

SAVIEZ-VOUS QUE ...

... LE FCBO (FORMATION CAR BUS OPLEIDING) ET SES PROGRAMMES DE FORMATION ONT ÉTÉ RECONNUS PAR LE SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL DE LA MOBILITÉ AINSI QUE PAR LA RÉGION FLAMANDE COMME «CENTRE DE FORMATION PERMANENTE».

Comme annoncé dans notre édition précédente, le détenteur d'un permis de conduire D, D+E, D1 ou D1+E doit être en possession d'un certificat d'aptitude professionnelle. Les conducteurs qui ont obtenu un tel permis de conduire avant le 9 septembre 2008 sont dispensés de l'examen de qualification initiale D et de l'obtention du certificat d'aptitude professionnelle jusqu'au 10 septembre 2015 (formation continue) sur la base de leurs «droits acquis». Les chauffeurs qui ont obtenu un tel permis de conduire après le 9 septembre 2008 doivent passer, outre un permis de conduire valable, l'examen théorique et pratique de qualification initiale D. Les chauffeurs qui ont reçu automatiquement la qualification initiale d'aptitude professionnelle, sont toutefois obligés de suivre d'ici le 10 septembre 2015 une formation continue s'ils veulent conserver leur permis de conduire. Pour cette formation continue, ils ne doivent pas passer d'examen, il leur suffit de suivre le cours qui est obligatoire. Seules les formations dispensées par une instance agréée par le SPF Mobilité (comme le FCBO) sont prises en compte pour les 35 heures de formation obligatoires. Insistez donc auprès de votre employeur pour qu'il ne tarde pas à élaborer un plan de formation pour les travailleurs de son entreprise. Les conseillers du FCBO se tiennent prêts à aider les employeurs à élaborer un plan de formation sur mesure pour l'entreprise, à demander les subsides nécessaires et à rechercher les dates et les lieux les plus appropriés. Déjà maintenant il est possible de réserver des dates jusqu'en 2015!

... VOUS POUVEZ ACCÉDER VIA LE SITE WEB DU FONDS SOCIAL DES AUTOBUS ET DES AUTOCARS AU MODULE LEARNING BY TESTING. Ce module est l'instrument d'apprentissage idéal pour tous ceux qui souhaitent se préparer à l'obtention du permis de conduire D et de l'aptitude professionnelle relative à cette catégorie. Le module permet de simuler un examen de manière réaliste : questionnaire à choix multiple, études de cas,

exemples d'épreuves orales. Pour accéder au module, il suffit de demander (pour le prix de 40 euros) un login et un mot de passe au fonds social info@fondssocial.be.

... À PARTIR DE L'ANNÉE PROCHAINE, LA FRANCE LÈVERA UNE TAXE KILOMÉTRIQUE POUR POIDS LOURDS. D'ici 2010, les poids lourds de plus de 3,5 tonnes devront payer une taxe kilométrique pour l'utilisation des autoroutes et des grands axes routiers nationaux en France sur lesquels il ne fallait pas payer de péage jusqu'ici. Aucune décision n'a encore été prise sur la manière dont la taxe kilométrique sera perçue. Mais il est d'ores et déjà certain que la taxe augmentera avec le degré de pollution du poids lourd. L'objectif poursuivi par cette loi est de transférer 25% du fret assuré par le transport routier vers les chemins de fer et la navigation intérieure.

... LES CHÈQUES REPAS NE SONT PAS CESSIBLES NI SAISISSABLES. CELA SIGNIFIE QUE LES CHÈQUES REPAS DOIVENT RÉPONDRE À UNE SÉRIE DE CONDITIONS : l'octroi des chèques doit être prévu par une convention collective sectorielle ou d'entreprise ou par le contrat de travail individuel, le nombre de chèques doit être égal au nombre de jours effectivement travaillés, la durée de validité des chèques est limitée à trois mois, les chèques ne peuvent être utilisés que pour acheter des repas ou des denrées alimentaires, le travailleur doit payer une intervention minimale (1,09 €), les chèques sont nominatifs et ne peuvent remplacer le salaire, des primes ou des avantages en nature ni indemniser des heures supplémentaires prestées.

... L'INTERDICTION DE DÉPASSER POUR LES POIDS LOURDS SUR L'A4 EN AUTRICHE sera étendue. Il y avait déjà une interdiction de dépasser sur deux tronçons (de 15 kilomètres au total) de cette autoroute en Basse Autriche. L'interdiction sera également d'application sur le tronçon entre Fischamend en Basse Autriche et Neusiedl dans le Burgenland et ce dans les deux sens. L'interdiction de dépassement pour les poids lourds de plus de 7,5 tonnes sera d'application sur une longueur de 25 kilomètres.

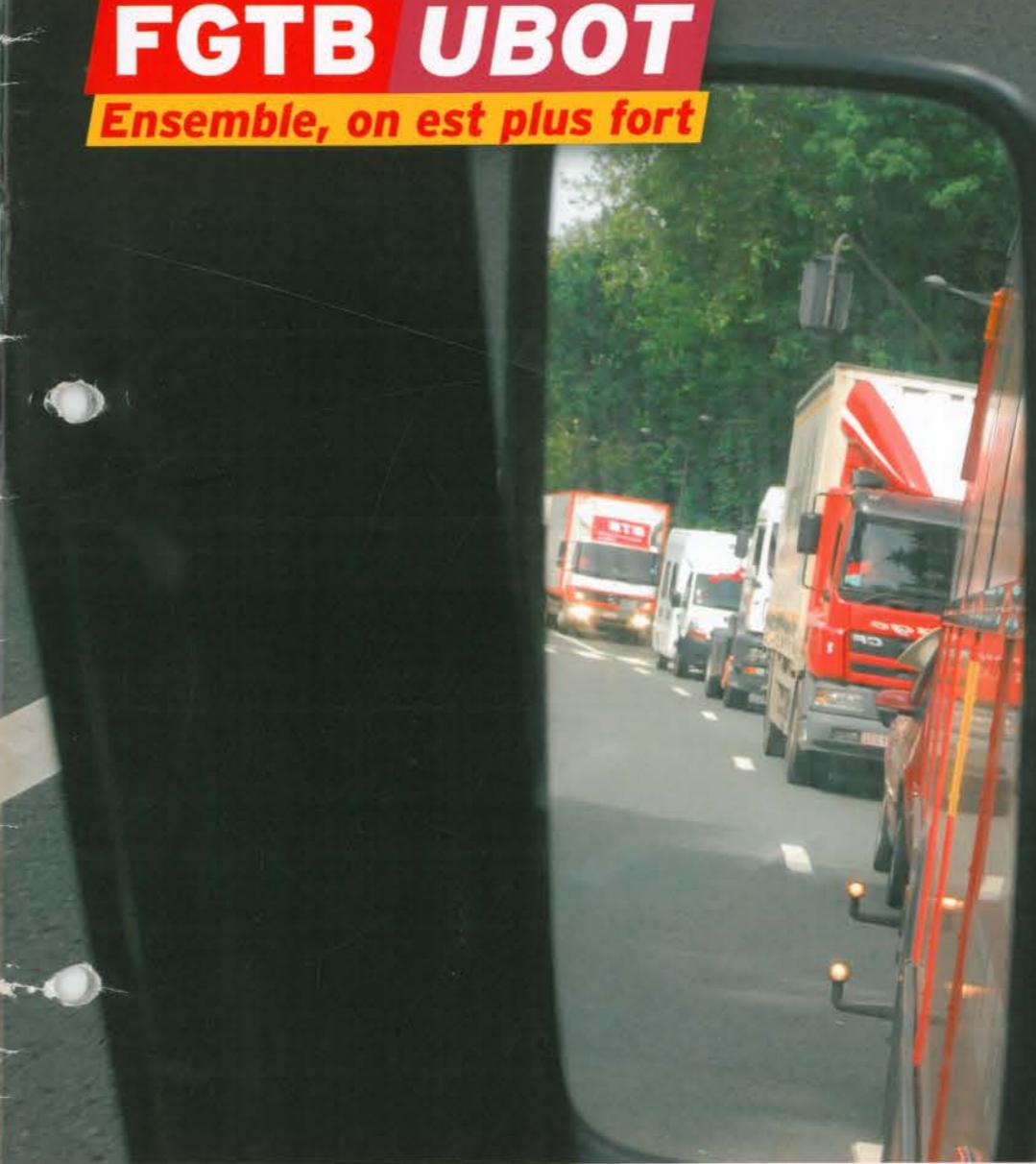
6 L'UBOT gagne la bataille contre le cabotage illégal !

20 Livre noir parkings

15 Accords sociaux dans les secteurs

FGTB UBOT

Ensemble, on est plus fort



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

Union Belge des Ouvriers du Transport
ENROUTE



L'ACTION SYNDICALE PAIE !

- 2** L'action syndicale paie !
- 5** Justice pour les syndicalistes iraniens
- 5** Intersiège transfrontalier de Supertransport
- 6** L'UBOT gagne la bataille contre le cabotage illégal !
- 9** Les chauffeurs de la firme Mattheeußen protestent contre la fatigue
- 10** Le feuilleton Giraud Belgique suite (et fin ?)
- 11** Action contre les bagages trop lourds à l'aéroport de Bierset
- 12** Le savoir c'est le pouvoir !

15 Accords sociaux dans les secteurs

19 Plus nous comptons de membres ... plus nous serons forts !

20 Livre noir parkings

29 L'UBOT vit !

30 Orditach, le logiciel d'impression et de lecture de votre carte de conducteur digitale

30 The road to victory

31 Adresses sections régionales

32 Saviez-vous que ...

NOTEZ DÉJÀ CETTE DATE :
Concentration interprofessionnelle des militants
Tour & Taxis 9/10/2009
Pour plus d'informations : contactez votre secrétariat régional de l'UBOT



Rédaction:
 Frank Moreels
 René Degryse
 Tom Peeters
 Véronique De Roeck

Photos:
 Frank Moreels
 Tom Peeters
 Véronique De Roeck
 indymedia

Le 19 mai 2009, une caravane de camions, de camionnettes et de 200 militants de l'UBOT s'est dirigée du Heysel aux cabinets du secrétaire d'Etat Schoupe et de la ministre de l'Emploi Milquet. C'était le point culminant de la campagne menée par l'UBOT contre le cabotage illégal. Notre objectif était d'obtenir enfin la publication d'un arrêté royal limitant le phénomène du cabotage. Et nous avons réussi notre pari. Ce fut une colonne rouge, composée uniquement de militants de l'UBOT. La CSC Transcom avait déclaré forfait. Certains collègues de la CSC Transcom nous ont même accusés de mener une action «politique» ! Dommage, car une fois de plus, les absents ont eu tort.

Moi-même je suis particulièrement fier de nos militants qui ont mis ce dossier sur le tapis, qui ont réclamé des actions et qui ont veillé à ce que l'UBOT gagne cette bataille. Le fameux arrêté royal du secrétaire d'Etat Schoupe a été publié au Moniteur belge le 19 août dernier. Qui plus est : certaines entreprises reviennent sur leur politique sans perspective de dumping social, car le cabotage illégal, ce n'est rien d'autre qu'une forme de dumping social. Mais la vigilance reste de mise. Les Pays-Bas et le Grand-Duché de Luxembourg bénéficient d'un traitement d'exception qui risque d'ouvrir la porte à des abus. De plus, les employeurs ne sont pas tous des saints qui respectent la loi à la lettre.

La plupart des accords sectoriels bouclés

Dans la plupart des secteurs relevant de l'UBOT, les accords sociaux ont été finalisés. En résumé, nous pouvons conclure qu'il s'agit d'accords «minimalistes», rien de plus. Mais le contexte est on ne peut plus défavorable et la crise économique n'a pas incité les employeurs à la largesse. Par ailleurs, en ces temps difficiles, la volonté d'action n'est pas très grande non plus. Mais l'UBOT a fait le maximum. Nous avons même obtenu sur certains points, et parfois sur le plan des principes, d'importantes avancées. A cet égard, l'amorce d'une «plateforme aéroportuaire», c'est-à-dire un «pool des travailleurs aéroportuaires», est la réalisation la plus frappante.

Dans le secteur du transport de marchandises, nous avons réussi à éviter de justesse les échecques tellement maudits et à obtenir une augmentation nette du pouvoir d'achat bien plus acceptable pour les travailleurs. La percée réalisée dans le domaine de la formation syndicale ne doit pas être sous-estimée non plus.

Mais c'est aussi et surtout dans le secteur du transport de marchandises que les employeurs se sont montrés intransigeants lors des négociations. Invoquant l'argument de la crise économique, ils s'opposaient à toute avancée sociale. Qu'ils soient donc avertis car «tout vient à point à qui sait attendre» : avec la reprise économique, les travailleurs n'hésiteront pas à réclamer leur juste part.

Dans cette édition, nous passons en revue les différents protocoles d'accord.

Le Parlement européen : plus à droite que jamais ...

L'influence des représentants proches des travailleurs n'était déjà pas très grande, à l'avenir, l'ETF, la Fédération européenne des Ouvriers du Transport, aura encore plus de difficultés à peser sur les décisions politiques.

Deuxième conclusion que l'on peut tirer : plus que jamais il sera indispensable de conclure des alliances au sein du Comité. Aucun groupe parlementaire ne dispose de la majorité simple (23 voix). Les alliances à droite seront relativement faciles. Ces partis pourront réunir sans trop de problèmes 27 voix. Lorsque la droite décidera qu'il n'y aura pas de clauses sociales, il n'y en aura pas. Lorsqu'elle voudra poursuivre la libéralisation de la navigation aérienne, elle pourra le faire sans beaucoup de difficultés.

La conclusion d'alliances vraiment progressistes est mathématiquement impossible. Lorsque les sociaux-démocrates voudront réaliser un point, ils devront chercher une alliance avec les démocrates-chrétiens par exemple, ce qui impliquera sans aucun doute des compromis ou des textes affaiblis.

Les travailleurs qui ont voté à droite devraient un jour se demander s'ils ne sont pas tiré une balle dans le pied.

Les socialistes aux gouvernements wallon et flamand. Pas de socialistes flamands au gouvernement bruxellois ...



Un super ministre de la Mobilité en Flandre

Comme réclamé par l'UBOT avant les élections régionales, la mobilité et les travaux publics ont été regroupés dans un seul ministère, celui de madame Crevis. L'UBOT attend avec impatience les mesures concrètes qu'elle prendra en vue d'améliorer la situation sur les parkings situés le long des autoroutes, c'est-à-dire les lieux de repos des routiers. Elle réunit maintenant dans son ministère toutes les compétences en la matière, elle n'a donc plus aucune excuse à faire valoir. Peut-être la ministre trouvera-t-elle le temps de lire notre nouveau Livre noir qui en est à sa troisième édition et qui décrit des situations ahurissantes.

L'accord gouvernemental flamand contient à boire et à manger pour ce qui est de notre secteur. Éléments positifs : l'accent mis sur l'emploi, sur la formation, sur l'innovation. Pour notre secteur, la déclaration que le gouvernement s'attaquera aux "missing links" (c'est-à-dire terminer les rings autour des grandes villes, achever certaines routes restées incomplètes ...) et qu'il misera sur la «logistique intelligente» est à considérer comme positive.

Dans l'accord gouvernemental wallon, nous retrouvons également une série de points importants pour nos membres. C'est avec plaisir que nous lisons qu'il y aura une attention particulière pour la formation et

JUSTICE POUR LES SYNDICALISTES IRANIENS

250 militants de l'UBOT et de la FGTB répondent pour la 3e fois à l'appel de l'ITF

Le vendredi 26 juin 2009, dans plusieurs secrétariats régionaux de l'UBOT et à la FGTB fédérale, plus de 250 militants ont répondu pour la troisième fois à l'appel de l'ITF à manifester leur solidarité avec les syndicalistes iraniens. En effet, plusieurs de ces syndicalistes ont été condamnés sans autre forme de procès à plusieurs années de prison en raison de leurs activités syndicales. Parmi eux, Oasanloo Mansour, militant syndical qui a lutté pour l'amélioration des droits des chauffeurs de bus à Téhéran, qui a été condamné à cinq ans de réclusion ferme parce qu'il est considéré comme un danger pour l'État iranien.

L'UBOT continue à soutenir ces collègues syndicalistes qui ne renient pas leurs convictions en dépit des circonstances extrêmement difficiles dans lesquelles ils se trouvent et continuent à se battre pour les droits de leurs collègues travailleurs.



Intersiège transfrontalier de Supertransport

Lorsque l'employeur s'organise par-delà les frontières nationales, les organisations syndicales doivent en faire autant. C'est pourquoi, les militants de l'UBOT de Supertransport se sont réunis le samedi 13 juin 2009 à Namur avec leurs collègues luxembourgeois..

COOPERATION BELGO-LUXEMBOURGEOISE



Frank Moreels, UBOT, et Hubert Hollerich, OGB-L, président la réunion.

le statut social du chauffeur professionnel. Nous constatons également que le gouvernement wallon développe une vision sur les transports publics, à savoir les TEC (ce qui est une bonne nouvelle pour les travailleurs des fermiers). En revanche, la vision restrictive sur le développement de l'aéroport national de Zaventem (qui occupe pourtant un important nombre de travailleurs wallons) nous inquiète au plus haut point. Nous aurions d'autre part souhaité une politique plus ambitieuse dans le domaine de la logistique et du transport.

Aucun des accords gouvernementaux ne contient des propositions concrètes visant à améliorer la situation des parkings et à certains endroits, nous ressentons même une certaine hostilité à l'égard des transports routiers alors que nous savons que le camion n'est certainement pas le principal responsable des problèmes environnementaux.

En Wallonie, ces départements cruciaux pour les ouvriers du transport ont été dispersés sur plusieurs ministères. Bien sûr, nous ne mettons pas en doute les compétences de J.M. Nollet (e.a. développement durable), de B. Lutgen (e.a. travaux publics) ou de P. Henry (e.a. environnement et mobilité), mais quant à savoir si cette dispersion contribue à la mise en œuvre d'une politique efficace en matière de transport, l'avenir nous le dira. Nous espérons en tout cas qu'ils pratiqueront la concertation avec les partenaires sociaux en général et l'UBOT en particulier – ce qui signifierait une rupture totale avec leurs prédécesseurs.

Une assurance hospitalisation flamande ?

Il s'agit d'un point inscrit dans l'accord gouvernemental flamand, sous la pression de la N-VA, comme s'il n'y avait pas d'autres priorités. L'UBOT formule des objections de principe, craignant qu'il ne s'agisse d'une première mise en cause – et de taille – de la solidarité fédérale. L'UBOT continue à affirmer que les travailleurs flamands, wallons et bruxellois doivent avoir les mêmes droits et obligations dans la sécurité sociale. Une assurance hospitalisation flamande rompt avec cette solidarité.

Mais ce n'est pas tout. Dans le secteur du transport de marchandises et de la logistique, nous avons obtenu, lors des précédentes négociations sectorielles, après d'âpres discussions, une assurance hospitalisation pour tous les travailleurs de l'ensemble du secteur. Il en est de même dans le secteur du commerce de combustibles. L'employeur paie une cotisation de 100 eu-

Frank Moreels

Secrétaire fédéral Transport & Logistique
1 septembre 2009.

L'UBOT GAGNE LA BATAILLE CONTRE LE CABOTAGE ILLÉGAL !

L'action réussie du 19 mai 2009 à Bruxelles était le point culminant de la campagne contre le cabotage illégal lancée il y a un an par l'UBOT. 200 militants de l'UBOT, une caravane de camions et de camionnettes, se dirigeant du Heysel aux cabinets du secrétaire d'Etat à la Mobilité Etienne Schouuppe et de la ministre de l'Emploi Joëlle Milquet. 200 militants venus dire "non" au cabotage illégal, à la perte d'emplois parmi les chauffeurs belges, à l'exploitation des chauffeurs de l'Europe de l'Est, à l'absence d'initiatives des autorités belges en la matière.

Quelle est la situation aujourd'hui ?

Pour rappel : le cabotage est le transport de marchandises effectué entre un lieu de chargement et un lieu de déchargement situés sur le territoire d'un même pays par une entreprise d'un autre pays.

Jusque peu, le Règlement européen 3118/93 était d'application : il autorisait le cabotage à condition qu'il soit « temporaire ». La question était évidemment de savoir ce qu'il fallait entendre par « temporaire » ? Pour d'aucuns, « temporaire » signifiait « plusieurs années ». Cette ambiguïté a donné lieu à de nombreux abus et à un véritable dumping social : perte d'emplois pour les chauffeurs belges, conditions de travail indignes pour certains chauffeurs étrangers, voilà le résultat du manque de clarté des textes réglementaires.

Dorénavant la problématique du cabotage est réglée par deux textes légaux importants

Le Parlement européen a voté une directive le 23.04.2009. Après sa publication (prévue dans le courant de 2010), elle sera d'application dans tous les Etats membres de l'Union européenne. Mais pour l'UBOT, cette période était trop longue. C'est pourquoi, nous avons augmenté la pression sur le secrétaire d'Etat à la Mobilité.

Le Moniteur belge a publié un arrêté royal le 19 août 2009, définissant et réglementant le cabotage dans notre pays. Depuis le 20 août 2009, les règles suivantes sont d'application en Belgique :

- Le cabotage est autorisé uniquement lorsqu'il est effectué consécutivement à un transport transfrontalier à destina-

tion de la Belgique et en provenance d'un autre Etat membre ou d'un pays tiers.

- **Trois transports de cabotage maximum** sont autorisés après le déchargement des marchandises transportées lors du transport transfrontalier précité.

- Le dernier transport de cabotage doit avoir lieu **dans les sept jours calendaires** à partir du dernier déchargement effectué sur le territoire belge à la fin du transport transfrontalier précité.

Ces restrictions ne sont pas d'application aux entreprises de transport établies dans les Pays-Bas et au Grand-Duché de Luxembourg.

Depuis le 1er mai 2008, le cabotage est également autorisé aux entreprises de transport établies en Estonie, Lettonie, Lituanie, Tchéquie et Slovaquie. Depuis le 1er mai 2009, il peut être effectué également par des entreprises établies en Pologne et en Hongrie et il pourra l'être à partir du 1er janvier 2012 par des entreprises de transport établies en Bulgarie et en Roumanie.

Contrôles et sanctions

Les contrôles seront effectués sur la base des lettres de voiture qui doivent être établies pour chaque transport. Par transport de cabotage illégal effectué, la perception immédiate d'une somme de 1.800,- euros pourra être proposée.

Les donneurs d'ordre, les commissionnaires de transport et les commissionnaires expéditeurs pourront également être sanctionnés s'ils ont donné de telles instructions ou posé des actes ayant donné lieu au non-respect des restrictions relatives au cabotage routier.

L'UBOT a été entendue !

Nos actions ont porté leurs fruits. Le chef de cabinet de madame Milquet a promis de renforcer les contrôles, plus particulièrement des cas d'abus dénoncés par l'UBOT. Le secrétaire d'Etat à la Mobilité quant à lui a annoncé la publication d'un arrêté royal visant à réglementer le cabotage en Belgique, arrêté royal qui a finalement été publié le 19 août dernier. Grâce aux actions de l'UBOT, il y a enfin une réglementation belge. Nous savons enfin ce qui est autorisé et ce qui ne l'est pas.

Nous avons donc toutes les raisons d'être satisfaits des résultats obtenus.

Rester vigilants : la "ligne rouge" de l'UBOT reste ouverte !

Attention, tous les problèmes ne sont pas résolus. Certains employeurs procèdent à des réorganisations pour se mettre en règle avec la nouvelle législation plus sévère. C'est un point positif. Mais les employeurs ne sont pas tous des saints. Des transporteurs malhonnêtes continuent à organiser des systèmes illégaux.

Notre ligne rouge reste donc ouverte, nous restons vigilants. Nous devrons par conséquent imposer sur le terrain ce que nous avons obtenu dans les textes légaux. Nous devrons contribuer nous-mêmes à « séparer le bon grain de l'ivraie » dans le monde patronal. Nous devrons continuer à traquer les fraudeurs et communiquer leurs noms aux services d'inspection.

Cabotage illimité autorisé pour les pays du Benelux

A la demande du gouvernement néerlandais, le cabotage reste libre dans les pays du Benelux (Belgique, Pays-Bas et Grand-Duché de Luxembourg), l'argu-



LES CHAUFFEURS DE LA FIRME MATTHEEUSSEN PROTESTENT CONTRE LA FATIGUE

Les horaires des bus (les temps de conduite de chauffeurs) et les pauses prévues aux terminus n'ont plus été adaptés depuis belle lurette alors que la circulation est devenue de plus en plus dense.

Travaux, files, situations changées sur la route ... autant de facteurs qui font que les temps de conduite prévus sont devenus insuffisants et qu'il est devenu impossible pour les conducteurs de prendre les pauses prévues «sur papier» au terminus. Résultat des courses : les chauffeurs sont parfois contraints de rester au volant pendant des heures, sans pouvoir prendre un repos ou une pause sanitaire.

D'autre part, l'utilisation de bus articulés nécessite une plus grande concentration et constitue une charge supplémentaire pour les chauffeurs lorsqu'ils sont contraints de rester au volant plus de six heures d'affilée.

Nos délégués à la firme Mattheeussen avaient déjà interpellé à plusieurs reprises la direction qui imputait toujours la responsabilité de la situation à la société De Lijn. Elle prétextait également l'ouverture

de la nouvelle gare ferroviaire à Brecht pour renvoyer la recherche d'une solution aux calendes grecques.

Les travailleurs en avaient marre du système parapluie utilisé par la direction de la firme Mattheeussen ! Ils réclamaient une solution valable à court terme.

A l'appui de leurs objectifs, les syndicats ont organisé le mercredi 17 juin 2009 une action ludique réussie. Au terminus, ils ont offert une boisson et des amuses gueule aux chauffeurs qui eurent ainsi l'occasion de prendre une petite pause.

Action réussie aussi quant à son résultat : la promesse a été faite d'instaurer de nouveaux horaires pour le 1er septembre au plus tard. La délégation syndicale reste toutefois vigilante et évaluera les nouvelles propositions de manière critique.



Mercredi 19 août 2009. Stefano appelle le secrétaire fédéral Transport routier & Logistique sur son Gsm.

*"Frank, t'as entendu à la radio?"
"Non, je suis en vacances. Mais je crois savoir pourquoi tu m'appelles", lui dis-je.
"Ca y est. Nous avons gagné. L'arrêté royal de Schouppe a été publié dans le Moniteur d'aujourd'hui. Ils l'ont dit à la RTBF. Bonne nouvelle, non ? Quand j'ai dénoncé la problématique du cabotage il y a un an au Conseil fédéral des militants, je n'avais jamais cru que nous réussirions. Voilà un bel exemple de ce que nous pouvons réaliser lorsqu'une organisation syndicale s'attaque à un dossier, s'acharne dessus et organise même des actions avec les membres et les militants pour obtenir gain de cause!"*

Stefano Gebbia et Marc Heulens sont les deux délégués de l'UBOT qui ont mis le feu aux poudres. Constatant les abus dans leur entreprise, ils ont dénoncé la perte d'emplois chez les chauffeurs belges à la suite de l'attitude laxiste des autorités fédérales et européennes. Ils ont interpellé le conseil fédéral des militants de l'UBOT. Un an plus tard, notre action a porté ses fruits : un arrêté royal pris en Belgique et une réglementation européenne en voie d'élaboration. Un bien beau résultat !

Informez-nous des abus ...

L'UBOT a ouvert une hotline «cabotage». Chaque jour, des chauffeurs nous communiquent des cas d'abus de cabotage. Bon nombre d'entreprises envoient leurs chauffeurs belges au chômage économique et laissent leurs chauffeurs de l'Est effectuer les transports. Les chauffeurs sont nos yeux et oreilles sur la route : n'hésitez pas, informez-nous des abus. Contactez Frank Moreels, Secrétaire fédéral UBOT Transport Routier & Logistique 0475/24 38 96 – frank.moreels@btb-abvv.be ou téléphonez au no. 00 32 3 224 34 34

ment étant que cette situation existait déjà. L'UBOT n'est guère contente de cette exception. Même si le cabotage en provenance des Pays-Bas et du Grand-Duché implique moins de risques pour les chauffeurs belges (les salaires sont en effet du même niveau, les risques de dumping social sont moins grands), nous craignons que cette dérogation ne donne lieu à de nouveaux abus.

Nous en avons fait part au secrétaire d'Etat à la Mobilité qui se fait fort de pouvoir mettre fin aux abus et qui nous a certifié que nous pouvons lui signaler tout abus ou risque d'abus. Nous ne manquerons pas de le faire. Nous venons déjà de lui passer un premier dossier.

Soutien actif des dockers

Les dockers ont également apporté leur obole à la lutte contre le cabotage illégal. Début juillet 2009, quatre camions immatriculés à l'étranger et effectuant uniquement des trafics sur le territoire belge (sur la zone portuaire pour être précis !) ont été «mis à la chaîne». Cette pratique n'était pas seulement contraire à l'ancienne et à la nouvelle législation sur le cabotage, mais aussi au code relatif au travail portuaire.

Voilà un exemple flagrant de la manière dont certaines entreprises de transport se fichent de la loi. Mais aussi de la manière dont la solidarité entre les groupes profes-



LE FEUILLETON GIRAUD BELGIQUE

Durant l'été de 2008, nous avons fait grève pendant quelques semaines pour obtenir un plan social de la direction de l'époque de Giraud Belgique SA. Entre-temps, la restructuration est entrée dans sa phase finale. Les derniers candidats à la prépension ont été licenciés. Certains se sont inscrits à la cellule pour l'emploi fin décembre 2008, d'autres ont mis définitivement un point à leur carrière de chauffeur international, vu leur âge et leur ancienneté.

Entre-temps, l'entreprise d'Izegem poursuit son activité avec ce qui reste des chauffeurs, une vingtaine à peine. Inutile de dire que tout a changé. Pour les «survivants», rien ne sera plus comme avant, au contraire.

Sur le parking de l'entreprise, un grand nombre de camions sont en permanence à l'arrêt. A l'évidence, personne n'est intéressé par l'achat de ses camions. Peu à peu, les clients fidèles décrochent. Les contrats ne sont plus renouvelés ou sont repris par d'autres firmes ou sous-traitants.

Depuis fin décembre 2008, la vingtaine de chauffeurs qui sont restés subissent la crise de plein fouet, touchés par un chômage temporaire sans perspectives d'amélioration, passant plus de temps à la maison qu'au volant, avec pour résultat une diminution sensible de leur revenu mensuel. Pour comble, ces chauffeurs voient la mort dans l'âme des camions d'anciens pays de l'Europe de l'Est entrer et sortir de l'entreprise pour effectuer les transports qu'ils assuraient eux-mêmes il y a encore quelques mois.

"Vous coûtez trop cher", voilà ce que répond la direction, interpellée à ce sujet.

L'UBOT ne peut cependant pas se défaire de l'impression que la direction mène une politique systématique de découragement des chauffeurs restants afin qu'ils choisissent eux-mêmes de quitter l'entreprise, perdant ainsi leurs droits à toute indemnisation ou prime de fermeture. De la sorte, Giraud espère échapper au paiement des indemnités de départ, d'outplacement et autres.

En France également, Giraud licencie

En France, «pays mère» de la firme Giraud, la direction ne reste pas les bras croisés non plus. Après la fermeture de la filiale près de Bordeaux il y a quelques années, une restructuration est en cours dans les filiales de

Giraud Nord, Ouest et Est.

A l'invitation des syndicats français de Giraud Champagne-Ardennes, nous avons assisté le 18 avril 2009 à une assemblée du personnel de trois sites de Giraud. Nous, c'est les militants de l'UBOT Filip Degryse et Jozef Luca, ainsi que le secrétaire régional de l'UBOT, René Degryse.

Les trois sites situés dans le nord-est de la France étaient ceux de Rimaucourt, Gourzon et Vitré-le-François, qui occupent au total quelque 150 chauffeurs et employés. Giraud voudrait réduire l'effectif de personnel des trois sites de 40% environ.

Les militants de l'UBOT ont eu l'occasion de raconter leur histoire lors de cette assemblée générale très animée des chauffeurs et des employés réunis. L'âpre lutte entre la CSC et la FGTB, notre victoire éclatante lors des élections sociales, la désillusion à l'annonce d'un éventuel licenciement collectif, le déroulement et l'échec des négociations d'un plan social, la grève spontanée des chauffeurs qui a duré trois semaines, ..., nous avons raconté par le menu toutes les péripéties qu'ont vécues les travailleurs. Nous vous référons à ce sujet à notre édition du 3e trimestre 2008.



SUITE (ET FIN ?)

L'incroyable solidarité née lors de la grève spontanée entre les militants des différents syndicats actifs sur le site de Giraud Izegem et entre les chauffeurs mêmes a laissé une forte impression sur les collègues français.

A l'issue de l'assemblée, des secrétaires et des militants syndicaux mais aussi de simples chauffeurs et travailleurs nous ont à plusieurs reprises interpellés et remerciés de notre venue et de notre exposé. Le fait qu'en Belgique, le petit frère de Giraud International, la solidarité entre les travailleurs et les syndicats avait permis la conclusion d'un plan social somme toute honorable, a fait comprendre aux collègues français que pour obtenir un résultat, tous les travailleurs doivent se battre coude à coude et tirer sur la même corde.

A l'issue de la réunion, nous avions le sentiment que la rivalité entre les trois sites de Giraud France Est – nettement présente pendant l'assemblée – avait disparu en grande partie après l'exposé que nous avons fait.

Conclusion : la visite que nous avons rendue à nos frères de Giraud France Est peut être considérée comme une réussite. En rentrant, nous étions convaincus d'avoir livré du bon travail syndical ce samedi 18 avril 2009 et de ne pas avoir fait le déplacement pour rien.

Renforcer la coopération européenne !

Il est dommage que les contacts à l'échelle internationale n'aient lieu que dans de telles circonstances. En effet, ce n'est qu'en cas de problèmes importants qu'on cherche à se contacter. Il aurait fallu le faire bien plus tôt. Il ne faut donc pas sous-estimer l'importance d'une fédération syndicale européenne performante. En effet, il s'est avéré une fois de plus que la création d'un comité d'entreprise européen aurait permis une autre approche sans doute bien plus efficace.

ACTION CONTRE LES BAGAGES TROP LOURDS EN ROUTE

A L'AÉROPORT DE BIERSET

Tout comme en décembre 2008 à Zaventem, l'UBOT a organisé le mercredi 5 août 2009 à l'aéroport de Bierset une action contre les bagages trop lourds. Une journée record côté départs, une occasion à ne pas laisser passer donc.

Aidés par deux délégués du secteur logistique, Christine Warrant et Jean-François Defoiche, David Cultraro, propagandiste de notre section régionale de Liège, a donné le coup d'envoi de l'action. Dans le courant de la journée, Salvatore Pagano, travailleur d'Aviapartner, les a rejoints. A l'arrivée de l'équipe UBOT, il y avait déjà une grande file de passagers devant le check-in. L'action avait pour but d'attirer l'attention des voyageurs sur le poids maximum des bagages à manipuler par les bagagistes. Le but n'était certainement pas d'embêter les vacanciers, mais de les informer.

Partout, l'équipe de militants UBOT a été bien accueillie par les vacanciers qui se sont montrés très sensibles au problème soulevé. La journée d'action a finalement été clôturée en toute amitié avec le personnel de l'aéroport.



LE SAVOIR C'EST LE POUVOIR!

**LES MILITANTS
DE L'UBOT
EN SONT CONSCIENTS**

Mai-juin 2009.
Dernières sessions de formation fédérale de l'année scolaire 2009-2010

Aussi bien à Tournai qu'à Liège, Gand et Anvers, les militants du secteur Transport de marchandises & Logistique ont pu assister aux exposés de deux invités. Un collaborateur de la FGTB du service de chômage régional leur a exposé toutes les formes de chômage possibles : chômage complet ou temporaire, chômage technique ou économique, ... et les modalités y afférentes. Le deuxième orateur a expliqué en détail l'assurance hospitalisation applicable dans le secteur.

Les militants du secteur de l'Assistance dans les aéroports ont suivi la formation consacrée au chômage, mais ont en outre été informés en profondeur sur l'octroi d'avantages non récurrents par Christophe Quintard de la FGTB fédérale pour les militants francophones et par Kim Meeus du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale pour les militants flamands.

Les militants du secteur Autobus & Autocars pour leur part ont terminé leur cycle de formation par une session d'information sur le deuxième pilier de pension et l'assurance solidarité dans leur secteur. D'autre part, les collaborateurs du FCBO ont passé en revue tous les cours possibles que les conducteurs peuvent/doivent suivre en vue d'obtenir la prolongation du certificat d'aptitude professionnelle, indispensable au maintien du permis de conduire.

Maintenant que toutes les sessions de formation sont terminées, nous souhaitons profiter de l'occasion pour remercier de tout cœur tous les collaborateurs du Cepag, de Vorming & Actie, des fonds sociaux et notre propre personnel de l'UBOT, qui ont contribué à la réussite de notre formation fédérale. Nous profitons aussi de l'occasion pour publier déjà le programme des formations de la nouvelle année scolaire car comme vous le savez, «qui n'avance pas recule». Intéressé ? N'hésitez pas à contacter le secrétariat fédéral.



*«Qui n'avance pas recule.»
Ci-après nous publions donc le programme des formations de la nouvelle année scolaire 2009 - 2010.*

PROGRAMME FEDERAL DES FORMATIONS 2009-2010

Jour 1**Structure de la concertation sociale :**

- Concertation au niveau de l'entreprise – Conseil d'entreprise (CE), Comité pour la Prévention et la Protection au travail (CPPT), Délégation syndicale (DS) : aperçu des compétences et missions, ...
- Concertation au niveau du secteur – Commission paritaire: aperçu des compétences et missions, ...
- Conseil National du Travail (CNT) : compétences, missions, bref aperçu et exemples de CCT du CNT, comme celle relative au crédit-temps; au congé de paternité, ...
- Qu'est-ce un Accord interprofessionnel (AIP) ?
- Qu'est-ce une Convention collective de Travail (CCT) ?
- Quand une CCT acquiert-elle force de loi ?
- Que se passe-t-il lorsqu'une partie ne soussigne pas la CCT ?

Commentaires générales sur ::

- La CCT 100 du CNT relative à la prévention en matière de tabac, alcool et drogues
- Le travail intérimaire

INSCRIRE



Nom :
Rue :
Code postal :
Numéro de tél. :
Travaille chez la firme :
Rue :
Code postal :
Mandat : (biffer la mention inutile)

Secrétariat régional UBOT :

Pour suivre cette formation tu peux faire appel à tes jours de formation syndicale (3 jours par mandat CE/CPPT/DS) ou au Congé éducatif payé. **Attention :** si tu choisis pour la formule CEP, tu devras bien suivre tous les (quatre) jours de formation. **Intéressé(e) ?** Ne tarde pas à contacter ton Secrétaire régional UBOT ou à envoyer la souche ci-dessous bien remplie au : Secrétariat fédéral UBOT Transport routier & Logistique Paardenmarkt 66 2000 Anvers E-mail : veronique.de.roeck@btb-abvv.be qui remettra ta candidature à ton Secrétaire régional.

Jour 2**Journée sectorielle :**

- **Autobus et autocars:**
 - accord sectoriel 2009-2010
 - sécurité du chauffeur
 - interprétation concrète de la CCT 100 du CNT
- **Transport de choses personnel roulant**
 - accord sectoriel 2009-2010
 - compétence professionnelle
 - interprétation concrète de la CCT 100 du CNT

Logistique personnel non roulant

- accord sectoriel 2009-2010
- lever des charges
- interprétation concrète de la CCT 100 du CNT

Assistance dans les aéroports

- accord sectoriel 2009-2010
- plan de sécurité aéroport
- interprétation concrète de la CCT 100 du CNT

Jour 3**Propagande au niveau de l'entreprise et pendant les manifestations :**

- Parler en public : aperçu d'articles de presse et enregistrement audio-visuel et auto-évaluation
- Mener de la propagande pendant les actions au sein de l'entreprise et dans la rue
- Fiche salariale

Jour 4**Service au niveau de l'entreprise : suspensions diverses du contrat de travail :**

- Maladie, accident, accident du travail, chômage temporaire, jours fériés payés, protection maternité et congé de paternité, grève, vacances annuelles, ...

Dates de formation:**WESTSIDE**
Tournai-Charleroi

Jour 1	Lu 19/10/2009
Jour 2	Ven 20/11/2009
Jour 3	Lu 01/02/2010
Jour 4	Ven 23/04/2010

EASTSIDE
Liège-Bruxelles

Ven 23/10/2009	Floréal Le Panoramique
Mer 25/11/2009	
Mer 24/02/2010	Floréal La Roche
Lu 19/04/2010	

Emploi du temps :

Accueil 08.30 h
Commencement de la formation 09.00 h
Pause 10.45 h - 11.00 h
Lunch 12.30 h - 13.30 h
Pause 15.00 h - 15.15 h
Fin de la journée de formation 17.00 h

Prénom :

Numéro :

Commune :

E-mail :

Numéro :

Commune :

Conseil d'entreprise effectif ou suppléant

Comité Protection Prévention effectif ou suppléant

Délégué(e) syndical(e) effectif ou suppléant

ACCORDS

Au cours des derniers mois, des négociations ont été menées dans tous les secteurs en vue de conclure des accords sociaux pour les années 2009 – 2010. Dans certains secteurs, ces négociations ont été plus laborieuses que dans d'autres. Voici par secteur un résumé du contenu des différents accords sociaux.

**Assistance dans les aéroports (C.P. 140.08)**

- Dès le 31 décembre 2009 au plus tard, il sera procédé à la création d'un **fonds social**.
- Tous les points convenus dans le cadre du protocole d'accord 2007-2008 sont prorogés et seront transcrits dans des conventions collectives (y compris la convention relative aux groupes à risques).
- En ce qui concerne la **pension complémentaire**, toutes les entreprises du secteur concluront dès le 31 décembre 2009 un plan de pension à concurrence du pourcentage fixé au niveau sectoriel.
- Augmentation des **chèques repas** de 1,- € au 1er septembre 2009.
- À l'échelle des entreprises, la période du 1er juillet au 1er septembre sera compensée de la manière suivante :
 - Soit : par une augmentation des chèques repas de 1,- € à partir du 1er août 2009 et par un écochèque ou un chèque cadeau de 35,- €;
 - Soit par une augmentation des chèques repas de 1,- € à partir du 1er septembre 2009 et par un écochèque ou un chèque cadeau de 55,- €.
- A partir de 2010, un **écochèque et/ou un chèque cadeau** sera annuellement accordé d'une valeur de 35,- €/travailleur. Le bénéfice du chèque cadeau et/ou écochèque est subordonné à une ancienneté de 3 mois, exigée à la date de paiement, au plus tard le 31 décembre de l'année en question.
- Le régime de **prépension** actuel (01.01.2008-31.12.2009) est prorogé dans le cadre des possibilités légales.
- Les partenaires sociaux reconnaissent que l'assistance dans les aéroports est un **métier pénible**; ils feront ensemble les démarches nécessaires en vue d'obtenir la reconnaissance comme métier pénible et ce avant le 31 décembre 2009.
- Les cotisations au **plan de pension** seront augmentées de 0,25% au 31 décembre 2010 pour autant que la prime patronale reste inférieure à 2%.
- Les primes complémentaires mensuelles au **crédit temps** à partir de 50 ans, sont les suivantes à partir du 1er août 2009 :
 - 50,- € bruts pour un crédit temps 1/5e;
 - 100,- € bruts pour un crédit temps de plus d'un 1/5e;
 - À payer par le biais du Fonds social à partir du 1er janvier 2010.
- Les **groupes de travail** suivants seront installés en vue d'arriver à des résultats effectifs pendant la période de la présente convention collective :
 - Accidents du travail (examen de la situation de travail et élaboration de mesures appropriées – travaux à finaliser d'ici le 1er juillet 2010).
 - "Plate-forme d'emploi" (examen du statut – flexibilité annuelle – heures complémentaires temps partiels – primes chômage temporaire – chômage temporaire à temps partiel – initiatives communes de formation – action spéciale visant les groupes à risques – ...).
 - Classification des fonctions (reprise des travaux en septembre 2009 pour les finaliser au plus vite).
- Une convention sectorielle sera négociée concernant les **licenciements multiples**, garantissant les mêmes droits aux ouvriers qu'aux employés.
- Augmentation de la **prime syndicale** 2009 (payable en 2010) à 125,- €.

Taxis (C.P. 140.06)

- Les employeurs ont accepté une augmentation de la **prime d'ancienneté** et l'ajout d'une nouvelle catégorie à partir du 1^{er} août 2009.

Les nouveaux pourcentages sont les suivants :

0,30% après 3 ans

0,70% après 5 ans

1,25% après 10 ans

1,85% après 15 ans

2,40% après 20 ans.

- L'indemnité d'uniforme** sera relevée de 150,- € au 1^{er} janvier 2010.

- L'indemnité pour perte définitive de l'attestation de sélection médicale** est relevée à 1.000,- € au 1^{er} août 2009.

- La prime de décès** est également relevée à 1.000 euros au 1^{er} janvier 2010.

- La prime syndicale** 2009 (payable en 2010) est relevée à 120,- €, la prime syndicale 2010 (payable en 2011) est relevée à 125,- €.

- Un chèque cadeau** de 35,- € sera payé en décembre 2009 aux ouvriers occupés dans **un régime de travail supérieur à 50% par rapport aux ouvriers à temps plein**, à condition qu'ils aient une ancienneté dans l'entreprise de trois ans minimum en date du 01/12/2009 et qu'ils aient au moins un jour de prestations de travail effectives en 2009.

Les ouvriers occupés dans **un régime de travail de moins de 50% par rapport aux ouvriers à temps plein**, recevront **un chèque cadeau** de 17,5 €, à condition d'avoir une ancienneté dans l'entreprise de trois ans minimum en date du 01/12/2009 et d'avoir au moins un jour de prestations de travail effectives en 2009.

Ce chèque cadeau a un caractère unique.

- S'il n'y a pas d'accord au 01/07/2010 concernant l'instauration d'une assurance hospitalisation et/ou la création d'un deuxième pilier de pension, un nouveau **chèque cadeau** sera payé en décembre 2010 aux ouvriers du secteur.

Un chèque cadeau de 35,- € sera payée en décembre 2010 aux ouvriers occupés dans **un régime de travail supérieur à 50% par rapport aux ouvriers à temps plein**, à condition qu'ils aient une ancienneté dans l'entreprise de trois ans minimum en date du 01/12/2010 et qu'ils aient au moins un jour de prestations de travail effectives en 2010.

Les ouvriers occupés dans **un régime de travail de moins de 50% par rapport aux ouvriers à temps plein**, recevront **un chèque cadeau** de 17,5 €, à condition d'avoir une ancienneté dans l'entreprise de trois ans minimum en date du 01/12/2010 et d'avoir au moins un jour de prestations de travail effectives en 2010.

Ce chèque cadeau a également un caractère unique.

Ce protocole d'accord n'est pas d'application aux travailleurs du secteur transport de location.

Les négociations dans ce secteur doivent encore commencer.

Déménagement (C.P. 140.05)

- La possibilité d'étendre la **période de chômage économique à 13 semaines**.
- L'indemnité complémentaire en cas de chômage économique** est relevée au 1^{er} juin 2009 à :
 - 6,- €/jour dans le régime de cinq jours/semaine;
 - 5,- €/jour dans le régime de six jours/semaine.

- La prime de fin d'année** sera relevée à partir de 2010 à 170 x le salaire horaire de décembre de l'année concernée.
- La prime d'ancienneté** est également relevée :
 - Pour 2009 (payable en 2010), la prime d'ancienneté est relevée à :
 - 36,- € entre 5 et 9 ans de service
 - 71,- € entre 10 et 14 ans de service
 - 107,- € entre 15 et 19 ans de service
 - 143,- € après 20 ans de service ou plus
 - Pour 2010 (payable en 2011) la prime d'ancienneté est relevée à :
 - 38,- € entre 5 et 9 ans de service
 - 75,- € entre 10 et 14 ans de service
 - 112,- € entre 15 et 19 ans de service
 - 150,- € après 20 ans de service ou plus.

- L'indemnité RGPT** est augmentée de 1,08 € au 1^{er} janvier 2010.
- La convention «prépension conventionnelle»** est prorogée jusqu'au 30 juin 2011.

- La prime syndicale** 2009 (payable en 2010) est relevée à 120,- €.
- La convention relative à la formation syndicale** est également adaptée. Deux jours de travail payés seront octroyés par mandat sur la base d'un «pool» sectoriel par organisation syndicale (regroupement de jours), à condition que la demande soit faite préalablement. Les charges salariales seront prises en charge par le Fonds social.

- L'adaptation de la procédure relative à l'intervention majorée du Fonds social dans les **frais d'obtention du permis de conduire C et/ou CE**, avec la garantie de minimum 2 personnes par entreprise par an et ce avec effet immédiat.

- Le relèvement de l'intervention du Fonds social dans les charges salariales des ouvriers (détenteurs d'une carte P) en **formation** (formation permanente) via Ambassador : 375,- € par travailleur par an à partir du 1^{er} janvier 2009.

- Les coûts relatifs à la confection et à la délivrance des **cartes P** seront pris en charge par le Fonds social à partir du 1^{er} janvier 2010.

- Un accord conclu au niveau sectoriel concernant l'instauration obligatoire au niveau des entreprises d'une politique **en matière d'usage d'alcool, de tabac et de Gsm**, à négocier par les canaux appropriés.

- La création d'un groupe de travail en vue de l'instauration d'un **2^e pilier de pensions et d'une assurance hospitalisation** au 1^{er} janvier 2010.

- Une intervention éventuelle du Fonds social dans les frais d'**out-placement** en cas de licenciement d'un travailleur âgé de plus de 45 ans (détenteur d'une carte P) et ce à partir du 1^{er} janvier 2010.

Un accord n'est pas encore intervenu au sujet du volet commun aux trois sous-secteurs (services publics d'autobus fermiers SRWT et De Lijn, services spéciaux d'autobus et autocars). Des accords ont été négociés pour chaque sous-secteur. Il n'y a pas encore d'accord non plus pour les fermiers des TEC puisque les négociations pour les TEC n'étaient pas encore terminées.

Transports réguliers spéciaux (services spéciaux d'autobus)

- Le montant mensuel de **l'indemnité RGPT** des ouvriers du personnel roulant occupés à temps plein ou à raison de plus de 25/38, est augmenté de 18,- € au 1^{er} juin 2009.

- Le montant mensuel de **l'indemnité RGPT** des ouvriers du personnel roulant occupés à raison de 25/38 maximum est augmenté de 12,- € au 1^{er} juin 2009.

- Le montant mensuel de **l'indemnité RGPT** des ouvriers du personnel roulant occupés à temps plein ou à raison de plus de 25/38, est augmenté de 3,- € au 1^{er} janvier 2010.

- Le montant mensuel de **l'indemnité RGPT** des ouvriers du personnel roulant occupés à raison de 25/38 maximum est augmenté de 2,- € au 1^{er} janvier 2010.

- Les ouvriers du personnel roulant occupés dans les liens d'un contrat de travail de durée indéterminée et qui, à la suite des vacances annuelles, ne peuvent prétendre à l'indemnité RGPT pendant un mois déterminé, pourront prétendre à un **chèque cadeau** d'une valeur égale au montant des augmentations. Ce chèque sera payé au mois de décembre, que l'ouvrier soit en encore en service ou non.

Services irréguliers (autocars)

- La valeur horaire de l'**indemnité RGPT** est relevée de 0,07 € au 1^{er} octobre 2009. Toutefois, cette augmentation de l'indemnité RGPT ne sera accordée effectivement qu'après l'accord préalable de l'ONSS de ne pas taxer les montants supplémentaires.

- La valeur horaire de l'**indemnité RGPT** sera relevée de 0,03 € au 1^{er} janvier 2010. De nouveau, cette augmentation de l'indemnité RGPT ne sera accordée effectivement qu'après l'accord préalable de l'ONSS de ne pas taxer les montants supplémentaires.

- Au 1^{er} octobre 2009, tous les ouvriers du secteur services irréguliers qui sont encore en service à cette date, recevront un **chèque cadeau** unique de 35,- € (exempté de charges et de retenues).
- Si le résultat de l'**indexation annuelle** devait rester négatif au 1^{er} octobre 2009, les montants mentionnés dans la convention resteront d'application jusqu'au 30 septembre 2010, à l'exception de la valeur horaire de l'indemnité RGPT adaptée comme indiqué ci-dessus.

Transports réguliers (services publics d'autobus) - fermiers De Lijn

Le résultat de l'accord social conclu se situe entièrement dans la lignée de l'accord sectoriel conclu au sein de la société De Lijn.

- Augmentation de l'intervention patronale dans le **chèque repas** de 1,- € à partir du 1^{er} juin 2009.
- A partir de 2010, un **chèque cadeau** d'une valeur de 35,- € sera accordé annuellement aux membres du personnel roulant. La valeur de ce chèque cadeau sera proportionnelle au pourcentage d'occupation constaté au 1^{er} janvier..

Salaires transports réguliers spéciaux - services d'autobus spéciaux (C.P. 140.02)

L'indemnité RGPT :

Pour les travailleurs entrés en service avant le 01.09.2008 :

L'indemnité RGPT nette par mois est octroyée à partir de 6 jours de prestations effectives par mois.

L'indemnité RGPT est payée par jour jusqu'à 5 jours de prestations effectives de travail.

Pour les travailleurs entrés en service après le 01.09.2008 :

Le montant mensuel de l'indemnité RGPT n'est dû qu'à partir de 10 jours de travail effectif par mois.

L'indemnité RGPT est due par jour jusqu'à 9 jours de travail effectif par mois.

En vertu de l'accord sectoriel conclu le 25.06.2009, l'indemnité RGPT du personnel roulant dont l'occupation dépasse la fraction 25/38, a été relevée de 18,- €/mois. Pour les travailleurs dont l'occupation ne dépasse pas la fraction 25/38, l'indemnité RGPT a été augmentée de 12,- €/mois.

Les prestations imprévues sont indemnisées au moyen d'un supplément de 25% du salaire horaire.

A partir du 01.01.2008 : indemnité forfaitaire de € 1,- par jour de travail effectif à 3 conditions.

* occupation selon services scindés ce jour;

* le véhicule n'est pas utilisé pour rentrer à la maison;

* le domicile se trouve à une distance de plus de 5 Km du lieu de travail.

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

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

Années de service	Salaire horaire en €	Travail du dimanche en € (= Supplément 100%)	Travail de nuit par h en € (= Supplément 0,50/h)	Indemnité RGPT en € nette par moismin.25/38 temps de travail	Indemnité RGPT en € nette par jour	Indemnité RGPT en € nette par jour
0 - 2	10,8048	21,6096	11,3048	98,30	5,40	92,30
3 - 5	10,8657	21,7314	11,3657	98,30	5,40	92,30
6 - 10	10,9247	21,8494	11,4247	98,30	5,40	92,30
11 - 15	11,0454	22,0908	11,5454	98,30	5,40	92,30
16 - 20	11,2223	22,4446	11,7223	98,30	5,40	92,30
> 21	11,2842	22,5684	11,7842	98,30	5,40	92,30

Personnel roulant :

- Relèvement de l'**indemnité RGPT** de 0,09 € au 1^{er} janvier 2010.

Personnel non roulant :

- Pour les ouvriers du personnel non roulant (à l'exception du personnel de garage) qui bénéficient déjà de **chèques repas** au 30 juin 2009, le montant de ceux-ci sera relevé de 1,- € intervention patronale au 1^{er} janvier 2010.
- Pour les ouvriers du personnel non roulant (à l'exception du personnel de garage) qui ne bénéficient pas encore de **chèques repas** au 30 juin 2009 :
 - Dans les entreprises qui occupent moins de 10 ouvriers personnel non roulant (personnel de garage excepté) en date du 30 juin 2009, un **écochèque** de 125,- € sera accordé le 1^{er} décembre 2009 et un autre écochèque de 250,- € le 1^{er} décembre 2010. Cet écochèque sera accordé au prorata temporis. Ces entreprises ont la possibilité de déroger à l'octroi de l'écochèque en octroyant un chèque repas de minimum 2,09 € (intervention patronale de 1,- €) au 1^{er} janvier 2010. La Commission paritaire doit être informée par écrit de cette dérogation le 1^{er} novembre 2009 au plus tard.
 - Dans les entreprises qui occupent 10 ouvriers personnel non roulant ou plus (personnel de garage excepté) en date du 30 juin 2009, un **chèque repas** de minimum 2,09 € (intervention patronale de 1,- €) sera instauré au 1^{er} janvier 2010. Ces entreprises ont la possibilité de déroger à l'octroi du chèque repas en octroyant un écochèque de 125,- € le 1^{er} décembre 2009 et un écochèque de 250,- € le 1^{er} décembre 2010. Cette dérogation ne peut être accordée que moyennant un accord conclu au niveau de l'entreprise dans les organes de concertation appropriés. A défaut de représentation syndicale dans l'entreprise, l'accord sera conclu avec les secrétaires régionaux des organisations syndicales siégeant dans la Commission paritaire. La Commission paritaire doit être informée par écrit de cette dérogation le 1^{er} novembre 2009 au plus tard.
- **Indexation** : à partir du 1^{er} janvier 2010, la prime d'ancienneté, l'indemnité pour perte et dommages aux objets personnels, l'indemnité en cas d'incapacité de travail de longue durée et tous les montants indexés (notamment salaires, indemnité RGPT, indemnité de séjour, prime de nuit, etc.) seront indexés dorénavant une seule fois par an au 1^{er} janvier de l'année.
- La création des **groupes de travail** suivants :
 - **Vêtements de travail** (travaux à finaliser pour le 31 mars 2010).

COMMERCE DE COMBUSTIBLES**Nouveau montant indemnité RGPT:**

A partir du 01.07.09, 1,0705 € net/heure

Commerce de combustibles (C.P. 127 et 127.02)

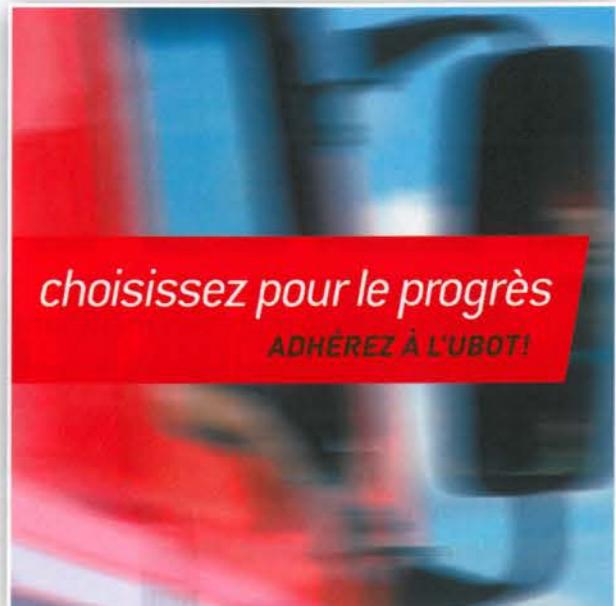
Cet accord s'applique aussi bien aux travailleurs du Commerce de combustibles national qu'à ceux du Commerce de combustibles Flandre orientale.

- La **cotisation des travailleurs de 1% au fonds de pension** sera supprimée au 1^{er} janvier 2010 et sera intégralement prise en charge par les employeurs à partir de cette date.
- La convention **prépension** est prorogée pour une durée de deux ans.
- La convention **groupes à risques** est également prorogée pour une durée de deux ans.
- Une convention relative aux **efforts de formation** sera conclue

- **Assurance hospitalisation** (les partenaires s'engagent à procéder avec l'assureur à une évaluation et à une éventuelle adaptation des conditions en vigueur).
- La convention relative à **l'intervention permis de conduire C/CE** doit être réécrite en fonction de la nouvelle législation relative à la qualification initiale des chauffeurs professionnels, applicable depuis le 10 septembre 2009.
- **Pension complémentaire** : les modalités relatives à l'instauration d'un deuxième pilier de pensions seront concrétisées d'ici le 31 décembre 2010 au plus tard.
- **Travail intérimaire** : les excès dans le domaine du travail intérimaire seront examinés par un groupe de travail conformément aux résultats des négociations en cours au sein du Conseil National du Travail.
- Au 1^{er} janvier 2010, le «**passeport de compétence**» flamand à instaurer sera étendu à l'ensemble du secteur. Conformément à l'arrêté royal du 11 octobre 2007, les partenaires sociaux confirment que par cette initiative, par la CCT relative à la **formation continue** et par les autres efforts en matière de formation consentis dans le secteur, le taux de participation à la formation professionnelle dans l'ensemble du secteur augmentera de 5% dans les années 2009 et 2010. A partir de 2012, la cotisation patronale à la formation continue sera majorée de 0,25%. Les partenaires sociaux s'engagent à faire reconnaître la formation continue dans le cadre du congé éducation payé pour autant qu'elle réponde aux conditions. La prise de ce congé éducation ne peut occasionner de perte de salaire dans le chef des travailleurs.
- **Formation syndicale** : les jours de formation syndicale des mandataires effectifs des organisations syndicales représentatives siégeant au sein de la Commission paritaire pourront être regroupés par entreprise jusqu'à un maximum de deux fois le nombre de jours. Les demandes de formation syndicale sont introduites par écrit 7 jours calendaires à l'avance, avec mention de l'heure de début et de fin de la formation et dans le respect de la continuité de l'entreprise.
- La **prime syndicale** 2009 (payable en 2010) est relevée de 5,- € à 120,- €.
- Les conventions **prépension, perte de sélection médicale et crédit temps** sont prorogées de deux ans.
- Les conventions **groupes à risque et formation** sont prorogées pour la période 2009-2010.

PLUS NOUS COMPTONS DE MEMBRES ... PLUS NOUS SERONS FORTS

Dans l'édition précédente de notre magazine, nous annoncions l'organisation d'une campagne de recrutement de membres. Maintenant que les vacances sont passées, nous tenons à vous rappeler cette information importante. L'objectif de la campagne est d'augmenter le nombre de nos effectifs. La force d'une organisation syndicale se mesure au nombre d'affiliés qu'elle compte. Plus nous compterons d'affiliés, plus nous serons forts face aux employeurs. Plus nous compterons de membres, plus le monde politique nous écouterait.



Aidez-nous à nous renforcer : Choisissez pour le progrès recrutez des membres

Comme membre ou militant de l'UBOT, vous êtes le mieux placé pour recruter de nouveaux membres. Vous savez en effet pourquoi vous êtes et restez affilié à l'UBOT. Vous savez pourquoi l'UBOT est le syndicat le plus efficace dans votre secteur. Aidez-nous à recruter des membres, aidez-nous à nous renforcer, vous vous renforcerez vous-même

Choisissez pour le progrès Distribuez le dépliant "Choisissez pour le progrès" à vos collègues qui ne sont pas affiliés à l'UBOT.

Le dépliant vous explique pourquoi les professionnels du secteur Transport & Logistique ont tout intérêt à s'affilier à l'UBOT. Il expose les principaux éléments à connaître dans le secteur et donne la parole à des ouvriers qui expliquent pourquoi ils ont adhéré à l'UBOT.



Vous voulez nous aider à recruter ? Faites-le nous savoir !

Vous avez envie de participer à notre campagne de recrutement ? Faites-le nous savoir ! Le plus facile est de passer par votre secrétaire régional. Vous trouverez ses coordonnées en avant-dernière page. Vous pouvez aussi contacter directement le siège principal de l'UBOT fédéral : Veronique.de.roeck@btb-abvv.be | Tél: 03 224 34 34 | GSM: 0494/10 86 87. Ou en envoyant une lettre à : UBOT, campagne de recrutement, à l'attention de Véronique De Roeck, Paardenmarkt 66, 2000 Antwerpen.

Paquet de bienvenue pour les nouveaux membres

Tous les nouveaux membres de l'UBOT reçoivent un beau paquet d'accueil et d'information :

- un sac pratique avec un numéro récent de notre magazine En Route;
- l'agenda de poche de l'UBOT qui contient une multitude d'informations utiles sur les salaires et les conventions collectives;
- toute une série d'autres informations utiles.

Et un kit pratique pour les professionnels du secteur Transport & Logistique :

- un Bic UBOT,
- un porte-clés,
- une "Swiss Card" UBOT de la célèbre marque suisse Victorinox contenant quelques outils utiles pour vous «dépanner» en cours de route (un petit couteau, une lampe de poche, une loupe, des ciseaux, un tournevis, ...)

Les recruteurs ne sont pas laissés de côté !

Nous sommes décidés à récompenser les meilleurs recruteurs. Qui plus est, un prix surprise sera remis aux recruteurs les plus actifs. De plus, les secrétaires régionaux de l'UBOT pourront également «fêter» leurs recruteurs les plus méritants (membres et militants). Comment ? Ils vous le diront eux-mêmes !



MANQUE DE PLACES MANQUE DE CONFORT MANQUE DE SÉCURITÉ

LIVRE NOIR PARKINGS

Voilà les trois mots clés marquants de la troisième édition de notre livre noir sur les parkings. Les parkings situés le long des autoroutes belges se caractérisent en effet par un manque de places de stationnement, de confort et de sécurité. Nous savons que nous nous répétons car notre troisième

livre noir sur les parkings fait exactement les mêmes constatations que les éditions précédentes. Nous

aurions préféré et voulu qu'il

en soit autrement car nous avions réussi à sensibiliser

le monde politique à cette problématique. Et

les promesses de faire "quelque chose" ne s'étaient pas fait attendre.

Même le patronat européen (IRU) réclame des initiatives et appuie une partie de nos revendications. L'Europe quant à elle s'est dite prête à investir dans l'amélioration de la situation des parkings.

Juste avant les élections régionales, la ministre flamande des Travaux publics, Hilde Crevits, avait même annoncé, à l'occasion d'une conférence de presse commune avec la CSC Transcom sur le parking de Wetteren, un programme concret d'amélioration de la situation.

Nous nous demandions ce qu'il était advenu de ces promesses verbales. Nous avons donc envoyé nos équipes d'inspection qui ont accompli 133 visites de 57 parkings différents. Nous avons d'autre part interrogé plus de 250 chauffeurs professionnels.

Au fait, nous sommes revenus bredouille (lisez les conclusions de notre enquête ci-après). Il est frappant de constater que nos «inspecteurs» ont noté que la situation est meilleure en Wallonie qu'en Flandre.

Bien sûr, l'UBOT sait que les problèmes ne peuvent pas être résolus en un tour de main.

Permis de construire, concessions de longue durée, ... il subsiste beaucoup d'obstacles à surmonter. Mais nous ne comprenons pas pourquoi des problèmes «plus simples» ne peuvent pas être résolus plus vite.

Nous avons rencontré à de nombreux endroits des poubelles plus que pleines. Pourquoi les pouvoirs publics ne pourraient-ils pas imposer des ramassages supplémentaires ?

Il y a de nombreux parkings dépourvus d'installations sanitaires. Pourquoi les pouvoirs publics ne pourraient-ils pas installer des équipements sanitaires et en assurer l'entretien, éventuellement dans le cadre de l'économie sociale ou de projets de mise au travail existants, ...

Le 10 septembre 2009, nous avons présenté notre troisième livre noir à l'occasion d'une conférence de presse organisée sur un parking le long de l'autoroute. Pour le consulter, visitez notre site internet www.ubot-fgtb.be ou envoyez un e-mail à l'adresse dinneke.fleerackers@btb-abvv.be pour obtenir un exemplaire sur support papier.

Nous vous invitons maintenant à nous accompagner dans notre périple le long des parkings autoroutiers.

Les conclusions n'ont pas changé :

- La vie sur la route coûte cher : plus de 14 euros en moyenne pour un plat du jour; 2,5 euros pour un coca.... Ce qui n'est pas rien !
- Les installations sanitaires laissent à désirer : il n'y en a pas assez et s'il y en a, elles sont sales ... et souvent payantes.
- Il n'y a pas assez de places de stationnement. Le jour, le problème est moins

aigu, mais la nuit, il y a un manque d'eau moins 20% !

- Il s'agit d'un problème qui dépasse les frontières régionales et nationales. 85% des véhicules en stationnement sont conduits par des chauffeurs étrangers. Il faut par conséquent une approche européenne.
- La sécurité -surtout celle du chauffeur- n'est toujours pas une priorité.

Il y a de nombreux parkings dépourvus d'installations sanitaires. Pourquoi les pouvoirs publics ne pourraient-ils pas installer des équipements sanitaires et en assurer l'entretien, éventuellement dans le cadre de l'économie sociale ou de projets de mise au travail existants, ...

Le 10 septembre 2009, nous avons présenté notre troisième livre noir à l'occasion d'une conférence de presse organisée sur un parking le long de l'autoroute. Pour le consulter, visitez notre site internet www.ubot-fgtb.be ou envoyez un e-mail à l'adresse dinneke.fleerackers@btb-abvv.be pour obtenir un exemplaire sur support papier.

Nous vous invitons maintenant à nous accompagner dans notre périple le long des parkings autoroutiers.

Les conclusions n'ont pas changé :

- La vie sur la route coûte cher : plus de 14 euros en moyenne pour un plat du jour; 2,5 euros pour un coca.... Ce qui n'est pas rien !
- Les installations sanitaires laissent à désirer : il n'y en a pas assez et s'il y en a, elles sont sales ... et souvent payantes.
- Il n'y a pas assez de places de stationnement. Le jour, le problème est moins



LES PARKINGS LE LONG DES AUTOROUTES ÉVALUÉS ... MAIS BUSÉS !

850 kilomètres de route, une consommation de 7,2 litres de diesel/100 km, 35 aires de parkings et des restaurants, des shops et

boutiques qui se ressemblent comme deux gouttes d'eau, des toilettes à n'en pas finir mais des douches qui se comptent sur les doigts d'une main ou presque. Et quelques "burns", "redbulls" et cafés. Voilà avec quoi l'une de nos équipes d'inspection UBOT a dû se consoler au cours de la nuit du 23 au 24 juillet 2009. Tout ceci pour arriver à un constat des faits sans surprise : la vie du routier le

long de l'autoroute coûte trop cher au portefeuille, les conditions sanitaires laissent à désirer, les repas ne sont pas donnés et le manque d'emplacements de parking se fait ressentir en de nombreux endroits, même en période de vacances d'été.

Suivez nos reporters dans leurs pérégrinations nocturnes...

16h30 GENTBRUGGE – TRUCK SHOP LOTUS SUR L'E17 EN DIRECTION DE LA CÔTE

Peu de camions sur le parking. Il est encore tôt. En revanche, les détritus ne manquent pas. Des poubelles pleines de canettes, de bouteilles, d'emballages.... sont dispersées sur le parking. La friterie ferme à 21h. À partir de cette heure-là, les sanitaires ne sont plus accessibles, plus possible donc d'aller au petit coin. Point positif : c'est l'un des rares parkings comptant plus d'emplacements pour les camions que pour les voitures.

16h45 NAZARETH – STATION TEXACO ET RESTAURANT VAN DER VALK SUR L'E17 EN DIRECTION DE LA FRANCE

38 emplacements pour les camions et pas moins de 102 pour les voitures : le triple donc ! Selon nous, le rapport n'est pas très logique, mais c'est un constat que nous ferons de plus en plus sur notre chemin. Ici aussi, on note un nombre insuffisant de poubelles : autant de détritus à côté que dans la poubelle. Pas de restaurant où le chauffeur de poids lourd puisse prendre un repas sur le pouce, à moins d'avoir laissé pendre un costume bien repassé dans sa cabine. L'utilisation des douches et des WC est gratuite, mais la propreté des sanitaires laisse malheureusement à désirer...

17h20 KRIJSHOUTEM – STATION POUR POIDS LOURDS SUR L'E17 EN DIRECTION DE LA FRANCE

Ici, on ne trouve pas de pompes, mais le parking compte toutefois plus d'emplacements pour les camions que pour les simples voitures. Petit point faible : très peu d'infrastructures sanitaires. L'offre culinaire est on-ne-peut-plus belge : des

frites, des frites et encore des frites ! Donc pas de repas sains ou légers à se mettre sous la dent !

17h45 MARKE – STATION SHELL SUR L'E17 EN DIRECTION DE LA FRANCE



30 places pour les camions et 46 places pour les autos : ici, le rapport est déjà un peu meilleur. Nous sommes frappés par l'extrême propreté des sanitaires, due principalement aux efforts d'une gentille dame tenant les toilettes. Évidemment, ceci a un prix : 2 euros pour une douche et 0,30 euro pour une petite ou grande commission. Toutefois, les routières doivent pousser la porte « hommes » si elles veulent prendre une bonne douche rafraîchissante. On approche des 18 heures : les deux premiers adeptes du stationnement sauvage ont dressé le camp.

18h15 MARKE – STATION SHELL SUR L'E17 EN DIRECTION DE GAND



Nous voici une demi-heure plus tard et le nombre d'adeptes du stationnement sauvage progresse à vue d'œil : ils sont déjà 16 ! Comme nous le craignons, les places libres se font rares une fois la journée de travail terminée. Nous comptons 51 places camions et 51 places voitures. Un score parfaitement identique en termes de nombre, mais pas de besoins ! Il y a également des sanitaires, qui, comme de l'autre côté, sont impeccables, mais pas donnés !

18h40 KRUISHOUTEM – SNACK SHOP SUR L'E17 EN DIRECTION DE GAND



Aux dires de notre chef d'équipe, un vrai bâtiment se dressait ici autrefois. Aujourd'hui, le passant doit toutefois se satisfaire de quelques conteneurs « temporaires », accessibles par un escalier de palettes. Il y a évidemment des toilettes, mais pas de douches et dès que le cuistot a éteint ses fourneaux, il est préférable de ne pas devoir soulager un « besoin pressant »... Comme dans l'autre sens, il est frappant de constater la majorité d'emplacements camions par rapport aux emplacements voitures. Nous mentionnons ce point pour nous diriger vers le parking suivant en restant tout de même sur une note positive.

19h00 NAZARETH – STATION TEXACO ET RESTAURANT VAN DER VALK SUR L'E17 EN DIRECTION DE GAND



Seulement 31 emplacements de repos pour les chauffeurs de camions et pas moins de 122 places pour les voitures ! De nouveau, les rapports frôlent l'illogisme. Les nombreux amas de détritus et les poubelles qui débordent offrent un contraste des plus saisissants avec le restaurant annexé à un hôtel un peu plus loin, propre et soigné. Contrairement à l'autre côté, les sanitaires ont bien été nettoyés ici.



1 € pour une banane

Les boutiques et les restaurants ont compris qu'outre le pain mar-tino ou des plats classiques tels que les carbonades flamandes, les routiers ont droit également à une alimentation saine. Ca et là, on trouve de plus en plus de produits sains entre les produits engrangés. Salades, cocktails de fruits... et même la banane. Mais à 1 euro ! 3 fois le prix magasin !

19h30 WETTEREN – STATION SHELL SUR L'E 40 EN DIRECTION DE BRUXELLES



40 places pour les camions et 136 pour les voitures. Ça devient peu à peu une rengaine : la propreté des sanitaires a un prix, et encore ! Ici aussi on trouve l'un des nombreux restaurants AC/Carestel, 2,5 euros le coca, 14,80 euros le steak-frites et 2 euros le café : un repas complet avec café et dessert vous coûte vite près de 25 euros. Pas vraiment bon marché, mais grâce à la carte du routier, que les membres de l'UBOT peuvent obtenir gratuitement auprès de notre secrétariat fédéral, les chauffeurs obtiennent une réduction de 20 % et un café gratuit. Une raison de plus pour s'affilier à l'UBOT.

20h00 GRAND-BIGARD – TEXACO SUR L'E 40 EN DIRECTION DE BRUXELLES



Rien ou presque rien à signaler en dehors des constatations d'usage concernant le manque de places de parking pour les camions (seulement 31) et le surplus de places pour voitures (136). Il est frappant de constater la présence de produits sains dans les magasins, même si le rapport quantité qualité/prix est largement insuffisant. La qualité, oui, mais à quel prix : payer entre 4 et 5,70 euros pour une trop petite salade, c'est cher payé, même si l'on doit reconnaître qu'elles ont l'air appétissantes !

20h15 PEUTIE – E 19 EN DIRECTION D'ANVERS



Le parking parfait pour celui qui veut revenir à l'essentiel : un parking, du repos, point final. Pas de sanitaires, pas de magasin, pas de resto, nada, rien. Encore une chance que les hommes puissent « se soulager » en pleine nature. Positifs comme nous le sommes, nous relevons toutefois un petit « plus » : des places de parking en suffisance : 30 emplacements camion contre 27 emplacements pour les voitures. Nous avons notre gagnant !

20h35 STATION TOTAL DE WAARLOOS – E 19 EN DIRECTION D'ANVERS



Faut-il parler de station ou de désolation à Waarloos ? Ce parking compte de très bonnes infrastructures, certes, mais pour les touristes d'un jour. Comme si les chauffeurs de poids lourds n'y étaient pas les bienvenus. Ce parking compte un nombre de places bien trop restreint et, par son étroitesse, on s'y sent serré comme des sardines. Ainsi, nous comptons à peine 18 places pour les camions, alors que le parking accueille 128 voitures. Le brave chauffeur qui décide tout de même d'y passer la nuit devra certainement se munir d'une bonne paire de boules Quièze. En



effet, le bruit du trafic n'est filtré nulle part par des plantations ou un écran vert. Ici, les sanitaires sont gratuits, mais comme souvent, ils ont un « prix » : pour une « commission » gratuite, vous recevez les odeurs en prime.

21h00 STATION TOTAL DE WAARLOOS – E 19 EN DIRECTION DE BRUXELLES



Nous pouvons dresser ici un tableau quasi identique à celui de l'autre côté de l'autoroute. Une petite différence toutefois : les sanitaires ne dégagent pas le même parfum et c'est la première fois depuis 12 haltes que les sanitaires combinent gratuit et propreté. Un rapport d'1 sur 12 semble encore acceptable, mais en termes de pour-cent, cela représente un maigre score de 8,3 %. Un échec plus que cuisant donc !

21h15 PEUTIE – E 19 EN DIRECTION DE BRUXELLES



Rien de neuf sous le soleil : comme de l'autre côté, voici un parking qui retourne à l'essentiel. Une aire ouverte pour « se reposer », du moins si le vacarme des voitures ne vous dérange pas outre mesure.

21h45 STATION TEXACO DE GRAND-BIGARD – E 40 EN DIRECTION DE GAND



Nous tenons peut-être bien ici le contre-exemple type. Par où commencer ? Il vous en coûte 50 cents pour pouvoir utiliser une cuvette de WC 'amplement garnie'. Petite consolation : vous récupérez cet investissement si vous décidez de faire un achat dans le magasin hors de prix. Par exemple, une délicieuse banane ultra mûre pour la très modique somme d'1 euro !!! Au premier abord, cela ne semble peut-être pas cher, mais au calcul,

À Grand-Bigard, un membre de l'UBOT nous aborde : « Il faut faire quelque chose de toute urgence pour la propreté des toilettes, ou plutôt pour qu'elles ne soient plus dégueulasses. Et pour leur prix aussi : 0,50 euro par utilisation, c'est vraiment trop cher. Comptez un peu », nous confie notre homme, « si vous devez y aller cinq fois par jour, ou si vous voulez simplement vous laver les mains, vous êtes parti pour payer 2,5 euros par jour, soit 10 euros par semaine ou 40 euros par mois. Ça fait 1.600 anciens francs belges pour faire quelque chose de gratuit pour tout autre travailleur ! » Et il a raison. Tandis que nous discutons, Tom va chercher l'appareil photo... « pour immortaliser l'état de ces toilettes infectes ».

« Avant, on pouvait passer la nuit sur le parking de l'entreprise où on venait de charger ou de décharger nos marchandises. Aujourd'hui, ce n'est plus possible et on reçoit des amendes si on reste là. Nous devons donc nous rabattre sur les parkings le long de l'autoroute. Aujourd'hui, ça va encore, parce qu'on est en période de vacances, mais pendant l'année, il y a plus de camions stationnés ici que de cheveux sur ma tête... Avec toutes les conséquences que ça implique ». Voilà donc le témoignage d'un témoin direct de la situation.

un pain vous en coûterait vite 6 euros ici, alors que vous en seriez à 2 euros chez le boulanger. Une fameuse marge bénéficiaire ! Mais bon, rien de neuf sous le soleil. 33 emplacements pour les camions et 183 pour les voitures. Par rapport à l'autre côté de l'autoroute, l'exploitant parvient à prévoir seulement 2 places supplémentaires pour les camions, alors qu'il fait un effort de près de 50 places supplémentaires pour les voitures. Quand on parle de priorités...

22h15 STATION SHELL DE WETTEREN – E 40 EN DIRECTION DE GAND



Le soir est tombé. Plus de 6 heures déjà que nous sommes en route. Il est grand temps de nous accorder un peu de repos. Un chauffeur de camion serait déjà en infraction depuis 1h30. Une pause de 45 minutes minimum s'impose. Une collègue solidaire décide spontanément de nous offrir un bon petit remontant, alors qu'elle profite de ses vacances bien méritées. Merci, Dinneke ! Notre compteur établit à 17 le nombre d'adeptes du stationnement sauvage, malgré les 40 places « quand même » prévues pour les camions. Mais tout est relatif. Au total, nos collègues automobilistes doivent déjà être 136 avant de s'adonner au stationnement sauvage.

23h30 STATION ESSO DE DRONGEN – E 40 EN DIRECTION DE LA CÔTE



Nous comptons ici 35 places pour les camions, et le triple pour les voitures (105). Pourtant, bien plus de chauffeurs de camion auraient pu passer la nuit ici s'ils n'avaient pas été gênés par les obstacles en béton qui, reconnaissons-le, sont mûrement réfléchis et placés de manière stratégique, permettant uniquement l'accès de ces zones aux véhicules plus petits. Un choix réfléchi mais non moins regrettable de la part de l'exploitant. Nous dénombrons donc pas moins de 14 poids lourds mal garés, y compris sur la bretelle d'accès à l'autoroute.

Maigre consolation : des toilettes impeccables propres, un aspect positif qui ne vous empêchera pas de déchanter sous la douche dont l'accès vous aura coûté pas moins de 2,50 euros.

23h45 STATION ESSO DE DRONGEN – E 40 EN DIRECTION DE GAND

Le dernier parking de la journée, mais pas encore de la tournée. Ici aussi, l'exploitant a fait preuve de créativité avec le béton, ce qui nous laisse un goût très amer.

00h00 SNACK LOTUS DE GENTBRUGGE – E17 EN DIRECTION D'ANVERS

À minuit pile, nous pénétrons dans le parking du Snack Lotus à Gentbrugge. La friterie est fermée. Par ailleurs, il vous faudra user de créativité pour soulager vos besoins sanitaires. Malgré la majorité d'emplacements camion (36), 8 conducteurs s'adonnent encore au stationnement sauvage. Une bonne idée serait peut-être de revoir le nombre d'emplacements pour voitures de tourisme de 25 à 5 pour permettre à une dizaine de camions supplémentaires de se garer. Et pourquoi pas prévoir, comme en France par exemple, un WC public ?

00h30 STATION TOTAL DE KALKEN – E17 EN DIRECTION D'ANVERS

Nous avons un nouveau gagnant : 25 véhicules mal stationnés ! Plus de la moitié du nombre de places prévues pour les camions. Ce n'est pas difficile : sur les 160 places pour les voitures, la plupart ne sont pas utilisées. Un aménagement différent de l'espace disponible résoudrait déjà bien des problèmes. De nouveau, une question de priorités.

00h45 SNACK DE WAASMUNSTER – E17 EN DIRECTION D'ANVERS

À partir de 23h00, vous faites face à une porte close. La créativité est de nouveau le maître-mot ! Si un contretemps vous a empêché de prendre un bon repas, il vous reste à patienter toute la nuit l'estomac dans les talons.

01h00 STATION TEXACO DE KRIJBEKE – E17 EN DIRECTION D'ANVERS

Un établissement flambant neuf et ouvert depuis moins de 6 mois, et pourtant, force est de constater que les installations sanitaires sont déjà dans un bien piteux état. 5 urinoirs sont déjà hors service. On préfère ne pas connaître le nombre de maladies que l'on risque d'attraper en prenant une douche près des parois prises d'assaut par les moisissures. Pourtant, l'en-

L'utilisation des toilettes varie partout de 30 à 50 cents.

La douche coûte facilement 2 à 2,5 euros, sauf si l'on rencontre un aimable employé qui doit certainement éprouver de la sympathie pour les routiers puisqu'il remet gratuitement la clé des douches.

Avec un peu de créativité, il est possible d'aménager sur la plupart des parkings des places de stationnement supplémentaires pour les camions sans que cela nécessite des travaux d'agrandissement, surtout quand on voit que beaucoup de parkings comprennent jusqu'à trois fois plus de places de stationnement pour les voitures de tourisme.

semble sembler prometteur de l'extérieur. Un rapide calcul indique seulement 33 places pour les camions, à peine la moitié du nombre de places pour les autos. De nouveau, une occasion manquée lors du réaménagement et de la rénovation de pallier le manque urgent de places pour les routiers et de prévoir des douches supplémentaires. Dommage

01h30 Q8 DE RANST – E 34 EN DIRECTION D'EINDHOVEN-LIÈGE

À notre arrivée, tous nos soupçons se confirment : un parking bondé qui compte davantage de véhicules mal stationnés (47) que de places prévues (46). Kalken, le détenteur du record, est délogé de sa première place. Pourtant, c'est encore une fois la même rengaine qu'à Krijbeke. Avec une petite touche créative, il serait possible de revoir ce nombre sérieusement à la baisse quand on sait que ce parking compte plus de 100 places pour les voitures. Comme si elles allaient toutes être occupées en même temps...

01h40 LILLE – E 34 EN DIRECTION D'EINDHOVEN

Pas de pompes, pas de restaurant, pas de boutique, pas de sanitaires, seulement dix places disponibles et deux véhicules mal garés. On dirait que l'instinct du chauffeur de poids lourd le pousse à ne pas s'arrêter sur ce parking. Logique, non ?

01h50 STATION TEXACO DE BEERSE – E 34 EN DIRECTION D'EINDHOVEN

C'est peut-être bien la halte la plus dramatique que nous ayons faite jusqu'à présent. Un parking sale, des poubelles qui débordent, des places de parking bien trop insuffisantes (seulement 13), autant de véhicules mal stationnés et 90 places pour les voitures. Comprenez qui pourra. Le contraste entre l'apparence moderne du shop et l'état délabré des sanitaires ne peut pas être plus flagrant. Comme si, lors des rénovations de l'intérieur, l'argent était venu à manquer après l'installation d'un bar à sandwichs. Il règne dans les toilettes une puanteur oppressante et insupportable. Nous nous demandons dès lors qui peut bien vouloir boire une bonne tasse de café si près de l'entrée des WC. En pareille circonstance, à défaut d'une tenue de protection, nous n'avons pas le courage de vérifier l'état de la douche, mais le résultat se laisse deviner.

02h00 TURNHOUT – E 34 EN DIRECTION D'EINDHOVEN

Houïra ! Houïra ! Au vu du type et du nombre de places, il semble bien que seuls les chauffeurs de poids lourds soient les bienvenus ici. Voilà pour la bonne nouvelle ! Toutefois, il y a un « mais » : pas d'éclairage, peu de poubelles, pas de plantations faisant écran à l'autoroute, pas de sanitaires, pas de restaurant, pas de boutique, ... En bref : rien ! Au suivant !

02h10 TURNHOUT – E 34 EN DIRECTION D'ANVERS

18 places de parking pour les camions et l'éclairage en prime, mais c'est le seul aspect positif que l'on puisse mentionner ici. Un copier-coller du parking de l'autre côté de l'autoroute.

02h20 STATION TEXACO DE BEERSE – E 34 EN DIRECTION D'ANVERS

Nous pénétrons dans le parking la peur au ventre. Heureusement, pas moins de 27 places sont réservées aux camions. C'est bien le double par rapport à l'autre côté, mais ce nombre est toujours largement insuffisant, car 15 camions sont de nouveau mal stationnés. Malheureusement, nos suppositions basées sur l'expérience de l'autre côté de l'autoroute se confirment de nouveau pour les sanitaires. Comme si les odeurs à Beerse dressaient un front d'un côté à l'autre.

02h30 LILLE – E 34 EN DIRECTION D'ANVERS

Tout comme de l'autre côté, il semble que les chauffeurs de camion préfèrent éviter ce parking. Nous comptons ici 17 places disponibles pour les camions contre 30 pour les autos, et même ces 17 places sont à peine utilisées. Pas étonnant si l'on sait qu'en dehors d'une boutique, dont les heures d'ouverture sont limitées, aucune infrastructure n'est prévue.

02h40 STATION Q8 DE RANST – E 34 EN DIRECTION D'ANVERS

Comme dans le parking de l'autre côté, celui-ci est largement insuffisant pour « loger » tous les chauffeurs de poids lourds qui veulent prendre du repos : 95 camions pour seulement 43 places. Nous établissons un nouveau record : 52 véhicules mal stationnés, alors que plus de 100 places sont disponibles pour les voitures. La popularité de ces deux parkings ne date pourtant pas d'hier. Toutefois, rien n'est fait pour améliorer la situation d'insécurité des camions garés aux bretelles d'entrée et de sortie. Concernant les prix dans les boutiques, le restaurant et la situation des sanitaires, on peut faire court : les prix sont les prix indicatifs standard de l'AC/Carestel et même s'il faut payer pour une halte aux sanitaires, on

All4Trucks, centre routier près de Calais

Le groupe franco-hollandais All4Trucks a ouvert fin janvier 2009 un complexe sécurisé près de Calais. All4Trucks projette d'ouvrir à plus long terme une vingtaine de « centres routiers » de ce type. Le projet est basé sur un concept nouveau qui valorise les centres services le long des autoroutes dans le domaine de la sécurité et de l'efficacité au profit des routiers. Le concept prévoit un parking sécurisé, lié à un vaste éventail de services, tels que 14 pompes à gasoil, un bar, un restaurant, des distributeurs de boissons et de petite restauration, une boutique, un distributeur de billets, des douches, un espace de détente, une blanchisserie et des services de télécommunication (accès internet, wifi, fax et téléphone),

Le site est accessible aux seuls poids lourds. Les plaques d'immatriculation avant et arrière des camions sont identifiées par caméras et liées à un contrôle vidéo. Cela signifie concrètement que le chauffeur est obligé de quitter le parking avec la même semi-remorque. Il y a une surveillance par caméras 24 heures sur 24 et un service de sécurité propre qui est en contact permanent avec la police. La première heure d'utilisation du parking est gratuite, au-delà il faut payer 2,09 € (TVA non comprise), avec un maximum de 20,90 € par 24 heures. Le prix d'un week-end de stationnement est de 31,35 €.



Avez-vous déjà visité ce parking ? Est-il vraiment aussi fantastique que les exploitants veulent le faire croire ? Faites-le nous savoir !

ne pourrait tout de même pas « manger par terre ». On se demande dès lors à quoi cet argent sert.

03h00 BRECHT – E 19 EN DIRECTION DES PAYS-BAS

Pas de pompes, mais bien un petit magasin et un restaurant. En raison de l'heure de fermeture, qui est déjà passée depuis longtemps, nous n'avons pas l'occasion de soumettre les sanitaires à une tournée d'inspection approfondie.

Toutefois, c'est manifestement un lieu de repos populaire pour les chauffeurs de camions, car en dehors des 30 places prévues, on dénombre encore 13 véhicules mal garés. L'exploitant préfère visiblement accueillir les touristes d'un jour, à qui il réserve 121 places de parking.

03h15 STATION TOTAL DE MINDERHOUT

- E 19 EN DIRECTION DES PAYS-BAS



57 places pour les camions et, en outre, quelque 23 stationnements interdits. Il y a un manque évident d'espaces de repos sur l'E 19 en direction des Pays-Bas. Avec le parking précédent, notre compteur est à 36 stationnements sauvages. Nous pensions que nous avions déjà tout vu à Beerse en termes de conditions sanitaires dramatiques, mais cela peut apparemment être encore pire. En dehors de l'odeur insoutenable, une grande partie des sanitaires est tout simplement sous eau. Il est conseillé de porter des bottes en caoutchouc si vous envisagez de vous laver les mains au lavabo délaissé par M. Propre. Même un chien n'aurait pas l'idée de se rendre aux toilettes ici. Mais parfois, le besoin est pressant et vous n'avez pas d'autre choix, comme a pu le constater notre chef d'équipe qui en est sorti les pieds mouillés.

03h45 STATION TOTAL DE MINDERHOUT

- E 19 EN DIRECTION D'ANVERS



Les suppositions que nous avions sur la base de nos expériences passées à Beerse nous laissaient peu d'espoir, mais... surprise, surprise ! Celui-ci est incontestablement la Rolls Royce des parkings flamands. Nouveau, frais, moderne, propre, clair et aéré ! Pas moins de 81 places pour camions. Et tout de même 233 places pour les autos. Une occasion manquée ! Selon le système à étoiles des autoroutes flamandes, ce parking vaut deux étoiles. Pour nous, on peut franchement lui en accorder une de plus. Ou peut-être nous réjouissons-nous trop vite ? Malgré des emplacements de parking largement suffisants, 7 chauffeurs sont parvenus à mal stationner leur camion, ne se gênant pas pour se garer de travers sur une dizaine de places pour camions. Heureusement, nous embarquons de nouveau en voiture, direction l'E17. Gand et la fin de notre périple est donc en vue.

04h15 STATION TEXACO DE KRUIBEKE

- E17 EN DIRECTION DE GAND



Quelque 15 pauvres emplacements, peut-on vraiment encore parler de halte pour les camions ? Tout juste rénovée, comme de l'autre côté de l'autoroute, et toujours bien sûr bon nombre de véhicules mal stationnés (6). La nuit dernière, ils devaient certainement être beaucoup plus nombreux, mais il est quatre heures passées. Une grande partie des chauffeurs a déjà repris la route.

04h30 SNACK E17 DE WAASMUNSTER

- E17 EN DIRECTION DE GAND



Le Snack E17 a déjà fermé à 23 h. 19 places pour les camions, trop peu donc pour les 4 véhicules mal stationnés. Pas de sanitaires disponibles, seulement un distributeur de boissons.

04h45 STATION TOTAL DE KALKEN

- E17 EN DIRECTION DE GAND



Les derniers kilomètres sont les plus difficiles. Tandis que le soleil se lève lentement, nos paupières se ferment peu à peu. À notre grand étonnement, notre chef d'équipe a encore le courage de se charger d'une dernière inspection sanitaire. Deux toilettes sont hors service. Ses deux collaborateurs, exténués, l'attendent tels des zombies dans l'auto. Nous comptons 29 véhicules mal stationnés, malgré le fait qu'une majorité de chauffeurs ait déjà repris la route. Pas très surprenant, si l'on sait que seulement 25 places sont prévues ici pour les chauffeurs de poids lourds. De nouveau, les automobilistes n'ont pas à se plaindre. Ils ont quelque 125 places à leur disposition.

Il est pile 5 heures. Après 13 heures sur la route, nous rentrons épisés, mais satisfaits et, dans le même temps, très déçus. Nous n'avons pas pu prendre de souper digne de ce nom ni de petit-déjeuner revigorant. Nous nous sommes entièrement fondus dans notre rôle et avons vécu une journée de vrai « routier international ».

Conclusions finales :

Les restaurants AC/Carestel pratiquent partout la même politique des prix. Le prix du plat du jour, la promotion du jour, le prix d'un café ou d'un dessert, ... partout les prix sont les mêmes. Dans les boutiques également, les prix sont presque partout les mêmes. Nous constatons aussi une évolution au niveau de l'offre de nourriture saine. De plus en plus de boutiques et de restaurants routiers offrent désormais des salades et des produits light, l'offre s'accroît et se diversifie. Mais la nourriture saine a un prix : 1 euro la banane, 4 euros la coupe de fruits (4 pièces).

**WAHIONITE**

Le jeudi 27 août 2009, l'équipe d'inspection de l'UBOT s'est mise en route pour un contrôle sévère des parkings situés en Wallonie. Notre équipe a été rejointe par les collègues de l'ETF, la Fédération européenne des Ouvriers du Transport. Voici une impression d'une nouvelle aventure nocturne et un exemple de ce qu'il est possible de faire.

L'équipe s'était donné rendez-vous à 16 heures devant l'Atomium à Bruxelles, d'où elle continuerait sa route vers le sud. Premier arrêt : le parking de Total à Ruisbroeck, actuellement en pleine rénovation. Ensuite, le but était de prendre l'autoroute pour Liège en passant par Charleroi pour retourner ensuite à Tournai en passant par Charleroi et Mons et puis prendre l'E429 direction Bruxelles. Sur le parking de la station Q8 à

Thieu, nous avons pu constater (dans les deux sens comme il s'est avéré plus tard), qu'il est possible d'organiser et d'aménager un parking le long de l'autoroute dans des conditions qui tiennent compte largement des besoins des routiers.

Un sentiment de satisfaction nous a envahis à la vue qu'il est parfaitement possible d'aménager un parking et de prévoir les facilités nécessaires qui rencontrent les revendications que nous posons depuis des années dans nos livres noirs. A commencer par la boutique, largement pourvue de bois-

sons et de nourriture. Un bar à petits pains d'une chaîne connue avec un large choix de petits pains préparés et de couques, un bar à café, thé et jus de fruits ainsi qu'un coin de jeux pour les petits un peu plus loin. Le chauffeur y trouve également des repas frais (pâtes, salades, wok, repas classiques comme un steak, vol-au-vent, etc.), tout cela à des prix démocratiques.

Les installations sanitaires étaient également de grande qualité, présentes en nombre suffisant aussi bien pour les hommes que pour les femmes, d'une propreté rare et

On le voit sur la route ...

Un des routiers que nous avons interrogés sur le parking de Spy formulait une plainte bien particulière. Il est dommage, disait-il, qu'on ne trouve pas de bas de nylon et encore moins des bas résille dans les boutiques des parkings. Il est vrai que le routier en question portait une jupe et des bas résille et pourtant... il était du sexe masculin !



bien parfumées. En partie grâce à Madame Pipi qui demandait 0,30 euro pour l'utilisation des toilettes. Petit bémol quand même pour un rapport globalement très positif. Même tableau pour les douches, payantes également (2,5 euros), mais d'une propreté remarquable et complètement séparées pour hommes et femmes. Par ailleurs, il y avait deux douches par sexe, ce qui est certes un minimum, mais un luxe en comparaison d'autres parkings.

Du côté parking, toujours le même tableau positif. Un vaste parking avec suffisamment de places de stationnement, séparées des véhicules de tourisme et suffisamment éloignées du bruit de l'autoroute. Le parking était équipé d'un éclairage suffisant, de poubelles et de caméras de surveillance permettant de contrôler toutes les activités sur le parking. Une exception, comparée aux autres parkings que nous avons visités.

En reprenant le volant, nous avions tous le même sentiment et la même idée : «Si les instances compétentes se soucient vraiment du bien-être des routiers et prennent en compte leurs besoins, presque tout est possible.» Seulement, il faut une vision claire, du temps et du courage pour s'attaquer au fond du problème et changer les choses en profondeur. Nous invitons par conséquent tous les responsables et tous les décideurs à rendre une petite visite au parking Q8 à Thieu.

On l'entend sur la route ...

Sur le même parking de Spy, petite cau-sette avec un chauffeur roumain qui roulait pour la firme slovaque 'GLASS PARTNERS'.

Salaire mensuel : 300 euros plus une indemnité de 46 euros par voyage à titre de frais.

Lui-même et ses collègues chauffeurs sont amenés à Charleroi par camionnette. Ils y montent dans des camions (slovaques) pour faire des transports internationaux (surtout sur la France).

Au bout de six semaines, ils rentrent chez eux en congé pour une semaine.

En route avec l'ETF

Lors de notre visite d'inspection du 27 août 2009, qui nous a amenés principalement sur les parkings situés en Wallonie, nous avons été rejoints par Cristina Tilling, responsable du secteur transport de marchandises de l'ETF, et sa collègue Inga-Lena Heinisch. Vu leurs connaissances linguistiques, ces deux inspectrices de circonstance nous ont été d'un grand secours lors de nos contacts avec les chauffeurs étrangers.



L'UBOT VIT!

Action syndicale en front commun contre la crise 15/5

Le 15 mai 2009 l'UBOT Transport Routier & Logistique a participé avec une grande délégation à la manifestation syndicale en front commun contre la crise.



Réunions des militants

Les militants de la section régionale Mechelen-Kempen se réunissent régulièrement.



Cofemi 03.09.2009

Le 3 septembre dernier le Conseil Fédéral des Militants Transport Routier & Logistique a approuvé le protocole d'accord de ce secteur.



Conducteurs de poids lourds de l'année

Le vendredi 25 juin 2009, le secteur Transport & Logistique a rendu publics les noms des deux vainqueurs du concours «conducteur de poids lourds de l'année», concours dont nous avions fait état dans notre magazine En Route et dans Syndicats. Par cette initiative, le secteur entend améliorer l'image de la profession. Pour l'ensemble du pays, 187 chauffeurs ont participé au concours. A l'occasion d'une interview devant un jury de professionnels et à l'aide d'épreuves pratiques, des chauffeurs venant de tous les coins du pays ont eu l'occasion de montrer qu'ils étaient de bons ambassadeurs de la profession. Finalement, après sélection, deux vainqueurs ont été élus. Le vainqueur pour la Wallonie qui a fait la plus forte impression et a décroché le titre de «conducteur de poids lourds de l'année» est Benoît Bougard, âgé de 28 ans, de Ciney. Pour la Flandre, le vainqueur est Erwin De Ketela, 31 ans, de Meulebeke.

Au cours des mois à venir, les deux conducteurs de poids lourds de l'année seront régulièrement présents à diverses actions qui viseront à revaloriser l'image de la profession et à souligner les perspectives d'emploi intéressantes dans le secteur.

ORDITACH, LE LOGiciel D'IMPRESSION ET DE LECTURE DE VOTRE CARTE DE CONDUCTEUR DIGITALE

Dans la précédente édition de notre magazine En Route, nous avons offert à nos membres la possibilité d'acheter le logiciel d'impression et de lecture de la carte de conducteur digitale (Orditach) avec une réduction de 30%. Cette action a rencontré un grand succès. Nous ne voulons pas vous priver d'une des nombreuses réactions que nous avons reçues au secrétariat fédéral.

"Monsieur,

J'accuse bonne réception de la clé avec le logiciel de lecture de la carte de conducteur. Elle fonctionne à merveille. Au premier test, j'ai trouvé toute une série d'erreurs chez moi-même, ce qui m'a amené à utiliser autrement le réglage des indications (lit, marteau, carré). Il est en effet apparu que le tachygraphe que j'utilise considère le petit carré (temps de disponibilité) également comme «repos», semant ainsi la confusion, si bien que j'ai dépassé à plusieurs reprises le temps de conduite autorisé (dépassement du temps de conduite de 4,5 heures). Selon moi, il s'agit quand même d'une erreur inacceptable au niveau du software de l'appareil. Je me suis étonné également du fait que la carte semble conserver également les temps dépassant les 28 jours. Jusqu'ici, je croyais avoir compris que c'était uniquement dans le tachygraphe même.

Conclusion : ce petit jouet est un instrument utile. Merci de nous avoir fait cette offre."

Vous êtes également intéressé par l'achat du logiciel ? Notre offre reste valable !

Orditach Print disponible à partir de € 69,00*. Action spéciale pour les membres de l'UBOT : réduction de 30%.

Passez commande maintenant en envoyant un e-mail à orditach@btb-abvv.be ou en téléphonant au numéro 03 224 34 37. Versez la somme de € 48,28* au compte n° 220-0962805-19 de l'UBOT et dans quinze jours, vous pourrez aller chercher votre exemplaire d'Orditach Print dans votre bureau régional de l'UBOT.

*TVA 21% comprise, lecteur de carte non compris. Une licence par carte.



THE ROAD TO VICTORY

Walter, le conducteur bénévole du bus de l'UBOT, est toujours aussi enthousiaste à propos de ses "aventures, grandes et petites, sur la route". Voici une anecdote dont nous ne voulons absolument pas vous priver.

"Aujourd'hui, un peu avant la sortie de la station service à Duffel, un camion de la firme XX me dépasse. Après s'être rabattu à droite, le chauffeur commence à ralentir pour rouler ensuite à 70 à l'heure. A mon tour, j'engage une manœuvre de dépassement et en le dépassant, je vois qu'il cherche quelque chose. Soudain, il montre une petite carte. Je prends la sortie et il me suit. Il s'avère que le chauffeur est affilié à la section régionale UBOT de Charleroi. Dans notre magazine En Route, il avait lu que notre bureau mobile dispose d'un système de lecture de la carte de conducteur digitale. J'ai vite introduit la carte dans notre lecteur, c'est ça le service aux membres. En m'engageant à nouveau sur l'autoroute, je rencontre une vieille connaissance d'une firme de Tongres qui au moment de me dépasser me salue à coups de klaxons."

CHAUFFEURS DE BUS ET DE CAMION

VOUS RECEVREZ LA VISITE DE LA **FGTB UBOT** !

Ensemble, on est plus fort

Lundi	12/10/2009	Brucargo - Bruxelles
Mardi	13/10/2009	Zaventem Cargo
Mercredi	14/10/2009	Quai 702 - Anvers
Lundi	19/10/2009	LAR - Rekkem
Mardi	20/10/2009	Skaldenpark - Gand
Jeudi	22/10/2009	Z.I. Grace Hollogne
Lundi	9/11/2009	Brucargo - Bruxelles
Mardi	10/11/2009	Zaventem Cargo
Lundi	16/11/2009	LAR - Rekkem
Mardi	17/11/2009	Skaldenpark - Gand
Mercredi	18/11/2009	Quai 702 - Anvers
Jeudi	19/11/2009	Liège - lieu exact à déterminer
Mardi	8/12/2009	Skaldenpark - Gand
Lundi	14/12/2009	Brucargo - Bruxelles
Mardi	15/12/2009	Zaventem Cargo
Mercredi	16/12/2009	Kaai 702 - Anvers
Jeudi	17/12/2009	Liège - lieu exact à déterminer
Lundi	21/12/2009	LAR - Rekkem

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

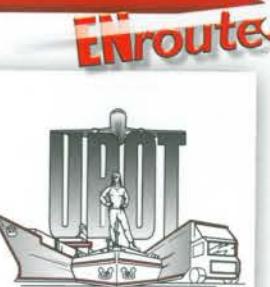


FEDERAAL SECRETARIAAT BTB WEGVERVOER & LOGISTIEK
SECRÉTARIAT FEDERAL UBOT TRANSPORT & LOGISTIQUE

Paardenmarkt 66 - Antwerpen 2000 - Anvers

Federaal Secretaris - Frank Moreels - Secrétaire Fédéral

Tel.: 03/224.34.34 - Fax: 03/224.34.49 - veronique.de.roeck@btb-abvv.be



PROVINCIE ANTWERPEN ■ 2000 Antwerpen - Paardenmarkt 66 | tel.: 03/224.34.35 - fax: 03/224.34.49 | ma-di-wo-do: 08.30 - 12.00 / 13.00 - 17.00 | vrij: 08.30 - 12.00 btb.antwerpen@btb-abvv.be ■ **2300 Turnhout - Grote Markt 48** | tel.: 014/40.03.70 - fax: 014/42.28.87 | ma-di-wo-do-vrij: 08.30 - 12.00 | ma & do: 13.00 - 17.00 btb.turnhout@btb-abvv.be ■ **2800 Mechelen - Zakstraat 16** | tel.: 015/29.90.48 - 014/40.03.70 - fax: 014/42.28.87 | di: 09.00 - 12.00 | do: 09.00 - 12.00 / 13.00 - 16.00 btb.mechelen@btb-abvv.be | Secrétaire Lieve Pattyn lieve.pattyn@btb-abvv.be Bestendig Afgevaardigde Carine Dierckx carine.dierckx@btb-abvv.be Propagandist Logistique Tom Peeters tom.peeters@btb-abvv.be

PROVINCIE LIMBURG ■ 3500 Hasselt - Gouverneur Roppeingel 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 | Secrétaire Eddy Graller eddy.graller@btb-abvv.be Propagandist Logistique Tom Peeters tom.peeters@btb-abvv.be

PROVINCIE OOST-VLAANDEREN ■ 9041 Gent-Oostakker - Oostakkerdorp 24 | tel.: 09/218.79.80 - fax: 09/218.79.81 | ma: 08.00 - 12.30 / 13.30 - 17.00 | di-wo-do: 08.30 - 12.30 / 13.30 - 16.30 | vrij: 08.00 - 11.00 btb.gent@btb-abvv.be ■ **9200 Dendermonde - Dijkstraat 59** | tel.: 052/25.92.59 - fax: 09/218.79.81 | op afspraak btb.dendermonde@btb-abvv.be ■ **9300 Aalst - Houtmarkt 1** | tel.: 053/78.78.78 | do: 08.30 - 12.00 btb.aalst@btb-abvv.be Secretaris Bart Kesteloot bart.kesteloot@btb-abvv.be ■ **9100 Sint-Niklaas - Ver-morgenstraat 11** | tel.: 03/224.34.35 - fax: 03/224.34.49 | op afspraak btb.antwerpen@btb-abvv.be Secrétaire Lieve Pattyn lieve.pattyn@btb-abvv.be ■ **9600 Ronse - Statiestraat 21** | tel.: 055/33.90.13 - fax: 055/21.81.06 | ma-di-wo-do-vrij: 08.30 - 12.00 | di: 13.00 - 17.00 | do: 13.30 - 18.30 btb.ronse@btb-abvv.be

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

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN ■ 8800 Roeselare - Zuidpand 22 B 22 | tel.: 051/26.00.84 fax: 051/24.08.73 | ma-wo-vrij: 09.00 - 12.00 | di-do: 14.00 - 17.30 | donderdagvoormiddag en vrijdagnamiddag op afspraak btb.roeselare@btb-abvv.be ■ **8500 Kortrijk - Conservatoriumplein 9** | tel.: 056/26.82.49 - 051/26.00.84 | fax: 051/24.08.73 | di: 09.00 - 12.00 btb.roeselare@btb-abvv.be | Secrétaire René Degryse rene.degryse@btb-abvv.be Propagandist Logistique Annita Vandenbussche annita.vandenbussche@btb-abvv.be ■ **8380 Zeebrugge - Heiststraat 3** | tel.: 050/54.47.15 - fax: 050/54.42.53 | ma-di-wo-do-vrij: 08.30 - 12.30 | ma-di-do: 13.15 - 17.00 btb.zeebrugge@btb-abvv.be ■ **8400 Oostende - J. Peurquaetstraat 27** | tel.: 059/55.60.85 - fax: 059/70.51.33 | ma-di-do: 08.30 - 12.00 / 14.00 - 17.30 | wo-vrij: 08.30 - 12.00 | Juli en augustus: ma-di-wo-do-vrij 08.30 - 12.00 btb.oostende@btb-abvv.be ■ **8000 Brugge - Zilverstraat 43** | tel.: 050/44.10.44 - fax: 050/54.42.53 | woensdagnamiddag op afspraak btb.brugge@btb-abvv.be ■ **8630 Veurne - Statieplein 21** | ma: 15.00 u tot 17.00 u Secretaris Renaud Vermote renaud.vermote@btb-abvv.be

PROVINCES DU HAINAUT ET DU BRABANT WALLON ■ 6000 Charleroi - Boulevard Devreux 36-38 | tél.: 071/64.13.05 ou 071/64.12.99 - fax: 071/32.29.58 | lu-ma-jeu: 09.00 - 12.00 / 13.30 - 16.00 | ven: 09.00 - 12.00 ubot.charleroi@ubot-fgtb.be ■ **7000 Mons - Rue Chisaire 34** | tél.: 071/64.13.05 - fax: 071/32.29.58 | uniquement sur rendez-vous ■ **7130 Binche - Rue Gilles Binchois 16** | tél.: 071/64.13.05 - fax: 071/32.29.58 | uniquement sur rendez-vous | **7500 Tournai - Rue des Maux 26** | tél.: 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 ■ **7700 Mouscron - Rue du Val 3** | tél.: 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 ■ **7860 Lessines, Rue Général Freyberg 11** | 1^{er} lundi du mois ubot.lessines@ubot-fgtb.be ■ **1400 Nivelles, Rue du Géant 4/3** | 3^{ème} 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 Propagandiste Jean-Marie Lamarque jean.marie.lamarque@ubot-fgtb.be Propagandiste Daniël Maratta daniel.maratta@ubot-fgtb.be Propagandiste Logistique Michel Dillies michel.dillies@ubot-fgtb.be

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