

THE ROAD TO VICTORY

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.

CHAUFFEURS DE BUS ET DE CAMION

VOUS RECEVREZ LA VISITE DE LA **FGTB UBOT** !
Ensemble, on est plus fort

VENDREDI 10/4/09: Brucargo
MERCREDI 15/4/09: Brecht et Sint-Katelijne-Waver
JEUDI 16/4/09: Anvers - Quai 702 (rive droite)
LUNDI 20/4/09: LAR - Rekkem
MARDI 21/4/09: Zaventem (emplacement Elections Sociales)
LUNDI 27/4/09: Brucargo
MARDI 28/4/09: Skaldenpark Gand
LUNDI 11/5/09: Brucargo
MARDI 12/5/09: Zaventem (emplacement Elections Sociales)
JEUDI 14/5/09: Brecht et Sint-Katelijne-Waver
VENDREDI 15/5/09: Anvers - Quai 702 (rive droite)
LUNDI 18/5/09: LAR - Rekkem
MARDI 19/5/09: Skaldenpark
LUNDI 8/6/09: Brucargo
MARDI 9/6/09: Zaventem (emplacement Elections Sociales)
LUNDI 15/6/09: LAR - Rekkem
MARDI 16/6/09: Skaldenpark Gand
MERCREDI 17/6/09: Brecht et Sint-Katelijne-Waver
JEUDI 18/6/09: Anvers - Quai 702 (rive droite)

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

SAVIEZ-VOUS QUE ...

... en France, All4Trucks a ouvert le 12 janvier 2009 son premier "full service Trucks stop", le premier centre routier du genre en Europe à l'intersection des autoroutes A26 et A16, sur le zoning de Transmarck. Le site dispose d'un parking gardé de plus de 300 places de stationnement, d'une station à essence regroupant plusieurs marques, d'un restaurant, de facilités de communication, de boutiques, de sanitaires, d'espaces de repos, etc. All4Trucks envisage d'ouvrir 20 autres centres routiers de ce genre en Europe.

... depuis le 10 septembre 2008, la sélection médicale des chauffeurs a systématiquement une validité de cinq ans,

indépendamment de l'âge du chauffeur, sauf lorsque le médecin impose un délai plus court pour raisons médicales. L'instauration de l'attestation d'aptitude professionnelle est à l'origine de cette modification. Cette attestation d'aptitude professionnelle a en effet été introduite le 10 septembre 2008 dans le secteur des autobus et des autocars. Dans le secteur du transport de marchandises, elle ne le sera qu'en septembre 2009.

... que la vignette autoroutière "version papier" pour poids lourds a été remplacée le 1er octobre 2008 par une vignette électronique. Cela implique plus particulièrement moins de formalités administratives mais surtout moins

d'arrêts pour les chauffeurs pour des raisons de contrôle. En effet, les contrôleurs peuvent dorénavant vérifier au moyen d'une banque de données électronique si le transporteur a payé la vignette autoroutière sans devoir arrêter le véhicule.

... que la sélection médicale ou l'attestation d'aptitude à la conduite ne sont plus exigées en cas de covoiturage lorsque le chauffeur conduit une voiture d'entreprise, ni en cas de transport de collègues aux chantiers avec une camionnette de l'entreprise.

10 Table ronde de l'UBOT sur le Cabotage

14 Conférence de l'ETF à Varsovie

18 Non à un troisième manutentionnaire à l'aéroport national

België-Belgique
P.B.
GENT X
8/854

déposé:
Gent X - P708470
bulletin trimestriel
jan - fevr - mars 2009

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

Union Belge des Ouvriers du Transport

ENROUTE



- 3 Le capitalisme craque de toutes parts
- 4 Nous avons gagné la première bataille !
- 6 Le savoir c'est le pouvoir! Les militants de l'UBOT en sont conscients
- 8 Les chauffeurs belges renvoyés au chômage. Les chauffeurs de l'Europe de l'Est (re)prennent notre travail!

10 Table ronde de l'UBOT sur le Cabotage

12 Salaires

14 Conférence de l'ETF à Varsovie

15 Ramassage de déchets : la vigilance est de mise !

16 Action de l'UBOT-FGTB chez Flightcare et Aviapartner

17 Caroline Gennez en visite chez AVIAPARTNER à l'invitation de l'UBOT

18 Non à un troisième manutentionnaire à l'aéroport national

20 Après-midi d'étude sur les nouveaux temps de conduite et de repos dans le transport de marchandises, organisée par le SERV

21 Réunion des militants Transport routier & Logistique

22 Insuffisant et beaucoup trop tard ! Wetteren : premier parking sécurisé pour camions

22 De Decker-Van Riet grève historique chez un fermier de la société DE LIJN

23 Un propagandiste supplémentaire pour les fermiers/loueurs en Wallonie

24 The road to victory

24 Saviez-vous que ...

Rédaction:

Frank Moreels
Dinneke Fleerackers
Lieve Pattyn
Philippe Duquene
René Degryse
Tom Peeters
Véronique De Roeck

Photos :

Frank Moreels
Hendrik Delagrange
Mac Urata
Roger Collin
Steven Vleminckx
Tom Peeters
Véronique De Roeck
Philippe Duquene

LE CAPITALISME CRAQUE DE TOUTES PARTS

Que le système capitaliste craque de toutes parts, tout le monde l'aura déjà compris. Ce qui a commencé par une crise de l'immobilier aux Etats-Unis, a contaminé rapidement le monde entier. Pour paraphraser Marx : *un spectre, appelé crise, hante l'Europe*. Mais il ne s'agit pas d'une simple crise. Il s'agit d'une crise qui démontre les limites du capitalisme qui a dégénéré en ce qu'on appelle le capitalisme casino, le capitalisme purement financier dont seuls les grands spéculateurs ont profité, et encore... Lorsque même les banques belges les plus puissantes et les plus réputées sont mises en difficultés, il ne faut plus faire de dessin. Tout porte à croire que le système capitaliste lui-même est en faillite.

Le secteur du transport n'échappe pas à la crise

Dans de nombreuses entreprises, les camions sont à l'arrêt. Souvent les chauffeurs sont sans travail depuis des semaines. Dans le meilleur des cas, ils sont en chômage économique, dans le pire des cas, ils ont été licenciés ou risquent de l'être. Les restructurations impitoyables dans la métallurgie et dans l'industrie automobile, la stagnation ou le recul des acheminements de marchandises dans les ports, la crise dans le secteur du verre, la crise bancaire, ... ne restent pas sans effets dans le secteur du transport et de la logistique. Les marchandises qui ne sont pas produites ou ne sont pas vendues, ne sont pas transportées ni manutentionnées. 30 % des camions sont à l'arrêt, pas dans les bouchons, mais sur les parkings des entreprises. Quoique ...

Certains patrons abusent la crise: ils font rouler des chauffeurs de l'Europe de l'Est !

Nous avons la nette impression, pour ne pas dire la conviction, que certains transporteurs belges profitent de la crise pour organiser le dumping social sur une grande échelle en licenciant leurs chauffeurs belges ou en les mettant en chômage économique. En

même temps, ils établissent une entreprise de transport en Europe de l'Est et confient le trafic belge à ce "sous-traitant", en payant des salaires qui représentent un tiers à peine des salaires belges ! Voilà une situation scandaleuse à laquelle il faut mettre fin d'urgence. Le secrétaire d'Etat à la Mobilité, Etienne Schouppe, est prié de prendre ses responsabilités en interdisant ces pratiques !

Le chant des sirènes de la droite ...

A la veille des élections régionales et européennes, nous aimerions mettre en garde nos membres de ne pas succomber aux sirènes des partis de droite ! Les remèdes simplistes de l'extrême droite n'apporteront pas de solution. Ces extrémistes font croire qu'ils défendent les intérêts des travailleurs. En réalité, les extrémistes de droite sont les ennemis jurés des syndicats, leur programme est contraire à l'égalité entre les hommes et les femmes et au niveau économique, ils défendent une politique ultralibérale. En Flandre, le président du Vlaams Belang est issu du patronat portuaire, du camp patronal donc... Alors, un électeur averti en vaut deux !

Mais il faut se méfier tout autant de la version "civilisée" de la droite : la liste "De Decker" en Flandre, du nom de son fondateur Jean-Marie De Decker, ou le nouveau parti Lidé en Wallonie, de Rudy Aernoudt. Deux gars à première vue sympathique, mais sachez que la liste européenne De Decker sera "tirée" par un certain Dirk Jan Eppinck, un journaliste hollandais qui a été propagandiste de la fameuse directive "Bolkestein", plan européen visant à ouvrir les portes toutes grandes à la dérégulation dans le secteur des services au sens le plus large du terme, c'est-à-dire à la mise en cause des statuts des salariés, et ce sur une très grande échelle. Heureusement, grâce à l'opposition des organisations syndicales et plus particulièrement de l'UBOT, cette tentative a pu être enrayerée.

A ses côtés, nous retrouvons un certain Boudevijn Bouckaert, fondateur d'un club de réflexion ultralibéral à l'Université de Gand

UNE RÉPONSE SOCIALISTE ET VITE !



et jusque peu membre de l'aile la plus néolibérale de l'Open VLD, le parti libéral flamand. Ces partis néolibéraux n'ont qu'un seul objectif : fonder une majorité de droite, sans les socialistes. Alors, quand le renard prêche aux poules, prenez garde à vous !

Socialistes portant le cœur à gauche L'UBOT sait qui a été à l'écoute de ses revendications

Nous savons qui nous a soutenus au Parlement européen. Le socialiste flamand Said El Khadraoui a souvent été le porte-parole de nos revendications syndicales. Il nous a soutenus dans notre combat contre le cabotage. Il a appuyé notre revendication d'intégrer les chauffeurs indépendants dans la directive sur le temps de travail. Il a relayé nos demandes d'améliorer la sécurité et le nombre de parkings. Toujours avec le soutien entier du groupe du PS (Véronique De Keyser, Philippe Busquin, Alain Hutchinson, Marc Tarabella et Giovanna Corda) du groupe du parti socialiste flamand (Anne Van Lanker et Mia De Vits).

Au gouvernement flamand, nous avons trouvé une excellente alliée en la personne de

la socialiste flamande Kathleen Van Brempt qui, elle aussi, a relayé les préoccupations des chauffeurs et de leurs syndicats. Elle a pris des initiatives en faveur d'une saine nourriture et de bons équipements de repos. Elle a participé au combat en faveur des victimes d'apnées du sommeil et tente d'écarter les camions surchargés de la route, ... Dans ce numéro, vous trouverez également le compte rendu de la visite que la présidente du parti socialiste flamand a rendu à Aviapartner, entreprise également en difficulté, où nos militants doivent se battre pour préserver l'emploi et tentent de cantonner la flexibilité dans des limites raisonnables. Nous avons pu constater avec nos délégués que la présidente du sp.a se soucie des problèmes qui nous préoccupent : l'emploi, le pouvoir d'achat, la sécurité sociale, les pensions, les soins de santé, ... Alors, aux prochaines élections, votez pour ces socialistes du PS et du sp.a qui portent le cœur à gauche. Soutenez ces candidats qui ont relayé les positions syndicales et qui nous ont écoutés quand il le fallait.

Frank Moreels,
Secrétaire fédéral Transport
routier & Logistique.

Eu égard à la crise à laquelle nous sommes confrontés actuellement, l'Interrégionale wallonne de la FGTB a lancé une campagne. L'on peut trouver de plus amples informations concernant cette campagne sur le site web www.contre-attaque.be. Il mérite d'être visité !



Pour l'intégration des chauffeurs indépendants dans la directive sur le temps de travail

Le lundi 2 mars dernier, quelque 600 chauffeurs salariés, dont une importante délégation de l'UBOT, ont manifesté dans les rues de Bruxelles, répondant ainsi à l'appel lancé par la Fédération européenne des Ouvriers du Transport (ETF) et par l'UBOT pour revendiquer l'application de la fameuse directive sur le temps de travail aux chauffeurs indépendants également.

Généraliser la directive sur le temps de travail !

En vertu de la directive sur le temps de travail, les chauffeurs salariés ne peuvent travailler que 48 heures en moyenne par semaine, alors que les chauffeurs indépendants pourraient travailler jusqu'à 86 heures en moyenne. Pour l'ETF, cette situation est inacceptable : la directive sur le temps de travail doit s'appliquer également aux chauffeurs indépendants !

Une question de sécurité routière ...

Un chauffeur qui roule plus de 48 heures constitue un danger sur la route à cause de la fatigue. Prester trop d'heures est cause de fatigue et dans notre profession, la fatigue tue. Prester trop d'heures est dangereux, non seulement pour les autres usagers de la route mais aussi pour la santé du chauffeur. Dans les accidents dus à la grande fatigue, le chauffeur est souvent la première mais aussi la plus grosse victime. Et nous n'avons encore rien dit au sujet de la santé « mentale » du chauffeur surmené ni du stress qui en découle ni de la pression à laquelle est soumise sa vie familiale.

... et de concurrence déloyale

La différence de traitement entre chauffeurs indépendants et chauffeurs salariés est source de concurrence déloyale, est de nature à accroître le nombre de faux indépendants et risque de donner lieu à une poussée vers une flexibilité encore plus grande pour les chauffeurs salariés. Si les transporteurs ont le choix entre deux types de chauffeurs dont les uns peuvent effectuer plus d'heures que les autres, ... le choix sera vite fait ! De plus, les

salariés seront mis sous pression pour s'établir comme (faux) indépendant. En tout cas, il ne fait aucun doute que leur statut sera exposé à de lourdes pressions ...

Une première victoire au palmarès d'une ETF combative

Nous avons déjà remporté une première bataille : la commission « Emploi » du Parlement européen a suivi le raisonnement des organisations syndicales en adoptant à une large majorité les positions qu'elles défendent.

Et au sein du Comité économique et social européen (ECOSOC), le groupe de travail chargé de préparer l'avis sur cette directive sous la direction d'André Mordant (ex-président de la FGTB), s'est également prononcé à l'unanimité en faveur de l'intégration des indépendants dans la directive.

Le score est donc de 2-0 pour les organisations syndicales. Mais il faut rester vigilant. La réunion plénière du Parlement européen doit encore se prononcer et à l'ECOSOC c'est également l'assemblée plénière qui aura le dernier mot. La vigilance est donc de mise. Nous restons en tout cas mobilisés !



84-86 heures de travail en moyenne
48 heures en moyenne - Sécurité!

L'UBOT appelle à participer à la manifestation de la CES le 15 mai 2009 à Bruxelles

Pour une vraie Europe sociale!
Contre le dumping social !

La Confédération européenne des Syndicats organise le 15 mai prochain à Bruxelles une grande manifestation européenne contre la crise qui touche tous les travailleurs en Europe, et pour nos revendications syndicales en vue des élections européennes du mois de juin.

Vous trouverez bientôt davantage d'informations sur notre site internet www.ubot-fgtb.be.

Transport & Logistiek
Logistique

SOLIDAIR

LE SAVOIR C'EST LE POUVOIR!

En route

Dans l'édition précédente, nous avons passé en revue les formations fédérales organisées pour nos militants en Flandre orientale, à Anvers, à Tournai et à Liège.

En décembre 2008, c'était le tour aux militants de Bruxelles, du Brabant flamand et de Charleroi. Tout comme leurs camarades des autres régionales, les militants du personnel roulant et non roulant ont pu goûter à un programme varié : les avantages sociaux complémentaires octroyés par le Fonds social Transport & Logistique, le Règlement européen sur les temps de conduite et de repos et la classification des fonctions du personnel non roulant. Les instructeurs invités maîtrisaient leur matière à la perfection et ont soutenu brillamment le feu nourri des questions lancés par les participants. Par ailleurs, les formations organisées à Charleroi et à Louvain ont été mises à profit pour impliquer dans la formation fédérale les militants du secteur de l'assistance dans les aéroports. Le matin, ils ont suivi un cours d'ergonomie comprenant notamment une série de conseils pour charger et décharger sans surcharger le dos. La session de l'après-midi a été consacrée à un exposé sur les droits et les obligations de la délégation syndicale dans l'entreprise, donné par les camarades des instituts de formation CEPAG et 'Vorming & Actie'. L'exercice de formation 2009 a débuté par un deuxième tour, consacré non pas à des matières sectorielles mais à un sujet

LES MILITANTS DE L'UBOT EN SONT CONSCIENTS



Patience passe science.



Pause café : l'occasion de tailler une bavette.

La classification des fonctions dans la logistique.



intersectoriel, celui de la communication. Les militants ont abordé cette session d'abord hésitants et incertains, mais ensuite débordants d'enthousiasme, comme il sied aux militants de l'UBOT. A Charleroi et à Tournai, le thème a été développé en séance plénière et mis en pratique au travers d'exercices collectifs. A Anvers, on a opté pour le travail en petits groupes pour ensuite présenter les résultats des différents groupes en séance plénière. Un petit mot de remerciement quand même à nos aides animateurs Bob Vandenbossche et Jef Van Den Brande, qui ont passé leur baptême du feu avec brio.

Les militants de l'assistance dans les aéroports apprennent à se ménager le dos.



Charleroi, 9 février 2009. Des participants très attentifs.



Anvers, 16 février 2009. Le thème d'aujourd'hui : la communication.



Les temps de conduite et de repos, un sujet qui continue de passionner les chauffeurs.



Louvain, 8 décembre 2008. Comment améliorer notre communication ?



Mettre la théorie en pratique.



Ca bâche ferme dans le groupe des autobus et des autocars.



Un petit cours d'ergonomie et d'anatomie pour alléger le travail à l'aéroport.



LES CHAUFFEURS BELGES RENVOYES AU CHOMAGE

LES CHAUFFEURS
DE L'EUROPE
DE L'EST (RE)
PRENNENT
NOTRE TRAVAIL!

Le phénomène s'appelle le cabotage, c'est-à-dire le transport de marchandises effectué par une entreprise de transport sur le territoire d'un autre État membre. Un exemple : une entreprise de transport belge assure un transport international de Bruxelles à Madrid. Une fois le camion déchargé, le transporteur effectue une ou plusieurs missions de transport sur le territoire espagnol. C'est un phénomène fréquent qui ne soulevait pas de problèmes, tant que le cabotage était effectué au sein de la vieille Europe : vu les conditions de travail et de salaire plus ou moins équivalentes, il n'était pas question de dumping social.

Depuis l'an dernier, la plupart des anciens pays de l'Europe de l'Est ont le droit de faire du cabotage dans notre pays et au mois de mai, d'autres pays viendront les rejoindre. Le problème est que les salaires dans ces pays sont sensiblement inférieurs à ceux payés en Belgique (ils ne représentent souvent qu'un tiers des salaires belges). Conséquence : certaines firmes de transport ont monté un système qui leur permet d'organiser le dumping social à cœur joie.

Nos chauffeurs en ont ras-le-bol !

Depuis que l'UBOT a consacré une journée d'étude au phénomène du cabotage, qui a eu reçu un large écho dans les médias, le téléphone ne cesse de sonner au secrétariat de l'UBOT.

De nombreux chauffeurs nous contactent pour nous signaler des situations inacceptables. Dans la région liégeoise, nous avons reçu cinq appels de chauffeurs de la même entreprise qui n'avaient qu'un seul message à nous communiquer : « Nous avons été mis en chômage économique mais entre-temps, notre patron fait appel à des chauffeurs roumains. »

A Sint-Katelijne-Waver on voit camper toutes les nuits et chaque week-end des poids lourds slovènes conduits par des chauffeurs roumains. Nous vous épargnerons les détails sur les conditions de vie de ces travailleurs. Ce que nous savons, c'est que nous avons été contactés par les chauffeurs d'un sous-traitant de Flandre occidentale qui met chaque jour

ses chauffeurs en inactivité en leur disant : « Il n'y a pas de travail demain, oubliez le planning qui vous a été communiqué. » Entre-temps, les campeurs roumains roulent à leur place !

Opération «undercover»

Un collaborateur de l'UBOT s'est fait passer pour un employeur. Répondant à une annonce d'une «agence spécialisée» dans l'aide aux employeurs du secteur du transport désireux de «s'établir» en Europe de l'Est, il a reçu immédiatement une «offre de prix», une honte et un véritable scandale ! Cette offre démontre comment une entreprise de transport peut économiser jusqu'à 60% sur les coûts salariaux en créant une société boîte aux lettres à Bratislava. Une société qui est en ordre du point de vue administratif, mais qui en réalité n'existe que sur papier. Tout est en effet dirigé au départ de la Belgique.

Sans scrupules

Après la table ronde organisée par l'UBOT, on a découvert que certaines entreprises belges qui s'organisent de la sorte, se rendent coupables de pratiques frauduleuses. Que penser de ces camions inscrits dans un pays de l'Europe de l'Est, qui transportent constamment des marchandises en Belgique (et qui ne quittent donc presque jamais le territoire belge) et qui réussissent quand même à obtenir les certificats de visite nécessaires ? Qu'a-t-on constaté ? Pendant le week-end, il y a entre les deux pays un trafic massif de ces «documents», munis des cachets nécessaires.



Signalez les abus ! Défendez votre emploi !

Nous appelons tous les chauffeurs à nous signaler tout abus ainsi que toute entreprise qui profite du flou qui caractérise le système du cabotage pour organiser le dumping social. Signalez-nous tout ce qui n'est pas «catholique». Informez-nous de ce que font certains employeurs malhonnêtes pour réaliser des économies sur votre dos. Vous pouvez le faire de manière tout à fait anonyme si vous le souhaitez.

Nos coordonnées : UBOT - FGTB, Frank Moreels, Secrétaire fédéral, Paardenmarkt 66, 2000 Antwerpen. frank.moreels@btb-abvv.be - GSM : 0475/24 38 96.

Attention! Danger!

Que les employeurs soient prévenus ! Jusqu'ici, nous avons observé une grande discrétion. Tout le monde a le temps de faire ce qu'il doit faire. Nous appelons les fédérations patronales à prendre leurs responsabilités également.

Nous ne comprenons d'ailleurs pas les employeurs intègres, ceux qui ne participent pas à ce genre de pratiques. Ils sont en effet victimes de pratiques de concurrence déloyale. Ne trouvent-ils pas, comme l'UBOT, qu'il faut mettre fin à ces pratiques ?

Nous invitons les employeurs préoccupés de l'avenir du secteur à nous rejoindre dans la lutte contre le dumping social organisé par l'abus du cabotage.

Que les employeurs qui s'adonnent à ce genre de pratiques soient prévenus : ils trouveront l'UBOT sur leur chemin.

A l'étranger ... on ne reste pas les bras croisés !

Aussi bien l'Allemagne que l'Espagne ont déjà pris des mesures visant à définir et à régler par voie légale les missions de cabotage. Juste avant la mise sous presse de

ce numéro, les syndicats français nous ont fait savoir que la France prendra également des mesures dans le sens demandé par les organisations syndicales : limitation du cabotage à trois missions consécutives dans les 7 jours qui suivent immédiatement un transport international.

De la sorte, on évitera que les camions ne doivent rouler à vide et on préviendra les abus et le dumping social.

Nous nous demandons combien de temps il faudra encore avant que le secrétaire d'État à la Mobilité prenne des mesures. L'UBOT ne manquera pas de lui transmettre le dossier que nous sommes en train de préparer. De la sorte, monsieur Schouppe disposera d'une documentation suffisante, il ne pourra donc plus se cacher derrière cet argument. Et s'il le faut, nous ne manquerons pas de mobiliser les chauffeurs !

Car une chose doit être claire : il faut mettre fin au cabotage illégal !

TABLE RONDE DE L'UBOT SUR LE CABOTAGE

En route

Le 2 février 2009, l'UBOT-FGTB a organisé une table ronde sur le cabotage et plus particulièrement sur l'organisation du dumping social accompagnant ce phénomène.

Le 2 février 2009, l'UBOT-FGTB a organisé une table ronde sur le cabotage et plus particulièrement sur l'organisation du dumping social accompagnant ce phénomène.

La pratique est connue : l'absence d'une législation et d'une réglementation sûres et efficaces incite un nombre croissant d'entreprises à créer des sociétés boîtes aux lettres en Europe de l'Est. Les salaires de leurs chauffeurs, le plus souvent forcés de travailler dans des conditions indignes, représentent à peine le tiers des salaires payés dans notre pays.

L'UBOT a examiné la problématique en présence d'un certain nombre d'experts.

Monsieur Otjacques du SPF Mobilité a parlé des imperfections de la réglementation actuelle et annoncé la prise d'une série d'initiatives visant à combler ces lacunes.

Monsieur Beck du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale a exposé le rôle et la mission de l'inspection des lois sociales et s'est étendu sur la répression des abus éventuels. La Police fédérale, représentée par les messieurs Goethals et Vanspringel, s'est penchée sur les contrôles routiers effectués par leurs services.

Monsieur Van Grasdorff, manager de la société EW Invest, a défendu la cause des employeurs qui prétendent travailler dans la légalité, tout en rompant une lance en faveur de la création de banques de données européennes en vue de légaliser les contrôles. Il s'est d'autre part montré favorable à l'organisation de la formation et du suivi des services de contrôle dans les différents pays d'Europe.

Monsieur Chagas, secrétaire général de la Fédération européenne des Ouvriers du Transport (ETF), a situé la problématique dans une perspective européenne, tout en défendant la création de syndicats forts en Europe de l'Est. Il a terminé son exposé en tenant un chaud plaidoyer en faveur de la solidarité au niveau européen entre les travailleurs.

Enfin, monsieur Saïd El Khadraoui, parlementaire européen du parti socialiste flamand, a dressé un état des lieux de la réglementation qui est actuellement discutée au sein des instances européennes.

Tirant les conclusions de cette table ronde, Frank Moreels, secrétaire fédéral de l'UBOT - Transport routier & Logistique, a tenu un chaud plaidoyer en faveur de la limitation du cabotage à trois missions consécutives dans les sept jours qui suivent un transport international. Cette solution serait suffisamment souple pour éviter les voyages à vide et permettrait d'autre part de mettre fin aux pratiques de dumping social et de mise en cause des conditions de travail et de salaire de nos routiers.



L'absence d'une législation et d'une réglementation sûres et efficaces incite un nombre croissant d'entreprises à créer des sociétés boîtes aux lettres en Europe de l'Est.

Le 13 janvier 2009, nous avons adressé un courrier au secrétaire d'Etat Etienne Schouppe, attirant une nouvelle fois son attention sur le fait qu'à notre avis, la libéralisation totale du cabotage aboutira à (court) terme à un massacre social. Nous lui avons également rappelé que nous disposons de plus en plus d'indications que la délocalisation du travail des chauffeurs belges est délibérément orchestrée par certaines entreprises.

Voici la réponse du secrétaire d'Etat. Nous ne sommes évidemment pas du tout d'accord avec son plaidoyer pour la libéralisation complète du cabotage. Mais il est grand temps qu'il tienne ses promesses et qu'il prenne des mesures afin de restreindre les pratiques illégales actuelles.



Kabinet van de staatssecretaris voor
Traduction de la réponse du secrétaire d'Etat à la Mobilité, E. Schouppe

Service public fédéral
Mobilité et Transport

Cabinet du secrétaire d'Etat à la Mobilité

LIBOT
Transport routier & Logistique
M. Frank Moreels

Concerne : cabotage

Monsieur le Secrétaire fédéral,

J'ai l'honneur de vous accuser bonne réception de votre lettre du 13 janvier 2009 concernant le sujet repris sous rubrique.

La libéralisation du cabotage en Europe - mesure en faveur de laquelle je plaide pour des raisons de mobilité - devra à l'évidence aller de pair avec un certain nombre de conditions préalables. L'une de celles-ci est qu'en ce qui concerne le respect du statut social des travailleurs du secteur, la barre devra être mise à la même hauteur sur le plan européen.

En attendant pareille législation européenne, je puis vous informer que mes services ont reçu l'ordre de limiter le cabotage en Belgique à un maximum de trois missions sur une période de sept jours.

Par ailleurs, des contrôles ciblés sont effectués en vue de réprimer les pratiques frauduleuses.

Veillez agréer, monsieur le Secrétaire fédéral, mes salutations distinguées.

Etienne Schouppe
Secrétaire d'Etat à la Mobilité

Etienne Schouppe,
Staatssecretaris voor Mobiliteit

be



Dédommagement en cas de perte définitive de la sélection médicale

La commission paritaire du Commerce de combustibles a conclu le 19 décembre 2008 une convention collective fixant le dédommagement du personnel roulant en cas de perte du certificat de sélection médicale. Précisons que cette convention collective n'est pas d'application aux ouvriers du secteur du commerce de combustibles de la Flandre orientale.

Contenu de la convention collective

En cas de retrait définitif du certificat de la sélection médicale, il sera payé aux ouvriers et aux ouvrières occupés dans le secteur un dédommagement de € 5.000 maximum.

Conditions

- Etre licencié à la suite du retrait du certificat de la sélection médicale et ne pas se voir offrir un travail équivalent dans l'entreprise.
- Justifier une ancienneté d'au moins 20 ans dans le secteur du commerce de combustibles.
- Le travailleur qui, après la perte de la sélection médicale, n'est pas licencié mais peut continuer à travailler dans l'entreprise dans une autre fonction et qui n'a donc pas reçu le dédommagement, conserve le droit au dédommagement dans le cas où il serait quand même licencié dans la période de 5 ans qui suit la perte de la sélection médicale.

Montant du dédommagement

- Le dédommagement s'élève à € 5.000 au maximum pour les travailleurs à temps plein. Pour les travailleurs à temps partiel, il sera calculé au pro rata.
- A partir de l'âge de 56 ans, le dédommagement est octroyé de manière dégressive au fur et à mesure que le travailleur s'approche de l'âge légal de la retraite, c'est-à-dire que le dédommagement est réduit de 10% par année supplémentaire de sorte que le travailleur n'a plus droit à aucune indemnisation lors de son 65ème anniversaire.

Voici les montants concrets du dédommagement.

Jusque 55 ans	5.000,- €
A partir de 56 ans	4.500,- €
A partir de 57 ans	4.000,- €
A partir de 58 ans	3.500,- €
A partir de 59 ans	3.000,- €
A partir de 60 ans	2.500,- €
A partir de 61 ans	2.000,- €
A partir de 62 ans	1.500,- €
A partir de 63 ans	1.000,- €
A partir de 64 ans	500,- €
+ 65 ans	0,- €

Salaires autocars : navettes, lignes internationales et tourisme - C.P. 140.03

Le 16.12.2008 une nouvelle CCT a été signée quant aux conditions de travail et de salaire pour le personnel roulant des services irréguliers.

Temps de service	Salaire en € par amplitude	Indemnité RGPT € nets par h max. 12 h/jour
Services 1 chauffeur		
Jusqu'à 6 h	55,65	1,21
De 6h01' jusqu'à 12 h	91,69	1,21
Par heure au-delà de 12 h	10,18	1,21
Services 2 chauffeurs		
15 h	105,46	18,15
16 h	113,22	19,36
17 h	120,85	20,57
18 h	128,62	21,78
19 h	136,30	22,99
20 h	144,06	24,20
21 h	151,81	25,41

Dispositions communes pour les 3 catégories

- Heures supplémentaires à payer pour une amplitude > 1.564,50 h par semestre (du 01.01 au 30.06 ou du 01.07 au 31.12) : (€ 7,91 x 150%) € 11,87/h.
- Heures supplémentaires prestées les dimanches et jours fériés ou leurs jours de compensation : (€ 7,91 x 200%) € 15,82/h
- Supplément de 2,- €/prestation à partir du 01.01.2009 aux chauffeurs ayant une ancienneté d'au moins 10 ans dans la même entreprise. Pour la détermination de l'ancienneté on tient compte de la date de début du contrat de travail comme chauffeur transport irrégulier. Pour les chauffeurs qui ont signé de différents contrats de travail de durée déterminée ou d'un travail bien décrit, on tient compte de la date de début du premier contrat comme chauffeur transport irrégulier.
- Jour d'inactivité à l'étranger : € 75,49
- Prestations < 5h15' complètement effectuées à l'étranger : RGPT € 1,21/h + € 75,49
- Travail de garage jusqu'à amplitude de 6h30' : € 75,49
- Travail de garage amplitude de 6h31' jusqu'à 8 h : € 90,06
- Travail dominical :
 - a) paiement des prestations au tarif normal
 - b) récupération endéans les 6 jours : pas de salaire
 - c) récupération plus tard dans l'année : € 90,06
- Travail aux jours fériés :
 - a) paiement des prestations au tarif normal
 - b) récupération endéans les 6 jours ou plus tard : € 90,06
- Salaire horaire chômage technique; maladie accident de travail, chômage : € 11,5375
- Travail mixte > 6 h amplitude : services publics d'autobus-autocar : indemnité journalière complètement selon le salaire "autobus".
- Travail mixte > 6 h amplitude : autocars-services spéciaux d'autobus : indemnité journalière complètement selon le secteur dans lequel le plus d'heures a été prestées.
- Déplacement de > 5h15' avec un autre véhicule : € 75,49
- Travail mixte < 6 h amplitude : autocars-services spéciaux d'autobus : indemnité journalière transport irrégulier + indemnité h prestées services spéciaux. Si plus d'heures ont été prestées dans les services spéciaux d'autobus que dans les autocars, la prestation complète est rémunérée comme services spéciaux.
- 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.

«Gentlemen's agreement» concernant le chômage économique des délégués syndicaux

Le 16 décembre 2008, nous avons - à notre grande satisfaction - réussi à conclure avec les trois fédérations patronales du secteur du transport de marchandises et logistique un «gentlemen's agreement» concernant le chômage économique des délégués syndicaux.

Ce «gentlemen's agreement» implique que le nombre de jours de chômage économique des délégués syndicaux dans une entreprise ne peut jamais être supérieur à la moyenne du nombre de jours de chômage économique calculée pour l'ensemble de l'entreprise.

Si vous deviez quand même être confronté à un tel problème en tant que délégué, prenez immédiatement contact avec le secrétariat régional de l'UBOT.

Depuis le 1er janvier 2009 : nouveau temps de service moyen pour le personnel roulant

La convention collective du 27 janvier 2005 définissant les conditions de travail et de rémunération du personnel roulant occupé dans le secteur du transport de marchandises & logistique prévoit l'octroi d'un supplément en cas de dépassement du temps de service moyen.

Par temps de service, il faut entendre le total des temps de travail et des temps de disponibilité, en ce y compris les heures de train et de bateau pour les trajets inférieurs à quatre heures. Les heures de train et de bateau relatives aux trajets de quatre heures ou plus sont exclues du temps de service.

Jusqu'au 31 décembre 2008, le temps de service hebdomadaire moyen était calculé sur une période de deux mois.

Depuis le 1er janvier 2009, il est calculé sur une période d'un mois. Au-delà de 60 heures de temps de service, un supplément de 50% doit donc être payé immédiatement.

Salaires personnel de garage autobus et autocars, déménagements, transport de marchandises et logistique et assistance aux aéroports

Les salaires du personnel de garage de ces secteurs suivent la classification professionnelle des entreprises de garage (C.P. 112). Ces salaires sont indexés annuellement à partir du 1 février.

A la suite du dépassement de l'indice pivot les salaires horaires minimums ainsi que les salaires réels du personnel de garage dans les secteurs des autobus et autocars, déménagements, transport de marchandises et logistique et assistance aux aéroports ont été relevés de 3,89% à partir du 01.02.2009.

Catégorie	Salaire horaire en € 38 h/semaine	Salaire horaire en € 39 h/semaine
Manoeuvre "service"	10,96	10,76
Manoeuvre "service" 10 a. ancienneté	11,46	11,17
Manoeuvre "service" 20 a. ancienneté	12,03	11,73
Manoeuvre	11,46	11,17
Manoeuvre 10 a. ancienneté	12,03	11,73
Manoeuvre 20 a. ancienneté	12,61	12,29
Manoeuvre qualifié	12,61	12,29
Ouvrier qualifié 2ième catégorie	13,98	13,63
Ouvrier qualifié 1ère catégorie	14,67	14,30
Ouvrier hors catégorie	15,70	15,30

Pour le personnel de garage du secteur autobus et autocars et du secteur déménagements il n'y a que les salaires horaires 38h/semaine.

Pour le personnel de garage du secteur transport de marchandises et logistique et du secteur assistance aux aéroports il y a les salaires horaires 38 h/semaine et 39 h/semaine.

AUTOBUS & AUTOCARS

Prime syndicale 2008

Les primes syndicales du secteur autobus et autocars seront bientôt payées. Les travailleurs du secteur recevront sous peu une carte de légitimation dans leur boîte à lettres. Renvoyez cette carte, munie de votre signature et de votre numéro de compte, à votre secrétariat régional qui versera ensuite le montant de la prime syndicale sur votre compte.

Le montant de la prime syndicale est de 114 euros pour les travailleurs occupés à temps plein et de 57 euros pour les travailleurs à temps partiel.

ASSISTANCE DANS LES AÉROPORTS

Chèques repas

Le protocole d'accord 2007-2008 prévoit l'octroi de chèques repas d'un montant de 6 euros par jour effectivement travaillé aux travailleurs ayant une ancienneté d'au moins 6 mois, et ce à partir du 1er janvier 2009.

CONFERENCE DE L'ETF A VARSOVIE



L'UBOT plaide pour un vrai syndicat européen du transport, y compris dans le secteur du transport routier

Les 20 et 21 janvier 2009, la section «transport routier» de la Fédération européenne des Ouvriers du Transport (ETF) s'est réunie en conférence à Varsovie, capitale d'un pays de l'Europe de l'Est. Le choix du lieu ne relevait pas du hasard car dans les pays de cette partie de l'Europe, il reste du pain sur la planche pour les organisations syndicales en général et les syndicats du transport en particulier. Notre présence à cette conférence signifiait un soutien à tous ceux qui effectuent un travail de pionnier dans les pays de l'Europe orientale.

Nous avons ainsi eu l'occasion de faire connaissance avec le réseau des syndicats du transport de l'Europe de l'Est, un réseau transfrontalier. Voilà une bien belle initiative qui mériterait d'être suivie ailleurs. Aussi bien dans les groupes de travail que lors des séances plénières, les représentants de l'UBOT ont joué un rôle actif en intervenant dans différents dossiers.

Un vrai syndicat est bien plus qu'une machine de lobbying

L'UBOT est consciente du magnifique travail de lobbying fourni par le secrétariat de l'ETF vis-à-vis des différentes instances de l'Union européenne (Parlement, Commission, ...) et vis-à-vis du patronat européen réuni dans l'IRU, la fédération européenne du patronat. Qui plus est, l'UBOT voudrait que l'ETF poursuive cette action et elle félicite le secrétariat de l'ETF pour les résultats obtenus. Toutefois, l'action syndicale est bien plus qu'un travail de lobbying. Les organisations syndicales affiliées à l'ETF devraient définir avec une plus grande précision le mandat conféré à notre organisation européenne. Envoyer le secrétariat de l'ETF aux négociations avec un mandat flou ou ambigu est source de malentendus et de dissensions... Constat que nous avons encore pu faire récemment dans le dossier de la règle des douze jours dans le transport international par autocar, dossier qui a été à

l'origine d'énormes tensions internes à l'ETF. L'octroi de mandats clairs avec délimitation précise des contours quant au résultat est une condition absolue pour faire de l'ETF un interlocuteur respecté.

Une organisation syndicale négocie quand c'est possible, se bat quand c'est nécessaire

C'est aussi simple que cela, y compris au niveau européen. Pourtant, trop de collègues étrangers se montrent encore hésitants quand il s'agit de mobiliser leurs troupes. Pourtant, ce n'est qu'en mobilisant les membres et les militants et en menant des actions que l'on force le respect de ses positions. Ce n'est qu'en développant un rapport de forces que l'on peut faire valoir ses positions.

La coopération porte ses fruits

Lors de cette conférence, nos collègues syndicalistes de la FNV néerlandaise ont donné un exposé, démontrant - exemples concrets à l'appui - qu'une coopération syndicale internationale peut se révéler payante. Une coopération a en effet été inaugurée entre nos deux organisations, tant dans le domaine de la formation des militants que dans celui du dépistage et de la poursuite des employeurs malhonnêtes. Il était par conséquent réjouissant et reconfortant de voir apparaître à plusieurs reprises le logo de l'UBOT dans cette présentation. Développer des synergies sur le terrain, voilà une initiative qui porte ses fruits! En effet, il ne faut pas des mots, il faut des actes. C'est ce fil conducteur qui guide notre participation aux conférences internationales...



RAMASSAGE DE DECHETS LA VIGILANCE EST DE MISE!

Les différentes entreprises du secteur des déchets tentent de faire du shopping social en transférant les travailleurs d'une commission paritaire à une autre, sans concertation sociale avec les organisations syndicales.

Par conséquent, le vendredi 30 janvier 2009, nous avons manifesté en front commun FGTB-CSC devant le cabinet de la ministre de l'Emploi Joëlle Milquet.

Pour la FGTB également, il s'agissait d'une action "commune" puisque différentes centrales professionnelles de la FGTB, Centrale Générale, Syndicat des Employés et UBOT, avaient uni leurs forces.

Reçus au cabinet, nous avons exposé au représentant de la ministre, Peter Vansintjan, la situation dans les différentes entreprises concernées. Nous lui avons soumis les "arguments" invoqués par les employeurs qui affirment parfois que le changement de commission paritaire leur est imposé par l'administration elle-même!

Nous n'accepterons jamais que les centrales syndicales soient montées les unes contre les autres ou que les travailleurs eux-mêmes soient victimes du shopping social pratiqué par les employeurs.

Conclusion de l'action : la ministre soumettra les questions suivantes à ses services :

- Quels sont les dossiers concrets en suspens?
- Qui a demandé quoi?
- Toutes les demandes de changer de commission paritaire qui ne découlent pas d'un changement d'activité, sont gelées.
- Le gouvernement prendra l'initiative de convoquer un groupe de travail paritaire réunissant des représentants patronaux et syndicaux et qui sera chargé de clarifier la répartition des compétences entre les différentes commissions paritaires concernées.



ACTION DE L'UBOT-FGTB CHEZ FLIGHTCARE ET AVIAPARTNER

HALTE AUX BAGAGES SURCHARGÉS !

Trop de kilos = risques pour la santé !

Samedi 20 décembre 2008, 5 heures du matin, à l'aéroport de Zaventem: l'UBOT-FGTB mène une action ludique avec une vingtaine de militants concernant le poids maximal par colis et donc aussi par pièce de bagage. Dans les autres aéroports également, ceux d'Ostende, de Liège et de Charleroi, des actions semblables ont été menées ou le seront prochainement. Les bagagistes occupés dans les aéroports veillent au chargement et au déchargement corrects des avions.

Mais saviez-vous ...

- qu'un bagagiste trimbale jusqu'à dix tonnes par jour ?
- qu'une équipe est constituée de trois bagagistes seulement, alors qu'il en faut normalement cinq pour faire le travail ?
- que chaque équipe ne dispose que de 45 petites minutes pour charger et décharger un avion ?
- que le travail dans la cale de l'avion est exclusivement manuel et que le bagagiste y est contraint de déplacer les bagages à genoux ?
- qu'environ 150 pièces de bagages sont traitées par vol ?
- qu'une valise pèse en moyenne entre 15 et 20 kilos mais parfois 30 kilos, voire plus ?



Faut-il dès lors s'étonner que bon nombre de travailleurs occupés dans ce secteur souffrent de problèmes du dos et que les lésions dorsales permanentes soient la règle et non l'exception chez les bagagistes ? Pour toutes ces raisons, l'UBOT-FGTB a mené cette action de sensibilisation ludique à l'aéroport. De cette manière, nous entendions convaincre les employeurs à l'aéroport de Zaventem (Flightcare et Aviapartner) de limiter le poids maximal par pièce de bagage à 25 kilos (au lieu de 32 kilos actuellement).

Des tracts ont été distribués au personnel des entreprises concernées ainsi qu'aux passagers dans le hall de départ et tout le monde a reçu un petit cadeau des aides de Père Noël.

Nous avons en effet sollicité la collaboration et la compréhension des voyageurs en leur donnant quelques conseils simples susceptibles de rendre le travail des bagagistes moins dur et plus humain.



CAROLINE GENNEZ EN VISITE CHEZ AVIAPARTNER A L'INVITATION DE L'UBOT

"Rester les pieds sur terre et garder le contact avec les travailleurs. Éviter de planer ou de faire de la politique dans les tours d'ivoire politiques. Rester en phase avec ce qui (se) vit dans les usines, les ateliers et les bureaux. Rester au courant des problèmes sociaux et économiques", voilà ce que répond Caroline Gennez, présidente du parti socialiste flamand, à la question du pourquoi de la visite qu'elle a rendue le 12 février 2009 à Aviapartner.

Ce ne fut en effet pas une simple visite de politesse. Caroline Gennez, accompagnée de Meryame Kitir (députée du parti socialiste flamand et déléguée de la FGTB chez le constructeur automobile Ford Genk), a posé mille questions. Sur la situation chez Aviapartner (situation peu rose par ailleurs), sur la flexibilité souvent excessive, sur les problèmes des manutentionnaires, sur le rôle joué par les délégués syndicaux de l'UBOT, ...

Toutes les activités de l'assistance en escale ont été passées en revue et ont été visitées. Le cargo, la rampe, le ticketing et le check-in, ... Bien entendu, nous lui avons demandé de nous soutenir dans notre opposition à la venue d'un troisième manutentionnaire à Zaventem (lire l'article à ce sujet dans ce numéro). Mais nous lui avons également rappelé les risques d'une flexibilité débridée, du manque de personnel, de la surcharge de travail, du poids exagéré des bagages, ...

L'UBOT tient à remercier Caroline Gennez et Meryame Kitir de l'intérêt qu'elles ont manifesté à nos problèmes et espère que ces deux jeunes femmes politiques ont trouvé l'inspiration nécessaire pour concrétiser leur engagement politique. Nos militants ont pu constater que ces deux militantes socialistes ont bien le cœur qui bat à gauche et qu'elles entendent poursuivre les bons contacts avec l'UBOT-FGTB. Rendez-vous à d'ores et déjà été pris pour visiter la régionale UBOT du Brabant flamand.



Caroline Gennez discute avec notre délégué Peter Vits de sujets qui préoccupent fortement nos membres: l'emploi, le pouvoir d'achat, la flexibilité, les pensions...

NON A UN TROISIEME MANUTENTIONNAIRE A L'AEROPORT NATIONAL

En route

CE GOUVERNEMENT, VEUT-IL UN MASSACRE SOCIAL À ZAVENTEM ?

Actuellement, deux manutentionnaires de bagages sont actifs sur l'aéroport de Zaventem : Flightcare (issue de l'ancienne Sabena) et Aviapartner (auparavant Belgavia). Ces deux entreprises assurent le chargement et le déchargement des avions mais aussi des activités connexes comme le ticketing, la manutention de fret, ... Beaucoup de lecteurs connaissent d'ailleurs le délégué de l'UBOT chez Flightcare, Roger Collin, du célèbre programme à la télévision flamande "Het leven zoals het is - de luchthaven" (La vie comme elle est : l'aéroport).

Non à un troisième manutentionnaire !

La concurrence entre deux sociétés sur l'aéroport national suffit déjà largement aujourd'hui. Cependant, l'Europe et l'exploitant de l'aéroport, la BAC, mettent le monde politique sous pression pour autoriser à partir de 2011 au moins un troisième manutentionnaire sur l'aéroport. Le contrat actuel qui a été conclu expire en effet en 2011, année à partir de laquelle le marché sera de nouveau ouvert. La nouvelle procédure d'appel d'offres pourrait prévoir la possibilité d'autoriser plusieurs manutentionnaires, mais ce n'est nullement une obligation, quoi que d'aucuns prétendent. Selon les normes européennes actuelles, deux manutentionnaires privées suffisent à Zaventem. Et pourtant, lors d'un entretien que nous avons eu avec lui le 24 novembre 2008, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, nous a dit sa ferme détermination à autoriser un troisième manutentionnaire à Zaventem.

Faux arguments

Pour justifier l'éventuelle venue d'un troisième manutentionnaire, on invoque toutes sortes de faux arguments. La concurrence serait de nature à améliorer l'efficacité des services au profit des clients (rapidité de la manutention). De plus, elle influencerait les prix à la baisse, au profit des compagnies aériennes. Et bien sûr, le service serait mieux garanti car lorsque le personnel d'un manutentionnaire arrête le travail, les deux autres manutentionnaires pourraient reprendre le travail. Pourtant, des exemples de l'étranger dé-

montrent que ces arguments ne tiennent nullement la route. En Grande-Bretagne, dans certains aéroports, cinq manutentionnaires ou plus sont parfois actifs... avec pour résultat des temps d'attente plus longs pour les clients en raison de la désorganisation, et plus de stress et des conditions de sécurité moins bonnes pour le personnel. On y a en effet enregistré une augmentation inquiétante du nombre d'accidents du travail.

La Belgique doit-elle être toujours le meilleur élève de la classe ?

Force nous est de constater que notre pays veut - de nouveau - être le meilleur élève de la classe en Europe. Ou plutôt le fayot qui fait tout pour se faire bien voir du prof. Les autres aéroports européens ne sont nullement pressés d'aller au-delà de ce qui est prévu au niveau de la libéralisation de la manutention ou... plus simplement encore, ils n'ont nullement l'intention de se conformer aux dictats de l'Europe !

Éviter un massacre social !

Autoriser davantage de manutentionnaires est synonyme de concurrence accrue. Il faut savoir que dans ce secteur, la concurrence se joue principalement au niveau des coûts du personnel et des conditions de sécurité. Les manutentionnaires essaieront donc d'éco-

nomiser sur les conditions de travail et de salaire pour obtenir un avantage concurrentiel par rapport à leurs concurrents. Autoriser davantage de manutentionnaires aura donc pour effet le bradage des salaires du personnel et une flexibilité poussée à outrance.

La sécurité bradée

Mais ils économiseront également en remplaçant moins vite le matériel utilisé ou en diminuant la fréquence des opérations d'entretien. C'est d'ailleurs déjà le cas dans les aéroports. Et tout cela au détriment de la sécurité du personnel. Plus on sacrifie le matériel et son entretien, plus il y aura d'accidents, plus il y aura de victimes !

Pour «un pool des ouvriers aéroportuaires»

Il existe pourtant une solution simple qui permet d'organiser la flexibilité au travail, de ne pas perdre de personnel en périodes creuses et de donner simultanément un statut uniforme à tous les travailleurs de l'assistance en escale : le «pool des ouvriers aéroportuaires», un système appliqué dans les ports maritimes et dans d'autres secteurs maritimes et qui serait susceptible d'offrir une réponse à la fois aux aspirations des travailleurs et à la demande des employeurs d'une flexibilité plus importante.



Marc Loridan, secrétaire fédéral UBOT du groupe professionnel des ports : "Le pool des ouvriers portuaires existe depuis plusieurs décennies. Il s'agit d'un statut qui apporte la stabilité dans les ports. Il permet à la fois de faire face aux périodes creuses et aux moments de pointe et d'offrir un statut stable aux dockers. Pourquoi ne pas introduire un système semblable dans les aéroports ?"



Roger Collin, délégué UBOT chez Flightcare, sait que le sort des travailleurs dépend dans beaucoup de cas de décisions prises au niveau politique. C'est pourquoi, Roger est actif sur le plan politique également. Il occupe la 16e place sur la liste du parti socialiste flamand dans le Brabant flamand. Certains que Roger fera parler son cœur de syndicaliste dans les discussions politiques, nous soutenons pleinement sa candidature.



APRÈS-MIDI D'ÉTUDE SUR LES NOUVEAUX TEMPS DE CONDUITE ET DE REPOS DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES, ORGANISÉE PAR LE SERV⁽¹⁾

Dans notre précédente édition, nous avons annoncé la tenue d'une après-midi d'étude du Conseil social et économique flamand sur les nouveaux temps de conduite et de repos dans le transport de marchandises.

Cette après-midi s'est tenue le 26 janvier 2009 au Parlement flamand.

Le panel qui a interrogé des experts, était composé de notre secrétaire fédéral, Frank Moreels, de son homologue de la CSC, Raf Wouters, et de deux représentants des fédérations patronales, Philippe Degraef de la FEBETRA et Lode Verkinderen de la SAV. Les autres membres du panel, des experts à qui les questions étaient adressées, étaient pour les services de contrôle Koen Ricour de la Police fédérale, Johan Vandekerckhof du SPF Mobilité et Transport et Ludo Beck du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale.

Lors de la deuxième partie de l'après-midi d'étude, l'occasion était donnée au panel d'interroger un panel d'hommes politiques, composé de Saïd El Khadraoui (Parlementaire européen du sp.a, membre de la Commission du transport), Dirk Sterckx (Parlementaire européen), Szobalcs Schmidt (représentant de la Commission européenne) et Filip Boelaert (qui représentait le cabinet de la ministre flamande des Travaux publics).

L'UBOT avait délégué une importante représentation à cette journée d'étude. Une nouvelle preuve que la problématique des temps de conduite et de repos tient particulièrement à cœur nos militants. L'évaluation de cette après-midi a toutefois montré que nos militants auraient voulu intervenir eux-mêmes dans la discussion et que le débat sur cette matière est loin d'être terminé. Dossier à suivre assurément.



REUNION DES MILITANTS TRANSPORT ROUTIER & LOGISTIQUE

DIMANCHE 1^{er} FÉVRIER 2009
Courtrai-Roulers-Ypres

La réunion des militants a débuté après les traditionnels vœux de nouvel an.

René Degryse, secrétaire régional de l'UBOT, a abordé le premier point de l'ordre du jour, la lettre de nouvel an diffusée par l'UBOT. Les dix vœux formulés dans cette lettre ont donné lieu à des débats passionnants entre les militants. Les points les plus «chauds» étaient le contrôle des temps de conduite et de repos ainsi que la délocalisation du bon emploi vers les pays de l'ancienne Europe de l'Est. Le fait que de plus en plus de chauffeurs de ces pays circulent sur nos routes alors que les chauffeurs belges sont mis en chômage économique, dérange et choque nos chauffeurs.

Autres points abordés :

- L'assurance hospitalisation dans le secteur transport routier & logistique.
- La carte «Autogrill Truckers» pour les chauffeurs affiliés à l'UBOT.
- La recommandation du ministre d'observer une certaine tolérance par rapport aux temps de conduite des chauffeurs qui font de multiples arrêts.

Cette première réunion du nouvel an de notre section régionale s'est clôturée par un drink et des amuses-bouche. Bien entendu, les militants ont profité de l'occasion pour débattre encore des thèmes abordés en cours de réunion.

VENDREDI 13 FÉVRIER 2009
Anvers – Pays de Waas

Les militants de la section régionale d'Anvers – Pays de Waas se réunissent une fois par mois, le vendredi soir, au quartier général de l'UBOT à Anvers.

La dernière fois, c'était le vendredi 13 et ... il y avait 13 participants. Rassurons d'emblée les superstitieux, la réunion s'est déroulée sans calamités et sans problèmes.

La réunion a débuté, comme de tradition, par un certain nombre de communications, le plus souvent d'ordre politique et syndical. On s'est attardé principalement sur la «jobkorting» (réduction d'impôt unique accordée par le gouvernement flamand aux travailleurs occupés en Flandre) ainsi qu'au problème du chômage temporaire qui touche un nombre croissant de nos affiliés et ce, pour la première fois dans leur carrière. Un point récurrent de l'ordre du jour est l'assurance hospitalisation dans le secteur du transport routier & logistique.

Comme plusieurs de nos militants ont participé à des initiatives telles que la journée d'étude sur les temps de conduite et de repos organisée par le SERV (Conseil social et économique de la Flandre) ou la table ronde de l'UBOT sur le cabotage, une évaluation a été faite de ces initiatives. Si les militants considèrent que les discussions étaient intéressantes, ils s'étaient attendus à pouvoir intervenir davantage eux-mêmes. Réflexion générale : certains orateurs auraient pu être plus concrets, certains tournaient un peu trop autour du pot lors des débats.

Entre-temps, nous continuons à suivre de près dans le secteur la problématique du cabotage et du dumping social qui en résulte.

Autre point fixe de l'ordre du jour : le tour des entreprises. Il s'avère que bon nombre d'entreprises annoncent un stop aux embauches et même des restructurations, principalement au niveau des employés et des cadres. La crise financière et économique se fait ressentir dans nos secteurs également. En revanche, contrairement à ce qu'elles avaient annoncé, d'autres entreprises recourent moins au chômage économique tellement craint. Une chose est certaine : les temps sont difficiles.

Heureusement, il n'y a pas que des mauvaises nouvelles. Notre président tant estimé, Mon Van Gastel, a pu participer à la fête du 80^e anniversaire de son entreprise et a eu l'occasion de dire son mot dans la presse et dans les médias.

Enfin, on a discuté encore un peu de la fête des militants que nous venions d'organiser et nous nous sommes promis de discuter à la prochaine réunion du fonctionnement et de la représentation au sein de notre bureau régional. Car qui n'avance pas, recule ! C'est vrai chez nous aussi.

⁽¹⁾ SERV = Conseil social et économique de la Flandre

INSUFFISANT ET BEAUCOUP TROP TARD!

WETTEREN : PREMIER PARKING SÉCURISÉ POUR CAMIONS

La ministre flamande des Travaux publics, de l'Énergie, de l'Environnement et de la Nature a diffusé le 3 mars dernier un communiqué de presse annonçant avec fierté que son cabinet investira dans la sécurité et le confort des parkings situés le long des autoroutes : la capacité, la sécurité et le confort sur le parking situé le long de l'autoroute E40 à Wetteren seront améliorés (places de stationnement supplémentaires, surveillance par caméras, équipements sanitaires supplémentaires), tandis que les autres parkings seront remis en état. Une bonne initiative, trouve l'UBOT. Mais une initiative insuffisante qui vient beaucoup trop tard !

Insuffisante parce que ...

... pour ce qui concerne la proposition d'un parking sécurisé à Wetteren, la ministre n'annonce ni date concrète, ni budget ni planning;
... seulement 1,4 million d'euros seront dégagés, alors que le rafraîchissement des parkings existants à lui seul nécessitera déjà 4 millions d'euros;
... la remise en état des parkings concerne uniquement l'arrachage des broussailles, l'affichage des numéros de secours en plusieurs langues, l'installation d'un éclairage supplémentaire, d'une borne d'appel et de caméras, bref, des emplâtres sur une jambe de bois;
... pour le moment, AUCUN BUDGET ne semble être prévu pour l'aménagement de parkings et de places de stationnement supplémentaires ni pour l'installation d'équipements sanitaires, d'enceintes, ...

Beaucoup trop tard parce que ...

... depuis octobre 2007, l'UBOT dénonce dans un livre noir la problématique de l'insécurité et du manque de confort sur les parkings. Elle a refait l'exercice en 2008 parce que rien n'avait bougé au niveau politique !
... pendant les deux années qui ont suivi la publication de notre premier livre noir, aucune mesure concrète n'a été prise. Et force nous est de constater que la situation s'empire d'année en année !
... nous sommes entre-temps en 2009, année au cours de laquelle le mandat de la ministre Crevits se termine. Nous avons la très nette impression que la Ministre veut encore rapidement se refaire une virginité avant les élections régionales sur le dos des chauffeurs de camion qui sont confrontés tous les jours à la misère et l'insécurité sur les parkings.
Si la ministre s'était vraiment souciee de cette problématique, elle nous aurait invitées après la publication de notre premier et de notre deuxième livre noir à nous mettre autour de la table pour trouver ensemble des solutions à court et à moyen terme. Aujourd'hui, quelques mois à peine avant les élections, elle met soudain un plan sur table, sans la moindre concertation. Pour l'UBOT, ce plan est insuffisant et vient beaucoup trop tard.

La CSC envoyée sur les roses par une ministre en campagne électorale



DE DECKER-VAN RIET GREVE HISTORIQUE CHEZ UN FERMIER DE LA SOCIÉTÉ DE LIJN

Les événements qui ont donné lieu à la grève chez la firme De Decker-Van Riet sont l'histoire classique d'une mauvaise gestion qui sème l'inquiétude parmi les travailleurs, cause l'insécurité au travail, engendre l'agitation sociale ... et finit par provoquer une action syndicale.

Depuis les dernières élections sociales, des difficultés et des tensions étaient nées avec le management. Une accumulation de problèmes restés sans solution et l'absence d'une concertation ouverte et honnête avec la délégation syndicale ont abouti le vendredi 6 février à une grève générale dans les sites de Vilvorde et de Malderen. Les changements au niveau des stationnements opérés par De Lijn ne pouvaient engendrer des répercussions financières pour les chauffeurs. Chez De Decker-Van Riet, c'était juste le contraire qui s'était produit. Et aussi des disputes concernant les schémas des voyages, la qualité du matériel (utilisation de bus ne répondant pas aux conditions de sécurité), licenciement d'un travailleur annoncé au moyen d'un SMS (!), ... et même discussion au sujet de «la caisse café». Voilà une petite sélection des problèmes ayant suscité un mécontentement croissant chez le personnel. Et comme d'habitude, il n'y avait pas moyen de discuter de quoi que ce soit, tous les problèmes restaient sans solution.
Chapeau donc pour les grévistes de De Decker-Van Riet et surtout pour les délégués de l'UBOT qui ont eu le courage de dénoncer

cette politique du non et qui ont organisé la réaction. Le 6 février, aucun bus n'est sorti et malgré le fait que la direction ait pris des photos des piquets de grève et en dépit du recours à un huissier de justice, il n'y avait pour ainsi dire pas de non-grévistes. Lors de la réunion de conciliation du 11 février, les organisations ont obtenu un résultat extrêmement positif pour les travailleurs. Dorénavant, les conventions collectives seront appliquées comme il faut et une vraie concertation sociale sera organisée.

Une grève historique dont l'issue a été plus que positive pour les travailleurs !



Un piquet de grève solide ... sans travail. Il n'y avait presque pas de non-grévistes !

UN PROPAGANDISTE SUPPLEMENTAIRE POUR LES FERMIER/LOUEURS EN WALLONIE



Philippe DUQUENE

50 ans, originaire de la région du Centre (La Louvière), j'habite la région bruxelloise.

Ma carrière professionnelle commence en juin 1976, chez British Leyland, chaîne de construction automobile, jusqu'à la fermeture de cette dernière. Après un bref passage dans la vente directe, je suis

embauché chez Precimetal, Fonderie de Précision où en 1982, je deviens, à 24 ans, délégué principal de cette entreprise. En raison du contexte économique peu favorable aux entreprises métallurgiques, je quitte cette société en 1993, pour rejoindre le TEC Brabant wallon offrant une meilleure sécurité d'emploi. En 2003, je suis sollicité pour remplacer le délégué CGSP, parti en prépension. Lors des élections sociales de 2004, la CGSP conforte sa position pour devenir majoritaire en 2008 (7 mandats sur 12). Formé syndicalement chez les métallos (formation économique à Melreux, école des cadres du Centre d'Education Populaire de La Louvière), j'en ai gardé la mentalité. Privilégiant et respectant avant tout les procédures de négociation, je n'ai cependant jamais hésité à utiliser tous les moyens d'actions mis à ma disposition, dont

le rapport de force, lorsque cela s'avérait nécessaire. Disponible et à l'écoute, j'estime que tout affilié a le droit de recevoir une réponse (positive ou négative) à ses questions et problèmes

dans les meilleurs délais. L'UBOT me fait l'honneur de m'accorder sa confiance depuis le 1er janvier pour une mission de propagandiste auprès des entreprises ressortissant à la commission paritaire 140.01. Dans la mesure des moyens mis à ma disposition, je m'efforcerai de renforcer la présence de l'UBOT chez les fermiers/ loueurs. Ma priorité ira au support des délégués déjà en place ainsi qu'aux affiliés non représentés par une délégation syndicale locale, privilégiant le travail d'équipe en relais avec les instances régionales et fédérales du secteur. Je suis persuadé que nous pourrons, ensemble, améliorer de manière significative notre taux d'affiliation au sein de la C.P. 140.01, et préparer au mieux les prochaines élections sociales.

Au boulot !!

Tu travailles chez un fermier/ loueur en Wallonie ? Tu veux que notre délégué te rends visite ? N'hésitez pas à contacter Philippe Duquene

**0488/23 33 11
philippe.duquene@ubot-fgtb.be**