté dans un des deux syndicats.

La FGTTB et OGB•L sont à votre service pour toutes les situations que vous rencontrez ou rencontrerez dans votre vie de travailleur frontalier. Nous sommes là pour vous aider et pour rendre vos relations quotidiennes liées au travail beaucoup plus simples.

### FGTTB UBOT

Ensemble, on est plus fort

#### Permanences Euro-guichet dans les bureaux de la FGTTB Arlon

[rue des Martyrs 8]

Lundi et mardi	: 8h30 - 12h00	et 13h30 - 16h30
Mercredi	: 8h30 - 12h00	et l'après-midi sur rendez-vous
Jeudi	: 8h30 - 12h00	et 13h30 - 18h00
Vendredi	: 8h30 - 12h00	

Onafhangege Gewerkschaftsbond Lëtzebuerg  
Confédération Syndicale Indépendante du Luxembourg

OGB•L

#### Permanences de OGB•L en Belgique :

**Arlon - ABVV :** 80, rue des Martyrs :

tous les jeudis de 9h00 - 12h00.

**Aywaille - ABVV :** 22, rue Louis Libert :

tous les 1er et 3ème lundis du mois de 14h30 - 17h30.

**Bastogne - ABVV :** 8A, rue des Brasseurs :

tous les samedi de 9h00 - 12h00.

**Vielsalm - ABVV :** 57, avenue de la Salm :

tous les 1er et 3ème jeudis du mois de 14h30 - 17h30.



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](mailto: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](mailto:btb.turnhout@btb-abvv.be) ■ **2800 Mechelen - Zakstraat 16** | tel.: 015/29.90.48 - 014/40.03.70 - fax: 014/42.28.87 | di: 09.00 - 12.00 | do: 09.00 - 12.00 / 13.00 - 16.00 [btb.mechelen@btb-abvv.be](mailto:btb.mechelen@btb-abvv.be) | Secretaris Lieve Pattyn [lieve.pattyn@btb-abvv.be](mailto:lieve.pattyn@btb-abvv.be) | Bestendig Afgevaardigde Carine Dierckx [carine.dierckx@btb-abvv.be](mailto:carine.dierckx@btb-abvv.be) | Propagandist Logistiek Tom Peeters [tom.peeters@btb-abvv.be](mailto: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](mailto:btb.limburg@btb-abvv.be) | Secretaris Eddy Graller [eddy.graller@btb-abvv.be](mailto:eddy.graller@btb-abvv.be) | Propagandist Logistiek Tom Peeters [tom.peeters@btb-abvv.be](mailto: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](mailto: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](mailto:btb.dendermonde@btb-abvv.be) ■ **9300 Aalst - Houtmarkt 1** | tel.: 053/78.78.78 | do: 08.30 - 12.00 [btb.aalst@btb-abvv.be](mailto:btb.aalst@btb-abvv.be) | Secretaris Bart Kesteloot [bart.kesteloot@btb-abvv.be](mailto: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](mailto:btb.antwerpen@btb-abvv.be) | Secretaris Lieve Pattyn [lieve.pattyn@btb-abvv.be](mailto: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](mailto:btb.ronse@btb-abvv.be) | Secretaris Didier Verdonck [didier.verdonck@accg.be](mailto: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](mailto: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](mailto: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](mailto:btb.leuven@btb-abvv.be) | Secretaris/Secrétaire Sandra Langenus [sandra.langenus@btb-abvv.be](mailto: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 | di-do: 14.00 - 17.30 | donderdagvoormiddag en vrijdagnamiddag op afspraak [btb.roeselare@btb-abvv.be](mailto: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.roeselare@btb-abvv.be](mailto:btb.roeselare@btb-abvv.be) ■ **8630 Veurne - Statieplein 21** | ma: 15.00 u tot 17.00 u | Secretaris René Degryse [rene.degryse@btb-abvv.be](mailto:rene.degryse@btb-abvv.be) ▶ Propagandist Logistiek Annita Vandenbussche [annita.vandenbussche@btb-abvv.be](mailto: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](mailto:btb.zeebrugge@btb-abvv.be) ■ **8400 Oostende - J. Leurquaetstraat 27** | tel.: 059/55.60.85 - fax: 059/70.51.33 | ma-di-do: 08.30 - 12.00 / 14.00 - 17.30 | wo-vrij: 08.30 - 12.00 | Juli en augustus: ma-di-wo-do-vrij 08.30 - 12.00 [btb.oostende@btb-abvv.be](mailto: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](mailto:btb.brugge@btb-abvv.be) | Secretaris Renaud Vermote [renaud.vermote@btb-abvv.be](mailto:renaud.vermote@btb-abvv.be) ▶

**PROVINCIES DU HAINAUT ET DU BRABANT WALLON ■ 6000 Charleroi - Boulevard Devreux 36-38** | tel.: 071/64.13.05 ou 071/64.12.99 - fax: 071/32.29.58 | lu-ma-jeu: 09.00 - 12.00 / 13.30 - 16.00 | ven: 09.00 - 12.00 [ubot.charleroi@ubot-fgtb.be](mailto:ubot.charleroi@ubot-fgtb.be) ■ **7000 Mons - Rue Chisair 34** | tel.: 071/64.13.05 - fax: 071/32.29.58 | uniquement sur rendez-vous ■ **7130 Binche - Rue Gilles Binchois 16** | tel.: 071/64.13.05 - fax: 071/32.29.58 | uniquement sur rendez-vous ■ **7500 Tournai - Rue des Maux 26** | tel.: 069/53.27.92 - fax: 069/22.00.29 | ma-mer-jeu: 09.00 - 12.00 / 14.00 - 17.00 | lu-ven: 09.00 - 12.00 [ubot.tournai@ubot-fgtb.be](mailto:ubot.tournai@ubot-fgtb.be) ■ **7700 Mouscron - Rue du Val 3** | tel.: 056/85.33.44 - fax: 056/85.33.19 | lu-ven: 08.30 - 12.00 | ma-jeu: 08.30 - 12.00 / 13.00 - 17.00 | mer: 13.00 - 17.00 [ubot.mouscron@ubot-fgtb.be](mailto:ubot.mouscron@ubot-fgtb.be) ■ **7860 Lessines, Rue Général Freyberg 11** | 1<sup>er</sup> lundi du mois [ubot.lessines@ubot-fgtb.be](mailto:ubot.lessines@ubot-fgtb.be) ■ **1400 Nivelles, Rue du Géant 4/3** | 3<sup>ème</sup> vendredi du mois ou sur rendez-vous 056/85.33.44 ou 071/64.12.99 uniquement sur rendez-vous et téléphoner au 069/53.27.92 | Secrétaire Philippe Dumortier [philippe.dumortier@ubot-fgtb.be](mailto:philippe.dumortier@ubot-fgtb.be) | Propagandiste Jean-Marie Lamarque [jean-marie.lamarque@ubot-fgtb.be](mailto:jean-marie.lamarque@ubot-fgtb.be) | Propagandiste Daniël Maratta [daniel.maratta@ubot-fgtb.be](mailto:daniel.maratta@ubot-fgtb.be) | Propagandiste Logistique Michel Dillies [michel.dillies@ubot-fgtb.be](mailto:michel.dillies@ubot-fgtb.be) ▶

**PROVINCES LIÈGE - NAMUR - LUXEMBOURG ■ 4000 Liège - Place Saint-Paul 9 (7e étage)** | tel.: 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](mailto:ubot.liege@ubot-fgtb.be) | Secrétaire Frida Kaulen [frida.kaulen@ubot-fgtb.be](mailto:frida.kaulen@ubot-fgtb.be) | Propagandiste Logistique David Cultraro [david.cultraro@ubot-fgtb.be](mailto:david.cultraro@ubot-fgtb.be)

