

Notre permis de conduire traditionnel sera remplacé par un modèle européen uniifié qui aura le format d'une carte bancaire à partir de 2013? Le nouveau modèle de permis de conduire ne sera toutefois utilisé pour l'instant que dans les 17 communes pilotes. Les autres communes continuent à délivrer les anciens modèles belges. Le nouveau permis de conduire coûte €20 et aura une durée de validité de 10 ans.

Une nouvelle législation est en vigueur relative au transport exceptionnel? La répartition des catégories se présente comme suit:

Catégorie 1:

- Véhicule unique d'une longueur ≤ 19 m
- Train de véhicules d'une longueur ≤ 27 m
- Largeur $\leq 3,5$ m
- Hauteur et masse conforme au code de la route et règlement technique

Catégorie 2:

- Véhicule unique d'une longueur > 19 m et ≤ 22 m
- Train de véhicules d'une longueur > 27 m et ≤ 30 m
- Largeur $> 3,5$ m et $\leq 4,25$ m
- Hauteur > 4 m et $\leq 4,50$ m
- Masse supérieure aux maxima prévus par le règlement technique et ≤ 90 tonnes

Catégorie 3:

- Véhicule unique d'une longueur > 22 m et ≤ 28 m
- Train de véhicules d'une longueur > 30 m et ≤ 35 m
- Largeur $> 4,25$ m et ≤ 5 m
- Hauteur $> 4,50$ m et $\leq 4,80$ m
- Masse > 90 tonnes et ≤ 120 tonnes

Catégorie 4:

- Véhicule unique d'une longueur > 28 m
- Train de véhicules d'une longueur > 35 m
- Largeur > 5 m
- Hauteur $> 4,80$ m
- Masse > 120 tonnes

Certaines catégories de véhicules doivent être pourvues de marquages de gabarit à partir du 10 juillet 2011?

- Les véhicules de plus de 2,10 m de large et appartenant aux catégories

énumérées ci-dessous, doivent être pourvus, à l'arrière, d'un marquage de gabarit intégral de couleur rouge ou jaune ou blanche:

- les camions et les tracteurs avec une masse maximale de > 7.500 kg, mais ≤ 12.000 kg
- les camions et les tracteurs avec une masse maximale de > 12.000 kg (à l'exception des châssis-cabines, des véhicules incomplets et des tracteurs de semi-remorques)
- les remorques et semi-remorques avec une masse maximale de > 3.500 kg, mais ≤ 10.000 kg
- les remorques et semi-remorques avec une masse maximale de > 10.000 kg
- Les véhicules de plus de 6 m de long, y compris le timon des remorques, appartenant aux mêmes catégories que celles mentionnées à l'alinéa précédent, doivent être pourvus, sur les côtés, de marquages de gabarit partiel de couleur jaune ou blanche.
- Cependant, lorsque les prescriptions relatives à la forme, à la structure, à la conception ou au fonctionnement rendent impossible l'installation du marquage de gabarit obligatoire, un marquage linéaire peut être installé.



ENROUTE

FGTB UBOT
Ensemble, on est plus forts

UNION BELGE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

Plus jamais!



04.08.2010 | Héppignies | accident sur la bande d'arrêt d'urgence - 04.08.2010

04 / Le dumping social: non!

10 / Non à la politique d'annonce de Crevits

12 / Le VP PARK à Liège: un oasis de calme

België-Belgique
P.B.
GENT X
8/854

déposé:
Gent X - P708470
Bulletin trimestriel
juillet 1 août 1 septembre 2010

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



visitez notre site web
www.ubot-fgtb.be

Plus jamais!

"Respect et sécurité maintenant!" voilà le slogan que l'ITF* a choisi pour cette année de travail. (* International Transport Workers' Federation – l'organisation syndicale internationale à laquelle l'UBOT est affiliée). L'UBOT a participé activement au 42^{ème} congrès de l'ITF, aussi bien aux réunions des différentes sections qu'aux sessions plénierées. Ce congrès nous a aussi donné l'occasion de nouer de nombreux contacts bilatéraux. Même si l'organisation pratique du congrès laissait parfois à désirer, nous pouvons parler d'un congrès réussi.



SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Pendant les vacances d'été, l'UBOT a eu raison d'une bien triste façon.

Le 4 août 2010. Un chauffeur ne trouve pas de place pour se garer sur le parking et doit, par la force des choses, se garer sur la bande d'arrêt d'urgence. Quelques instants plus tard, son camion est heurté par un collègue. Triste bilan: 1 mort.

Le 2 août 2010. Des voleurs de char-
gement prennent un chauffeur polonais en otage. Il est ligoté et enfermé dans sa cabine de camion. Les voleurs mitraillent la police, venue au secours, avec des Kalachnikovs. Pendant leur fuite, les voleurs mettent encore le feu au camion. Le chauffeur s'échappe à peine du camion enflammé.

Quatre livres noirs successifs de l'UBOT avaient mis en garde contre ce type de situation. Quatre fois d'affilée, les pouvoirs politiques nous ont envoyé promener! Il faut apparemment avoir des morts avant que nos avertissements soient pris sérieusement.

Après une réunion d'urgence avec le Ministre Crevits, celle-ci nous a promis 450 places de parking supplémentaires sur 4 parkings et plus de surveillance

vidéo sur les parkings. Un pas modeste dans la bonne direction, mais "too little, too late..." (trop peu, trop tard). Nous appelons madame Crevits d'ailleurs pour l'énième fois à mettre fin à sa "politique d'annonce" et à se concerter effectivement avec les syndicats des chauffeurs. Sinon, les projets qu'elle annonce risquent de n'aboutir à rien par manque de contribution de la part des utilisateurs.

Le Ministre Lutgen a cependant compris le message et se réunit régulièrement avec diverses parties et aussi avec les syndicats. Ainsi, l'expertise des chauffeurs s'infiltre dans les projets développés par les responsables. Car si quelqu'un détient l'expertise en matière de sécurité de transport routier, c'est bien le chauffeur qui est sur la route au quotidien!

DEUX AFFICHES POUR LE PRIX D'UNE

Au milieu de cette édition de "En Route", les lecteurs trouveront une double affiche. Un dépliant sur les *Gaz dans les conteneurs* se trouve sous forme d'affiche au recto. Au verso se trouve une affiche concernant l'abus du travail intérimaire. Le but est bien évidemment de mettre pendre ces affiches dans l'entreprise, par exemple sur les tableaux d'affichage (syndicaux), sur ton armoire, dans le local syndical, ...

Le but est d'afficher pendant quelques jours ou semaines le recto de l'affiche et ensuite le verso. L'UBOT se manifestera de cette façon à deux reprises auprès des travailleurs. Tu peux bien évidemment demander à un collègue affilié qu'il apporte son exemplaire pour que vous puissiez afficher les deux côtés en même temps. Ou tu demandes au secrétaire régional de t'envoyer quelques exemplaires supplémentaires, car il en a en stock. Affichez-les!

Frank Moreels,
Secrétaire fédéral UBOT Transport routier
& Logistique.

<p>2 Edito</p> <p>4 Non au dumping social!</p> <p>6 Pas d'économies à la grosse brosse!</p> <p>7 Dates roadshow</p> <p>8 Bébé Ugo</p> <p>9 Présentation d'Alain Durant.</p> <p>10 Présentation d'Olivier Van den Eynde</p> <p>11 L'adieu à Guido Beels</p> <p>12 Non à la politique d'annonce de Crevits</p> <p>13 Aires de repos en Région wallonne</p> <p>14 Nouvelle collaboration avec l'I.T.S.R.E.</p> <p>15 Le VP Park de Liège...</p> <p>16 Un repas UBOT sain pour les routiers!</p> <p>17 Assurance hospitalisation bus et cars</p> <p>18 Services d'autobus publics – fermiers</p> <p>19 SRWT-TEC</p> <p>20 Indemnité RGPT services spéciaux d'autobus</p> <p>21 Salaires commerce de combustibles</p> <p>22 Le Fonds Social des entreprises de déménagements a déménagé</p> <p>23 Salaires chauffeurs et personnel de garage taxis</p> <p>24 Conteneurs et gaz toxiques</p> <p>25 Chauffeur de camion de l'année</p> <p>26 L'UBOT aime les travailleurs... intérimaires!</p> <p>27 Entreprise Thiry</p> <p>28 Gates Distribution Center Gand</p> <p>29 Non à l'austérité!</p> <p>30 Adresses</p> <p>31 Savais-tu que</p>

Non au dumping social!

Halte à l'exploitation des chauffeurs!

LORSQU'ON FERME LA PORTE D'ENTRÉE ...

L'UBOT a gagné la lutte contre le cabotage. Les entreprises belges qui font ou faisaient un usage illimité de firmes de transport opérant de l'étranger pour reprendre le trafic intérieur, sont aujourd'hui limitées dans leur marge de manœuvre. Les possibilités des firmes étrangères sont également plus restreintes.

Tant au niveau européen qu'en Belgique, le cabotage a été muselé. La situation est claire dès à présent: il faut limiter le cabotage à trois voyages et uniquement à une mission consécutive à un transport international dans les 7 jours.

L'UBOT était le seul syndicat en Belgique pour s'engager dans la lutte contre le cabotage illimité. Pendant nos actions, nous étions seuls dans notre lutte, mais nous l'avons gagnée. C'est seulement grâce à notre pression qu'une solution a pu être trouvée.

... ON ENTRE SOUVENT PAR LA PORTE ARRIÈRE

Mais un nombre de transporteurs belges ont trouvé le chemin vers l'Europe de l'Est. Certains transporteurs y étaient déjà présents, mais d'autres établissent encore aujourd'hui des entreprises en Europe orientale pour faire appel ainsi à du matériel et à des chauffeurs venant de l'Europe de l'Est pour des missions en Belgique et plus particulièrement pour l'organisation de leur transport international.

Ce ne serait pas grave s'il s'agissait d'entreprises à part entière, qui veulent servir surtout les marchés en Europe de l'Est.

Mais très souvent, il ne s'agit que d'un petit bureau, avec une permanence partagée ou partielle, dans certains cas d'une simple boîte postale ou d'une plaque nominative dans le hall.

L'HYPOCRISIE À LA TABLE DE NÉGOCIATION

Les employeurs qui se prêtent à des pratiques pareilles, nous les rencontrons souvent à la table de négociation. Ils nous expliquent alors qu'ils sont obligés de le faire, parce que leurs concurrents le font également.

Les seules victimes sont les chauffeurs professionnels. De plus en plus de chauffeurs belges perdent ainsi leur travail de chauffeur international, ces trafics étant repris par la "firme bâtarde". Les chauffeurs venant de l'Europe de l'Est ne gagnent qu'une fraction de ce qu'un chauffeur belge gagne et sont loin de la maison pendant des semaines, bivouant dans leur camion le long des autoroutes ou sur un autre endroit de rassemblement. Faut-il encore le dire: la plupart du temps dans des conditions abominables.

TRANSPORT EXCEPTIONNEL!

Parfois, ils sont transportés vers la Belgique en minibus, travaillent ici pendant plusieurs mois et retournent ensuite à la maison avec le même minibus qui a amené les remplaçants. Le matériel utilisé est aussi souvent d'origine d'un pays de l'Europe de l'Est.

Mais les camions ne quittent pas la Belgique, même pas pour un contrôle technique dans le pays d'origine. Les papiers vont et retournent pendant les week-ends en Europe de l'Est et reviennent proprement cachetés par le "service de contrôle technique".

LE REPORTER SUR PLACE

La visite étude de l'UBOT à Bratislava du 14 au 16 avril 2010 confirme les données que nous avions rassemblées lors de nos recherches préalables. Une partie de notre histoire fut notée aussi sur les parkings à Charleroi ou à L'Asia-dok à Anvers.

L'UBOT dépose aujourd'hui une petite pièce du puzzle. Mais c'est loin d'être l'histoire complète. Car ce n'est pas seulement Bratislava qui est très populaire à ce sujet. Certains pays baltes sont également très sollicités par ces délocalisateurs.

Constater pendant trois années d'affilée que 85% des poids lourds qui stationnent sur les parkings le long de nos autoroutes, viennent de l'Europe de l'Est, en dit assez...



La vie telle quelle: l'histoire de Marco.

UN CHAUFFEUR ROUMAN RACONTE SON HISTOIRE ...

Début janvier 2007, Marco (*) signe un contrat de travail chez une firme roumaine dont l'entreprise mère se trouve en Flandre occidentale et est gérée par deux frères.

À ce moment-là, le chauffeur roule encore pour un autre transporteur en Flandre occidentale qui travaille en sous-traitance pour la première firme belge. En principe, le travailleur concerné touche un salaire d'à peu près € 1.800 par mois, mais il n'en reste pas grand-chose à la fin du mois.

Pour diverses raisons, des retenues sur le salaire sont effectuées: ne pas décrocher tout de suite le GSM quand le responsable du planning appelle (€ 100), ne pas décrocher tout de suite le téléphone lorsque l'employeur (Belgique) passe un coup de fil (€ 250), pneu crevé (€ 500) et les amendes pour ne pas avoir respecté les temps de conduite et de repos. Mais si Marco veut respecter les temps de conduite et de repos, il n'atteint pas le nombre requis de clients par jour (comme c'est aussi le cas pour ses collègues chauffeurs roumains) et on retient à nouveau une partie de son salaire.

Marco se plaint auprès de son patron direct (le sous-traitant) et menace d'aller à son syndicat; on lui "vole" son camion le lendemain et on le "retrouve" deux jours plus tard, mais toutes les pièces (documents, preuves, ...) nécessaires pour prouver ces pratiques véreuses, ont disparu du camion.

Après cet incident, Marco ne doit plus jamais reprendre le travail et à un moment donné, il est licencié.

À ce moment-là, il a droit à encore 3 mois de salaire et une indemnité pour rupture de contrat.

Marco se rend à l'UBOT avec son dossier. Celle-ci entreprend les démarches nécessaires, tant auprès des deux employeurs en Belgique (le sous-traitant et l'entreprise mère) que chez son employeur en Roumanie.

Mais les deux patrons belges nient que le travailleur concerné était en service chez eux ou roulait pour eux. En Roumanie, le dossier n'avance pas du tout.

On demande finalement à l'inspection sociale en Belgique d'intervenir et de faire un contrôle chez l'entreprise mère et chez le sous-traitant. À notre grand étonnement, l'inspection sociale ne peut pas constater d'irrégularités. Et pourtant le site web de l'entreprise mère mentionne que la firme travaille exclusivement avec des chauffeurs étrangers et dispose dès lors au service du planning d'un travailleur qui parle la langue des chauffeurs. Un seul camion est inscrit en Belgique pour cette firme, tandis qu'ils disent sur le site web que la firme a une flotte de 40 tracteurs. Où les autres camions sont-ils inscrits alors et qui les conduit?

Il y a assez de preuves chez le sous-traitant, car tous les chauffeurs doivent rester, pendant le week-end, dans la cour intérieure de l'entreprise du sous-traitant. Le terrain de ce sous-traitant est entouré d'un mur en béton pour tenir les fouineurs à l'écart.

Les chauffeurs sont très isolés pendant le week-end, car ils ne peuvent pas utiliser le camion et il n'y a pas d'autres moyens de transport. Il n'y a pas de commodités sanitaires et les chauffeurs doivent dormir dans le camion. Ils doivent déjà acheter en semaine leur nourriture pour le week-end, à défaut de magasins à proximité de la firme.

Après la visite de l'inspection, qui probablement n'a même pas pu pénétrer dans la cour intérieure, et suite à la pression inlassable de l'UBOT, l'employeur n'a plus voulu prendre de risques et il décida que les chauffeurs devaient passer leur week-end sur le parking d'un autre transporteur.

Et même si le risque devient trop grand, nos transporteurs belges réussissent encore à trouver une solution. Ils déposent les livres et envoient tous les chauffeurs roumains à leur

pays d'origine avec la communication qu'ils peuvent revenir dans deux mois, car d'ici là nos transporteurs belges auront certainement créé une nouvelle firme.

Quelques chauffeurs en ont marre, d'autres ont repris le travail chez un autre transporteur en Flandre occidentale, plus avec un contrat roumain, mais avec un contrat slovaque, vu que ce dernier transporteur n'a pas encore eu l'occasion de créer une entreprise (adresse boîte postale) en Roumanie.

Entre-temps, Marco a obtenu gain de cause en Roumanie : son employeur roumain a été condamné par le tribunal et doit payer les arriérés de salaire ainsi qu'une indemnité pour rupture de contrat. Marco demeure maintenant définitivement en Belgique et il a conclu un contrat avec un transporteur en Flandre occidentale avec application des conditions de travail et de salaire belges.

(*) Pour des raisons évidentes, nous avons donné à notre chauffeur roumain un nom fictif : Marco.

Si vous voulez lire le reportage intégral de l'UBOT sur les chauffeurs de l'Europe de l'Est, vous pouvez obtenir une copie de la publication auprès de nos secrétariats régionaux (voir la liste plus loin dans cette brochure) ou par un mail à dinneke.fleerackers@btb-abvv.be

Vous recevrez alors une copie à la maison.

Ou téléchargez la publication via notre site web : www.ubot-fgtb.be

VOULEZ-VOUS QUE ÇA CHANGE?

Pensez-vous, tout comme l'UBOT, que des situations pareilles ne peuvent plus durer? Êtes-vous au courant de telles situations intolérables? Connaissez-vous des chauffeurs de l'Europe de l'Est qui sont exploités et qui ont des conditions de salaire et de travail inacceptables? Va-t-on joindre nos efforts pour mettre fin à ces abus, comme nous l'avons fait pour le cabotage? Signalez nous ce que vous voyez. Vous êtes les yeux du syndicat en cours de route. Nous pouvons alors aborder la question là où il le faut.

RÉAGISSEZ MAINTENANT! SIGNALEZ L'INJUSTICE:

tom.peeters@btb-abvv.be ou par GSM 00 32 494 445056 (vous pouvez éventuellement laisser un message sur le répondeur).



Pas d'économies à la grosse brosse!

Le vendredi 18 juin, l'UBOT a participé à l'action "Pas d'économies à la grosse brosse", organisée à Bruxelles. La FGTB flamande, la CSC et la CGSLB y ont protesté, en front commun syndical, contre les économies qui sont prévues au niveau des primes d'encouragement pour le crédit-temps et l'interruption de carrière. Juste avant la réunion du conseil des ministres flamands, les militants se sont réunis, Place des Martyrs à Bruxelles, pour informer les ministres des économies prévues dans le domaine de gestion de l'emploi et pour faire part au Ministre Muyters de leurs inquiétudes.



CHAUFFEURS DE BUS ET DE CAMION

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

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

VENDREDI 18 JUIN 2010 08h30-10h Marcel Cars - Molsebaan 38 - 2480 Dessel
11h-13h De Reys Heist - Losstraat 146 b - 2220 Heist-op-den-Berg
14h-15h30 Oostmalle Cars - Salphensebaan 27 - 2390 Oostmalle
14h-15h30 Esso station service Drongen: direction Bruxelles
Tél: 0476/86 99 97 ou 0474/32 00 46
14h-15h30 08h30-10h K.A.V. - Winkelomseheide 10 - 2440 Geel
12h-16h Sint Katelijne Waver (Rick's Place)
14h-15h30 08h30-10h Brucargo
14h-15h30 08h30-10h Parking bus Aéroport
14h-15h30 08h30-10h K.A.V. - Winkelomseheide 10 - 2440 Geel
11h-13h Hendriks - Neerlandweg 17 - 2400 Geel
14h-15h30 De Duinen - Aarschotsesteenweg 28 - 2200 Herentals
14h-15h30 Waaslandia - Mosselbank 9 - 9120 Vrasene
08h30-10h De Decker Van Riet - Antwerpsesteenweg 82 - 2630 Aartselaar
11h-13h De Reys Hombeek - J. De Blockstraat 73 - 2830 Tisselt
14h-15h30 De Polder - Groenendallalaan 387 - 2030 Antwerpen
14h-15h30 08h30-10h LAR - Rekkem
14h-15h30 08h30-10h De Reys Wuuustwezel - Nijverheidsstraat 2 - 2990 Wuustwezel
11h-13h Mattheesen - Zagerijstraat 29 + C40 - 2960 St. Job in 't Goor
14h-15h30 Vaartland - Breendonkstraat 376 - 2830 Willebroek
14h-15h30 08h30-10h Alpaerts - Antwerpsesteenweg 64 - 2500 Lier
11h-13h Comfort Cars - Marnisdreef 6 - 2500 Lier
14h-15h30 Kruger - P. Krugerstraat 84-88 - 2500 Lier
14h-15h30 08h30-10h De Reys Heist - Losstraat 146 b - 2220 Heist-op-den-Berg
14h-15h30 Oostmalle Cars - Salphensebaan 27 - 2390 Oostmalle
14h-15h30 08h30-10h Brucargo
14h-15h30 08h30-10h Parking bus Aéroport
14h-15h30 08h30-10h LAR - Rekkem
14h-15h30 08h30-10h K.A.V. - Winkelomseheide 10 - 2440 Geel
11h-13h Hendriks - Neerlandweg 17 - 2400 Geel
14h-15h30 De Duinen - Aarschotsesteenweg 28 - 2200 Herentals
14h-15h30 08h30-10h Brucargo
14h-15h30 08h30-10h Parking bus Aéroport
14h-15h30 08h30-10h LAR - Rekkem
14h-15h30 08h30-10h K.A.V. - Winkelomseheide 10 - 2440 Geel
11h-13h Kroon Reizen - Parklaan 22 - 2300 Turnhout
14h-15h30 Van Rompaye - Mechelsesteenweg 134 - 2650 Edegem
14h-15h30 08h30-10h K.A.V. - Winkelomseheide 10 - 2440 Geel



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

Pour des modifications éventuelles, veuillez consulter notre site web : www.btb-abvv.be

VENDREDI 18 JUIN 2010 08h30-10h Marcel Cars - Molsebaan 38 - 2480 Dessel
11h-13h De Reys Heist - Losstraat 146 b - 2220 Heist-op-den-Berg
14h-15h30 Oostmalle Cars - Salphensebaan 27 - 2390 Oostmalle
14h-15h30 LAR - Rekkem
14h-15h30 Texaco tankstation Nazareth: direction Gent Tél: 0476/86 99 97 ou 0474/32 00 46
14h-15h30 08h30-10h K.A.V. - Winkelomseheide 10 - 2440 Geel
11h-13h Hendriks - Neerlandweg 17 - 2400 Geel
14h-15h30 De Duinen - Aarschotsesteenweg 28 - 2200 Herentals
14h-15h30 Waaslandia - Mosselbank 9 - 9120 Vrasene
08h30-10h De Decker Van Riet - Antwerpsesteenweg 82 - 2630 Aartselaar
11h-13h De Reys Hombeek - J. De Blockstraat 73 - 2830 Tisselt
14h-15h30 De Polder - Groenendallalaan 387 - 2030 Antwerpen
14h-15h30 08h30-10h LAR - Rekkem
14h-15h30 08h30-10h De Reys Wuuustwezel - Nijverheidsstraat 2 - 2990 Wuustwezel
11h-13h Mattheesen - Zagerijstraat 29 + C40 - 2960 St. Job in 't Goor
14h-15h30 Vaartland - Breendonkstraat 376 - 2830 Willebroek
14h-15h30 08h30-10h Alpaerts - Antwerpsesteenweg 64 - 2500 Lier
11h-13h Comfort Cars - Marnisdreef 6 - 2500 Lier
14h-15h30 Kruger - P. Krugerstraat 84-88 - 2500 Lier
14h-15h30 08h30-10h De Reys Heist - Losstraat 146 b - 2220 Heist-op-den-Berg
14h-15h30 Oostmalle Cars - Salphensebaan 27 - 2390 Oostmalle
14h-15h30 08h30-10h Brucargo
14h-15h30 08h30-10h Parking bus Aéroport
14h-15h30 08h30-10h LAR - Rekkem
14h-15h30 08h30-10h K.A.V. - Winkelomseheide 10 - 2440 Geel
11h-13h Hendriks - Neerlandweg 17 - 2400 Geel
14h-15h30 De Duinen - Aarschotsesteenweg 28 - 2200 Herentals
14h-15h30 08h30-10h Brucargo
14h-15h30 08h30-10h Parking bus Aéroport
14h-15h30 08h30-10h LAR - Rekkem
14h-15h30 08h30-10h K.A.V. - Winkelomseheide 10 - 2440 Geel
11h-13h Kroon Reizen - Parklaan 22 - 2300 Turnhout
14h-15h30 Van Rompaye - Mechelsesteenweg 134 - 2650 Edegem
14h-15h30 08h30-10h K.A.V. - Winkelomseheide 10 - 2440 Geel



BÉBÉ UGO, NOTRE PLUS JEUNE MILITANT DE L'UBOT

Nous ne voulions pas vous priver de ces photos attendrissantes.

Ugo Lecocq est le fils de Cindy Seneca, une de nos militants de l'UBOT chez Orcq Distribution, et de son mari Eric Lecocq.

Ugo est né le 25 mai 2010 et comme vous le voyez sur les photos, le syndicalisme lui est inculqué dès sa tendre enfance, d'autant plus que le parrain est secrétaire régional de l'UBOT. Ugo aura sans aucun doute un avenir syndical brillant.

Alain Durant: mon nom n'a pas beaucoup d'importance!

Ce qui est important pour moi, c'est le combat que j'ai décidé de mener il y a déjà quelques années, un combat commun avec l'UBOT, celui du RESPECT...

Je suis né dans une ville formidable quoi qu'on en dise, à Charleroi le 8 avril 1966 ce qui me fait donc 44 ans. Très rapidement, mes parents ont déménagés à Liège pour des raisons professionnelles et j'ai fait toute mon enfance et adolescence dans la région de Ans.

Après avoir fait mes études (comme le souhaitaient mes parents) j'ai travaillé comme programmeur informatique, puis je suis entré chez Group 4 Sécuritas avant de monter pour la première fois dans un camion. Le camion et son

petit monde fait partie de mes grandes passions, une passion que j'ai depuis l'âge de six ans et qui ne m'a plus quitté depuis.

En 2006, après avoir constaté des dizaines "d'anomalies" au niveau de notre métier de conducteur routier et après une longue réflexion d'une dizaine d'années, j'ai, avec quelques amis, créé une association de routiers qui est devenue par la force des choses, une association de professionnels dont la route est leur lieu de travail.

J'ai l'habitude de regarder toujours devant moi mais je ne pourrais jamais oublier les copains, la boîte de conserve ouverte devant un restaurant fermé ou mes amis de l'Europe toute entière. Je ne pourrais jamais oublier le bidon



et la douche froide improvisée sur le coin du camion, le ravier de frites de chez Fabienne à Eghezée [Namur], mes souvenirs de routiers, mon frère, Emile, Louis, ...

Aujourd'hui, il faut se rendre à l'évidence que seul nous ne sommes rien mais lorsque nous sommes plusieurs, lorsque nous sommes dans une grande famille, alors tout devient possible. C'est pour ça que j'ai pris la décision de me mettre au service NON pas d'un syndicat mais plutôt d'une grande famille qui est l'UBOT-FGTB.

Je terminerais en disant que j'aime les gens et que je me mettrai au service de chacun d'entre vous pour améliorer votre quotidien.

Vous pouvez me contacter à l'adresse suivante :
alain.durant@ubot-fgtb.be.
TÉL. : 0473 86 33 73

Chers affiliés de l'Union belge des Ouvriers du Transport

«Sur terre, en mer et dans les airs»

Je suis Olivier Van den Eynde. Depuis le 5 juillet 2010, je travaille dans la régionale du Brabant flamand/Bruxelles. Et je profite de l'occasion de me présenter rapidement.

En 1997, j'ai commencé à travailler dans une multinationale américaine. Très vite, mes camarades m'ont appris à connaître la FGTB et en 2000, je me trouvais pour la première fois sur la liste des jeunes de la FGTB. J'étais encore rempli de doutes car je ne savais pas ce qui m'attendait. Surtout que certains collègues de travail me le déconseillaient formellement : *"Si tu fais ce choix-là, ta carrière est finie"*. C'était vrai ce que mes collègues m'ont dit. Mon objectif au sein d'une grande multinationale n'était pas de faire carrière, mais de trouver le chemin vers la "justice". Chaque travailleur recevait un salaire différent et était, par conséquent, traité différemment, selon le "tiroir" dans lequel il se trouvait. Cette injustice était une des raisons principales pour ma candidature. Les travailleurs

savaient clairement pourquoi je m'étais mis sur la liste.

Après beaucoup de hauts et de bas et, par moments, même des chutes, nous nous préparions pour les élections 2004. Après ma deuxième élection, j'ai entamé des études de travail syndical à la Erasmus Hogeschool Brussel (l'ancien HISKWA). Pour moi, c'était un coup dans le mille. Ces études sont vraiment à conseiller aux délégués qui veulent plus qu'acquérir quelques connaissances sur leur entreprise.



Les élections de 2008 étaient un succès pour la FGTB. Après ma troisième élection, je me suis rendu compte que les prochaines élections commencent au moment où tous les votes ont été comptés. Les élections sociales de 2012 seront les premières où je vous rejoindrai pour mener la propagande pour l'UBOT Bruxelles/Brabant flamand. J'ai 33 ans et j'ai énormément d'énergie que j'utiliserai pour soutenir les délégués et les affiliés dans la lutte électorale qui se tiendra sans aucun doute. Ensemble, nous pourrons renforcer l'UBOT. Nous savons tous qu'un syndicat fort peut forcer de meilleures conditions de travail. Ensemble, on est plus forts!

Dans mon temps libre, je suis toujours actif auprès des jeunes de la FGTB. Je suis président de la commission flamande des jeunes et j'essaie, avec mes collègues, de canaliser les points sensibles et de transmettre des conseils à la FGTB flamande.

Délégués, affiliés et jeunes, n'hésitez pas à me contacter :
Olivier.van.den.eynde@btb-abvv.be.

L'UBOT du Sud de la Flandre Occidentale fête un de ses militants

Guido Beels, militant du Sud de la Flandre Occidentale, a été fêté par ses collègues-militants de la région le dimanche 20 juin 2010.

Après plus de 35 ans en tant que chauffeur de camion et plus de 10 ans comme militant de l'UBOT, Guido profite d'une pension de retraite bien méritée depuis le 1^{er} mai 2010.

En tant que militant de l'UBOT, Guido en a vu de toutes les couleurs. Puisque l'entreprise où il était occupé ne comptait pas suffisamment de travailleurs, Guido n'a jamais pu être désigné en tant que délégué syndical. Il n'y a bien évidemment jamais eu d'élections sociales dans l'entreprise.

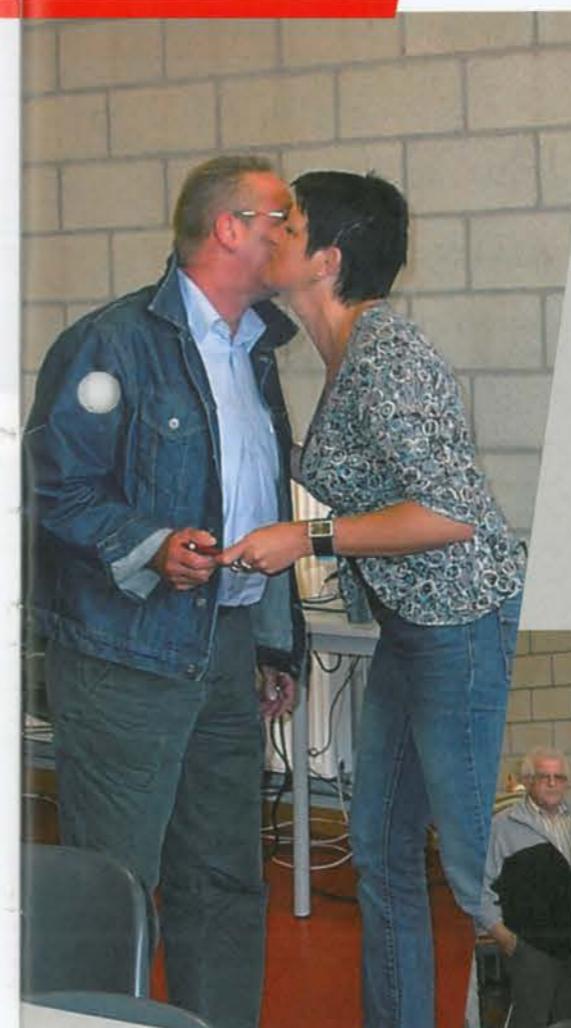
Pendant toutes ces années, Guido s'est toujours tiré d'affaire, tant bien que mal. Il a beaucoup discuté avec son patron et beaucoup plus encore avec sa patronne. Il y avait toujours quelque chose qui n'allait pas. Cela ne fut pas toujours apprécié par l'employeur. Ce qui s'illustre par le fait que celui-ci était assez content que Guido prenne sa pension. Enfin, "l'emmerdeur" était parti.

C'est le meilleur compliment que l'on puisse donner à un militant de l'UBOT!

Guido, profite de ta pension de retraite. Nous savons qu'à l'occasion, nous pouvons compter sur toi en tant que vrai militant de l'UBOT.

1 Guido est félicité cordialement par Annita Vandenbussche, propagandiste de l'UBOT.

2 Guido, entouré du secrétaire régional René Degryse et quelques collègues-militants.



« Non à la politique d'annonce de Crevits »

Nous appelons le ministre Crevits à mettre fin à sa "politique d'annonce" et à arrêter de faire des promesses aux chauffeurs de camion qui ne sont pas ou très peu réalisées.

PEUTIE

Il y a plus de deux ans, le ministre avait annoncé, suite à une question parlementaire, des mesures urgentes à Peutie et avait promis d'installer un minimum d'équipements sanitaires. Deux ans plus tard, le 8 mars 2010 plus précisément, et après que l'UBOT avait dénoncé la non-réalisation de ces mesures, le ministre a affirmé que cela n'était pas aussi facile, puisqu'il y a beaucoup de facteurs dont il faut tenir compte : permis de construire, vandalisme, ... Nous avons constaté entre-temps que Alfaport a construit un bloc sanitaire pouvant résister aux actes de

de se concerter avec l'UBOT, ce projet risque également de n'aboutir à rien.

Entre-temps, l'UBOT a consulté la demande de permis de construire pour le "parking modèle". Les places de parking sont mal orientées pour garantir un bon repos de nuit. En plus, les données qui nous parviennent concernant le prix qu'il faudra payer pour accéder au parking nous font soupçonner que ce parking sécurisé et payant restera vide. Dans la pratique, nous aurons ... moins de places de parking. Puisque le ministre ne veut pas nous écouter, l'UBOT a contacté le concessionnaire Shell pour tenter de redresser l'affaire dans l'intérêt du chauffeur de camion.

À suivre!

vandalisme dans le port d'Anvers. La preuve que certaines choses sont possibles à moins d'en avoir la volonté.

WETTEREN

À chaque fois, le ministre se pare d'un projet modèle qui sera réalisé à Wetteren. Davantage de parkings, plus de sécurité, de meilleurs équipements sanitaires, ... Hormis les affiches de la demande de permis de construire, rien n'a été réalisé au cours de la dernière année. Puisque le ministre refuse obstinément

Aires de repos en Région wallonne...

Le Ministre Benoît Lutgen avait convié une délégation de l'UBOT à une séance d'échanges d'idées sur les aires de repos autoroutier en Wallonie. Le Ministre, dans son style dynamique, avait également réuni d'autres acteurs pour représenter e.a. les organisations patronales l'UPTR, la FEBETRA et la FBAA ainsi que les organisations représentant les automobilistes comme TOURING et le monde associatif.

Cette réunion fût l'occasion de rappeler les revendications de l'UBOT et d'ajouter les aspects néfastes sur la sécurité routière suite à l'absence d'une véritable politique générale en matière d'accueil des conducteurs routiers, de qualité de vie et de repos des ouvriers de la route.

L'UBOT a pointé du doigt l'incohérence entre les demandes des organisations patronales (UPTR & FEBETRA) lorsque ces organisations réclamaient il y a en-

core quelques mois que l'on développe des parkings sécurisés alors que leurs affiliés ne veulent pas payer le prix pour stationner leurs camions dans ce type de parking!

Ce genre de situation discrédite les demandes des organisations patronales par rapport aux réalités économiques de leurs affiliés!!!

Pour nous, le prix à payer pour mettre la marchandise transportée en sécurité incombe aux sociétés de transport et non aux ouvriers! Par contre, ce genre de parking qui améliore la qualité de vie des conducteurs routiers est un plus pour la sécurité du chauffeur comme les autres usagers du réseau routier dans leurs déplacements. Un chauffeur bien reposé et qui a une bonne qualité de vie sera un conducteur plus apte pour reprendre la route.

Nous notons la volonté de la société qui gère le développement des aires de

repos en Région wallonne, la SOFICO, de vouloir placer des caméras de surveillance sur l'ensemble des parkings autoroutiers wallons ainsi qu'un éclairage performant.

L'UBOT, qui était représentée par Tom Peeters et Alain Durant, n'hésitera pas à rester en contact avec la SOFICO, afin de faire passer nos idées et propositions dans la réalité.



L'UBOT EN COLLABORATION AVEC L'I.T.S.R.E. VOUS PROPOSE UNE NOUVELLE RUBRIQUE CONSACRÉE AU TRANSPORT ROUTIER ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

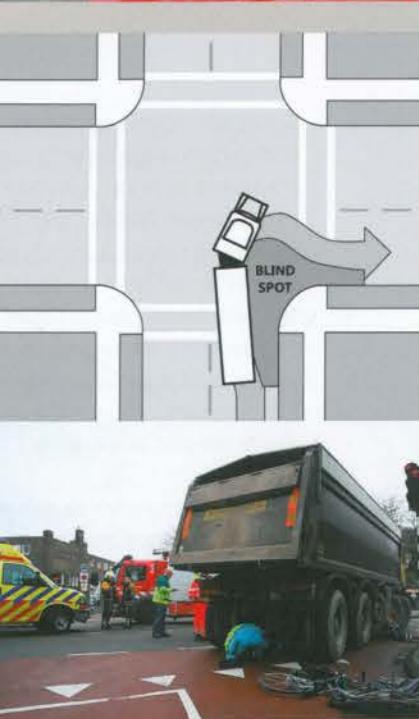
POURQUOI L'UBOT SE PRÉOCCUPE-T-ELLE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE?

Nous pensons fortement que l'image du conducteur routier peut être très largement améliorée en conduisant notre camion d'une autre manière! Nous pensons aussi que si l'image du conducteur s'améliore, le respect vis-à-vis de notre profession sera également amélioré comme c'est le cas en Grande Bretagne ou aux Pays-Bas. Nous n'avons pas la prétention de vous apprendre à conduire votre camion car, nous en sommes certains, vous savez parfaitement conduire, ce qui valorise notre métier et notre passion. Le but recherché par cette nouvelle rubrique est de mettre en évidence certains aspects de la route qui tuent encore trop aujourd'hui!



LES ANGLES MORTS

Il y en a quatre principaux autour d'un camion et deux plus petits qui sont situés dans le prolongement des rétroviseurs. Si les quatre angles morts principaux peuvent cacher un train complet, [la disposition des voies, des passages à niveaux et le nombre d'accidents aux ports d'Anvers et de Zeebruges sont là pour le confirmer], les deux plus petits peuvent cacher un piéton ou un cycliste. Depuis le début de cette année, le nombre de piétons et de cyclistes qui ont été touchés mortellement ou qui ont subis de graves lésions corporelles est élevé comme chaque année. L'angle mort principal qui met en danger ces usagers dits "faibles" est celui du côté droit de la cabine du camion. Bien souvent, les cyclistes remontent le camion par le côté droit lorsque celui-ci est arrêté à un feu lumineux. Le code de la route autorise cette pratique qui est très dangereuse. Un cycliste qui continue tout droit et un camion qui tourne à droite est un cas de figure qui provoque trop régulièrement un accident.



L'UBOT vous demande, dans la mesure du possible, d'attendre quelques petites secondes avant de démarrer lorsque vous avez immobilisé votre camion à un feu lumineux et que vous devez tourner à droite. Ceci permettra à un cycliste de rouler quelques mètres et ainsi d'être vu si celui-ci était caché dans un angle mort de votre camion. N'oubliez pas de laver régulièrement vos rétroviseurs et de les remplacer si ceux-ci sont défectueux. Si votre patron n'est pas disposé à les remplacer, contactez votre délégué syndical ou adressez un mail au secrétariat fédéral de l'UBOT Transport Routier & Logistique, en identifiant clairement les coordonnées de la société pour laquelle vous travaillez.



D'autres informations sur les sujets sont disponibles sur www.itsre.be

Un nouveau parking sécurisé sur le site de Liège Logistics vient d'ouvrir ses portes.

L'ouverture du VP PARK a été l'occasion pour l'UBOT de nouer des liens solides avec les dirigeants de cette véritable "Oasis" de la route. Toute l'activité tourne autour du chauffeur et a été créée pour le chauffeur.



Le VP Park de Liège...

Après plusieurs réunions d'informations entre le syndicat des ouvriers du transport et de la logistique de la FGTB et les responsables du VP PARK, Benoît Salmin, le responsable du projet, et Jean-Pierre Robinet, le gérant du restaurant "Miam" qui est situé sur le site, ces derniers ont pris la décision d'offrir une qualité d'accueil irréprochable aux conducteurs routiers qui se poseront sur le tarmac du parking.

"Il n'est pas question de ruiner les personnes qui viendront chez nous." Cette phrase a été dite lors de la soirée inaugurale par l'Administrateur de la société VP Pneus qui est à l'origine de cet investissement de 7 millions d'euros.

L'UBOT a bien entendu contrôlé ces dires et le résultat est sans appel! Tom Peeters et Alain Durant avaient fait un contrôle en juillet dernier. Outre des boissons à moins d'un euro dans le shop, il a été constaté le prix du sandwich frais et bien garni au prix d'il y a 15 ans, €2,50 et depuis peu, un "Menu UBOT-BTB" au prix de €9!!!

Plus de 200 places de parking sécurisées, mais payantes, ET pour les chauffeurs qui n'ont pas la chance d'avoir un patron qui se soucie de la qualité de vie de leur personnel roulant, plus de 70 places non-payantes ...

Un contrôle des douches est fait après chaque utilisation, ceci dans le but de garantir une propreté exemplaire. Les sanitaires font également toute l'attention du personnel. Une salle de détente et des machines à lessiver pour les "grands routiers" font aussi partie du tableau. Pour agrémenter l'ensemble, les routiers pourront utiliser une connexion WIFI gratuitement.

Oui, il n'y a pas de doute, ce genre de parking qui replace les conducteurs dans un environnement de détente agréable joue un rôle IMPORTANT en matière de sécurité routière! Un

conducteur bien reposé et détendu sera dans des conditions optimales pour reprendre la route.



Un repas UBOT sain à €9 pour les routiers!

CECI EST UN PLUS POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE...

LE SYNDICAT DES OUVRIERS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE UBOT-FGTB FAIT FORT!

Tous les spécialistes vous dirons que l'alimentation d'une personne est très importante pour son équilibre et pour sa santé. Quand est-il de l'alimentation des conducteurs routiers qui sont sur la route parfois plusieurs semaines sans rentrer chez eux?

Depuis quelques années déjà, la majorité des conducteurs routiers mangent dans leur camion. Ceci est le résultat des prix excessifs constatés dans les restaurants routiers. Alors que le prix moyen d'un repas coûte €15 et que les prix vont très franchement vers le haut, les conséquences de telles pratiques peuvent s'avérer peu productives en matière de sécurité routière!

Un conducteur routier qui s'alimente mal est un conducteur qui s'épuisera beaucoup plus facilement.

Il faut se mettre à la place d'un conducteur qui fait la route depuis quelques années. Les camions qui sortent de la route ou qui entrent en collision avec des files à l'arrêt font partie des accidents qui trouvent leurs origines en amont et le problème de l'alimentation fait partie des causes. L'absence de vigilance à la conduite est un phénomène bien réel dans ce secteur d'activité.

L'alimentation d'un conducteur routier est bien souvent principalement composée de conserves et que trop rarement de produits frais. Or n'est-il pas indispensable de manger 400 gr. de fruits et de légumes par jour?

N'oublions pas qu'un conducteur travaille dans certains cas jusqu'à 15 h par jour et qu'il n'a pas des conditions optimales de repos et de confort!

La qualité de vie des conducteurs routiers devrait être une priorité lorsque l'on parle de transport et de sécurité routière. Alors que la Belgique prend la Présidence européenne avec dans ses valises entre autres "la sécurité routière" l'UBOT-FGTB et une société liégeoise "idéal cooking" montrent le bon exemple à l'Europe toute entière et proposent un menu appelé "Menu UBOT-BTB" à €9.

Aujourd'hui les routiers qui passent par Liège pourront choisir entre la frite traditionnelle ou un repas de qualité fait avec des produits du terroir et surtout frais. À noter que la boisson non alcoolisée est comprise dans ce prix.

OÙ?

Le parking sécurisé VP PARK de Liège Bierset est un modèle en matière d'accueil des routiers. Outre toute l'infrastructure qu'a besoin un routier (douche, wc, shop, machine à lessiver, station service,...) l'UBOT-FGTB et les responsables de cette véritable "oasis" de la route veulent aller plus loin et proposer des solutions concrètes pour résorber l'insécurité routière liée au transport routier.

Services d'autobus publics – fermiers SRWT-TEC

Un protocole d'accord fut signé le 14 juillet 2010 instaurant l'octroi d'éco-chèques et d'une prime brute unique au personnel roulant des fermiers de la SRWT et du TEC.

Les éco-chèques pour un montant total de € 250 (montant pour un travailleur à temps plein) ont déjà été payés dans le courant du mois de juillet 2010.

Egalement la prime brute unique de € 125 (montant pour un travailleur à temps plein) a déjà été payée en juillet 2010 aux travailleurs concernés.

Dans les deux cas, le montant à payer est calculé au prorata du pourcentage d'occupation de l'ouvrier en 2009. Les travailleurs qui, au cours de l'année 2009, ont pris leur prépension, sont entrés en service, ont été malades ou victimes d'un accident du travail, ou qui ont été licenciés pour une raison autre que motif grave, peuvent prétendre à un montant proportionnel. Une prestation de travail effective de 10 jours au minimum est prise en compte comme un mois entier. Les jours de vacances sont également pris en compte en tant que jours assimilés.

Les travailleurs qui ont donné leur démission en 2009 et n'étaient plus en service au 31 décembre 2009, ainsi que les travailleurs licenciés pour motif grave, n'ont pas droit à ces primes.

Les travailleurs qui ne sont entrés en service qu'à partir de l'année 2010, n'ont pas non plus droit à ces primes.

L'UBOT a signé ce protocole d'accord début juillet 2010 pour la simple raison que nous voulions que le personnel roulant des fermiers du TEC reçoive aussi ses primes. Mais cette signature était conditionnelle. Nous pensons, toutefois, que le montant total auquel les travailleurs avaient droit et que le TEC avait octroyé aux employeurs, n'a pas été payé. C'est la raison pour laquelle un nouveau tour de négociation a été entamé début septembre afin d'obtenir encore la compensation complète.

Assurance hospitalisation autobus et autocars

Nous revenons brièvement sur l'assurance hospitalisation qui fut introduite dans le secteur à partir du 1^{er} avril 2010. Chaque ouvrier du secteur, qui a totalisé au moins 50 jours prestés ou assimilés dans le courant des 3^{ème} et 4^{ème} trimestres 2009 et qui n'a pas quitté le secteur avant le 1^{er} décembre 2009, doit avoir reçu entre-temps sa carte Medi-Assistance. Quel est l'avantage de cette carte? Supposons que vous devez être hospitalisé. Via le numéro de téléphone qui est indiqué sur votre carte Medi-Assistance, vous demandez un document à remettre à l'hôpital. Toutes les factures liées à votre hospitalisation seront ainsi envoyées directement à la compagnie d'assurance. Vous ne devez avancer aucun frais. Si une hospitalisation imprévue ou urgente est nécessaire, vous devez présenter la carte à la réception de l'hôpital.

En cas de soins ambulants pour une maladie dans les deux mois avant ou les six mois après une hospitalisation (pour cette maladie) ou de soins ambulants pour une des 31 maladies graves couvertes par la police, l'ouvrier devra d'abord payer lui-même les frais. La partie des frais qui n'est pas remboursée par la mutuelle, peut être récupérée via l'assurance hospitalisation.

Attention: la police de l'assurance hospitalisation ne couvre que les frais pour une chambre de deux ou de plusieurs personnes. La compagnie d'assurance n'intervient pas en cas d'une hospitalisation dans une chambre particulière (même pas en cas d'un accouchement!).



CONTAINERS ET GAZ TOXIQUES



1. DE QUOI S'AGIT-IL?

Normalement – légalement – les containers qui ont été traités (fumigés) avec des produits toxiques doivent être signalés par les documents qui les accompagnent. Un signal de mise en garde dans une langue appropriée (choisi par l'expéditeur !) et conforme à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR [§5.5.2]), doit y être dûment placardé à un emplacement facilement visible pour les personnes devant y pénétrer.

Le travailleur – docker, douanier ou chauffeur – est alors averti du danger et les mesures de prévention peuvent être appliquées avant d'ouvrir le container pour contrôler, décharger ou transborder les marchandises:

- dégazage par une entreprise spécialisée dans un endroit prévu à cet effet,
- récupération des produits toxiques, ou, au minimum, identification du gaz et mesure de la teneur,
- ouverture du conteneur et aération, nouveau mesurage,
- accès si tout danger est écarté.

Le problème, c'est que bon nombre de pays, et particulièrement ceux du Sud Est asiatique, ne se plient pas nécessairement à ces obligations. Chaque année, des millions de containers venant des quatre coins du monde débarquent dans nos ports sans aucune étiquette de mise en garde. Parmi ceux-ci provenant de pays extra-européens, 1 sur 5 contiennent des gaz toxiques. Ce sont, soit des gaz spécialement destinés à détruire la vermine et autres insectes indésirables ou encore des moisissures, soit des vapeurs toxiques qui s'échappent des produits transportés eux-mêmes ou de leur emballage. 95% de ces containers ne portent pas d'indications suffisantes ou pas d'indications du tout sur la présence de ces gaz ou vapeurs toxiques.

2. QUEL EST LE DANGER?

Les produits utilisés sont des produits dangereux, cancérogènes en/ou neurotoxiques. Les contaminations peuvent être irréversibles, et cumulatives (l'exposition répétée même à de faibles doses finit par dépasser un seuil de tolérance et peut donc provoquer une intoxication). Les plaintes ou les symptômes n'apparaissent souvent qu'à posteriori après exposition (éventuellement répétée).

Ouvrir les containers sans précaution peut donc s'avérer dangereux, voire mortel. On n'ouvre pas un container à la légère.

Rares sont ceux qui sont conscients des risques de ces gaz toxiques qui peuvent provoquer :

- dans les cas les moins graves, des irritations de la peau et des voies respiratoires, des rhinites, des vertiges, des céphalées;
- dans les cas les plus graves, selon le degré ou la fréquence de l'exposition, des lésions irréversibles du système nerveux central et périphérique, (troubles de la mémoire, du contrôle des bras et des jambes), des cancers. Ils peuvent, dans certains cas, mener à la mort.

3. QUELS SONT LES SYMPTÔMES?

Ressentez-vous parfois des maux de tête, des vertiges, des essoufflements ? Ce peuvent être des signaux d'alarme, mais on les attribue généralement à des causes plus courantes. Il existe des signes d'atteinte au système nerveux central ou périphérique liés aux produits toxiques. On peut les confondre avec des signes d'ivresse, un rhume, la fatigue, la tension, le tabac, etc. Il arrive ainsi que des chauffeurs zigzaguent sur la route comme s'ils étaient ivres, ou qu'ils tombent de leur cabine en descendant comme s'ils avaient les jambes en coton.

Bien entendu, si vous ressentez ce genre de symptômes, cessez le travail.

Nous vous rappelons que vous pouvez demander à votre médecin de contacter le médecin du travail. Faites part de vos craintes quant aux produits transportés ou manipulés !

4. QUELS SONT LES TRAVAILLEURS CONCERNÉS?

Tout travailleur qui ouvre des containers. Les métiers les plus exposés au risque sont les dockers et les routiers qui transportent et déchargent les containers, mais aussi les réceptionnistes des containers et des marchandises qu'ils contiennent.

5. A QUOI LES TRAVAILLEURS DOIVENT-ILS ÊTRE ATTENTIFS?

Autrement dit, comment reconnaître un container suspect ?

Si vous constatez près du container la présence de poudre ou de granulés, d'insectes morts ou de rats crevés, des odeurs suspectes Soyez sur vos gardes. Attention, les produits très toxiques comme le bromure méthyle sont inodores.

En outre, les portes du container scellées, les opercules d'aération obstrués sont autant de signes qui rendent un container suspect.

6. COMMENT LE TRAVAILLEUR DOIT SE COMPORTER FACE À UN CONTAINER SUSPECT?

La prudence est de mise à l'ouverture de n'importe quel container dont vous ignorez le contenu ! Il faut procéder aux vérifications d'usage et à défaut d'étiquetage, ne pas se jeter tête baissée dans un container qui vient du bout du monde mais s'entourer de précautions.

Tout d'abord le signaler, et chercher à en connaître le contenu. Des meubles (qui viennent du Vietnam ou de Chine) sont souvent traités ou fabriqués avec des produits qui libèrent aussi des vapeurs toxiques : vernis, colles, benzènes et toluènes, etc. Chaussures, cartons imprimés, palettes de bois restent imprégnés même après dégazage et libèrent à retardement le produit dangereux. Les matelas conservent longtemps les produits (et peuvent intoxiquer des mois durant les utilisateurs !)

Si vous devez quand même ouvrir vous-même les portes d'un container, placez vous sur le côté et aérer le suffisamment longtemps (parfois des heures !) avant d'y entrer. Ce sont des mesures simples et efficaces à mettre en œuvre. Dans ce cas évitez de travailler seul et prévenez un collègue.

7. QUEL RÔLE POUR LES RÉPRESSENTANTS SYNDICAUX?

Les délégués syndicaux doivent aussi jouer leur rôle, principalement au Comité de Prévention et Protection au Travail (CPPT) notamment en vérifiant que les médecins du travail connaissent les produits que l'entreprise transporte. Ces médecins doivent en connaître les risques et les symptômes d'intoxication. L'analyse des risques doit porter sur les produits dangereux, et le CPPT doit être mis au courant de leur présence et discuter des mesures de prévention à mettre en place. S'il n'y a pas de CPPT, la délégation syndicale doit le remplacer, et, sinon, les travailleurs eux-mêmes peuvent faire des propositions à l'employeur qui doit en tenir compte.

8. QUEL RÔLE POUR LE MÉDECIN DU TRAVAIL?

La médecine du travail a donc aussi un rôle à jouer dans l'analyse des risques, lors de la mise en place d'un plan global de prévention dans les entreprises.

Mais elle fait rarement le lien entre symptômes et intoxication. Parce que le lien de cause à effet entre un symptôme et un produit n'est pas toujours évident. Certains produits n'agissent qu'à retardement et il peut s'agir d'absorption par la peau. D'où l'importance de s'assurer de la connaissance par les médecins des produits "manipulés" (cf. point 6).

9. QUEL RÔLE POUR LE CONSEILLER EN PRÉVENTION?

Le Conseiller en Prévention a un rôle d'avis. Il doit servir de relais entre les travailleurs et le médecin du travail ou le toxicologue-hygiéniste du travail afin de pouvoir conseiller l'employeur sur les mesures à prendre. Dans les entreprises qui réceptionnent les containers, il peut mesurer par sonde la teneur du container avant d'autoriser son ouverture.

10. QUEL RÔLE POUR LES INSPECTIONS DU CONTRÔLE DU BIEN ÊTRE AU TRAVAIL?

Les inspecteurs du travail (maintenant on dit Contrôle du Bien être) doivent intervenir d'initiative – par exemple dans les ports – pour veiller au respect des réglementations (étiquetage, ventilation des containers). Le problème est que le nombre d'inspecteurs disponibles est de plus en plus faible en Belgique, surtout quand on le compare au nombre croissant de containers. Il ne faut dès lors pas hésiter à faire appel aux inspections qui doivent alors intervenir.

FGTB UBOT
Ensemble, on est plus forts



www.fgtb.be/interim
www.ubot-fgtb.be

L'ABUS D'INTÉRIM NUIT GRAVEMENT AUX TRAVAILLEURS



INDEMNITÉ RGPT SERVICES RÉGULIERS SPÉCIALISÉS D'AUTOBUS - SERVICES SPÉCIAUX D'AUTOBUS - C.P. 140.02

À la suite du dépassement de l'indice pivot, les salaires du personnel roulant des services spéciaux d'autobus ont été relevés de 2% le 1er octobre 2008.

Le nouvel indice pivot est égal à 113,17.
L'indemnité RGPT a été indexée le 01.07.2010.

Ancienneté	Salaire horaire en €	Trav. dominical en € (= suppl. 100%)	Travail de nuit par h en € entre 22 et 06 h (= suppl. € 0,50/h)	Indemnité RGPT € nets par mois min. 25/38 temps de travail	Indemnité RGPT € nets par jour	Indemnité RGPT € nets par mois max. 25/38 temps de travail	Indemnité RGPT € nets par jour
0 - 2 ans	10,8048	21,6096	11,3048	102,69	5,64	95,57	5,25
3 - 5 ans	10,8657	21,7314	11,3657	102,69	5,64	95,57	5,25
6 - 10 ans	10,9247	21,8494	11,4247	102,69	5,64	95,57	5,25
11 - 15 ans	11,0454	22,0908	11,5454	102,69	5,64	95,57	5,25
16 - 20 ans	11,2223	22,4446	11,7223	102,69	5,64	95,57	5,25
> 21 ans	11,2842	22,5684	11,7842	102,69	5,64	95,57	5,25

L'indemnité RGPT :

- Pour les ouvriers en service avant le 01.09.2008 : le montant mensuel de l'indemnité RGPT est valable à partir de 6 jours de prestations effectives par mois. Le montant journalier de l'indemnité RGPT est payé jusqu'à 5 jours de prestations effectives par mois.
- Pour les ouvriers en service après le 01.09.2008 : le montant mensuel de l'indemnité RGPT est valable à partir de 10 jours de prestations effectives par mois. Le montant journalier de l'indemnité RGPT est payé jusqu'à 9 jours de prestations effectives par mois.
- Les prestations imprévues sont rémunérées avec un supplément de 25% du salaire horaire.

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

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

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

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



SALAIRS COMMERCE DE COMBUSTIBLES NATIONAL - C.P. 127

Suite au protocole d'accord les salaires du secteur Commerce de Combustibles ont été relevés de 2% à partir du 1^{er} septembre 2010.

Le nouvel indice pivot est égal à 115,03.

Ancienneté	Sal.hor. en € 0-3 ans ancienneté	Sal.hor. en € >3 ans ancienneté	Sal.hor. en € >10 ans ancienneté	Sal.hor. en € >15 ans ancienneté
Manœuvre	10,0379	10,3048	10,4022	10,5601
Chauffeur	10,5028	10,7696	10,8670	11,0247
Chauffeur citerne	10,9986	11,2654	11,3628	11,5205

Suite à l'indexation annuelle l'indemnité RGPT a été mise à € 1,0922/h à partir du 01.07.2010.

Indemnité de séjour forfaitaire par tranche commencée de 24 h en cas de repos journalier ou hebdomadaire lorsque ce repos est pris, par suite de nécessité de travail, en dehors du domicile ou du lieu de travail: €32,3094 à partir du 01.04.2010.

Pour le premier repos journalier ou hebdomadaire hors du domicile lorsque les temps de travail et de disponibilité cumulés sont inférieurs à 8 h ou lorsque l'absence du domicile est inférieure à 24 h et qu'il s'agit d'un seul repos journalier: €12,9955 à partir du 01.04.2010.

SALAIRS COMMERCE DE COMBUSTIBLES FLANDRE ORIENTALE - C.P. 127.02

À la suite du dépassement de l'indice pivot les salaires du secteur commerce de combustibles ont été relevés de 2% à partir du 1^{er} septembre 2010.

Le nouvel indice pivot est égal à 115,03.

Catégorie	Sal.hor. en €
Chauffeur	11,2729
Personnel de nettoyage	8,4555
Personnel de garage qualifié	11,4270
Personnel de garage contremaître	11,5513

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

- sac de 10 kg: €0,1239
- sac de 25 kg: €0,1735
- sac de 50 kg: €0,2478

Transport d'essence et de gas en vrac ou en bouteilles: prime de €0,4957/h au-dessus du salaire horaire minimum.

Nettoyage des chaudières et des cheminées: prime de €0,8676/h.

Supplément de flexibilité par tâche de travail: supplément pour tâches qui commencent avant 07h00 et/ou se terminent après 19h00:

- supplément €2,4789 par tâche qui commence avant 07h00.
- supplément €7,4368 par tâche qui se termine après 19h00.

Le Fonds Social des entreprises de déménagements a ... déménagé.

Dès à présent, vous pouvez les joindre à l'adresse suivante:

rue Stroobants 48A
1140 Evere.

Les numéros de téléphone et de fax changent également:
tél.: 02/240 45 70
fax: 02/240 45 79

Lasbl Ambassador (formations secteur déménagements) et la CBD (Chambre Belge des Déménageurs) ont déménagé également à la même adresse.

À toutes fins utiles, nous vous donnons ci-après l'adresse du site web du **Fonds Social des entreprises de déménagements**: www.fondssocial-demenagements.be.

Vous y trouverez les conditions de travail et de salaire spécifiques au secteur, les avantages sociaux pour les travailleurs et les employeurs, des commentaires relevant et les textes des CCT et des Arrêtés Royaux d'application dans le secteur. Le site web vous donne aussi la possibilité de télécharger les formulaires de demande dont vous avez besoin pour les différentes interventions financières du Fonds Social. Il va de soi que ces formulaires sont également à votre disposition aux secrétariats régionaux de l'UBOT.

SALAIRS CHAUFFEURS DE TAXIS - C.P. 140.06

Paiement sous forme de % de la recette :

- 36% si le tarif maximum est d'application.
- 35% si le tarif maximum n'est pas d'application.

Revenu mensuel minimum garanti à partir du 01.09.2010 :

€1.469,48.
(€1.469,48 x 3) : 494 = €8,9240/h à multiplier par le nombre d'heures de travail dans la période de paiement concernée.

Heures supplémentaires 01.09.2010: €4,46/h [= supplément de 50%].

Salaire horaire en cas de manque de véhicule à partir du 01.09.2010: €6,78/h.

SALAIRS PERSONNEL DE GARAGE TAXIS - C.P. 140.06

A la suite du dépassement de l'indice pivot, les salaires horaires minimums ainsi que les salaires réels du personnel de garage du secteur taxis ont été relevés de 2% à partir du 1^{er} août 2010.

Le nouvel indice pivot est égal à 114,77.

Catégorie	Sal.hor. en € 38 h/sem.
Manœuvre	9,5391
Ouvrier qualifié 3 ^{ème} catégorie	10,1284
Ouvrier qualifié 2 ^{ème} catégorie	11,1360
Ouvrier qualifié 1 ^{ère} catégorie	11,7285
Ouvrier hors catégorie	12,5175

Conteneurs et gaz toxiques: L'Europe rate complètement son coup!

La réponse que Said El Khadraoui, parlementaire européen du SP.a, a reçue à sa question écrite à la Commission européenne, démontre que pas mal d'instances gouvernementales ont à peine connaissance de cause en ce qui concerne la problématique des gaz toxiques dans les conteneurs.

- Sa question consistait en trois parties:
- 1 La Commission est-elle au courant de la présence fréquente de gaz toxiques dans les conteneurs?
 - 2 Est-ce que la Commission dispose de chiffres sur le nombre de conteneurs susceptibles de présenter un danger?
 - 3 La Commission a-t-elle l'intention d'y faire quelque chose? Et si oui, comment?

La Commission répondit qu'elle est au courant d'incidents déplorables, mais ne sait pas présenter des chiffres ni statistiques à cet égard. En outre, la Commission n'a pas l'intention explicite d'agir au niveau de la problématique des gaz toxiques. Dans sa réponse, elle renvoie aux accords qui ont été conclus au sein de l'Organisation Maritime Internationale sur l'emballage, l'étiquetage et la manutention de marchandises et de substances dangereuses pour le transport maritime. En ce qui concerne la fumigation (le gazage de conteneurs) même, la Commission renvoie à l'interdiction d'utiliser certains produits, réglés par la directive relative aux produits de protection des cultures et la directive sur les produits biocides.

L'UBOT estime que la Commission rate complètement son coup avec cette réponse. Le problème principal en matière de gaz toxiques n'est pas seulement les produits qui sont utilisés en dehors de l'Europe (qui sont interdits ici, mais peuvent être utilisés là-bas), mais également le dégazage de certains produits. Le fait que la Commission ne

sache pas présenter des faits ni chiffres et n'ait aucune réglementation spécifique relative aux gaz toxiques dans les conteneurs ni des accords conclus à ce sujet avec le secteur industriel (qui gère le processus de production dans les pays en dehors de l'UE), démontre une fois de plus qu'une recherche européenne à grande échelle et une campagne de sensibilisation s'imposent d'urgence!

L'EUROPE NE SENT PAS ENCORE LE GAZ DES CONTENEURS!

D'après une enquête faite par le magazine "De Lloyd", la Commission européenne n'a pas l'intention, à court terme, de prendre des mesures en vue d'une meilleure protection des travailleurs contre les gaz toxiques dans les conteneurs. Les décideurs politiques sont d'avis que cette problématique est parfaitement réglée par les législations nationales des États-membres et la réglementation internationale. Une constatation qui malheureusement a été confirmée par la réponse que Said El Khadraoui a reçue à sa question parlementaire sur la problématique des gaz toxiques dans les conteneurs.

LA SITUATION EN BELGIQUE: APRÈS L'ATTENTE, ENFIN UN ACCORD AVEC LES EMPLOYEURS!

Après des mois de négociations pour la conclusion d'une CCT relative à la problématique des gaz toxiques dans les conteneurs, les employeurs sont revenus sur leur parole juste avant la signature de l'accord. Le projet de CCT prévoyait une campagne de sensibilisation et d'information à l'intention des travailleurs et des employeurs. Il y avait également un volet sur la prévention. Dans chaque entreprise concernée,

cette problématique serait mise à l'agenda du Comité de Prévention et de Protection au Travail. Dans les petites entreprises sans délégation syndicale, l'éventuel plan de prévention serait transmis aux organisations syndicales représentatives. Cela était inacceptable pour l'UPTR et ils ont su entraîner dans leur opposition les autres organisations patronales (Febetra et "Transport en Logistiek Vlaanderen"), qui initialement avaient appuyé le projet de convention. La responsabilité des employeurs était écrasante, car ils jouaient avec la santé des travailleurs du secteur du transport et de la logistique et ce pour des raisons purement formalistes. Toutes les recherches en Belgique et à l'étranger indiquent que c'est un problème réel qu'il fallait aborder d'urgence. L'UBOT était au courant d'un nombre d'incidents dans les entreprises du secteur ces dernières semaines (voir ci-dessous). Après la rupture des négociations, on a essayé, pendant la période des vacances, d'arriver à un compromis dans lequel tant les organisations patronales ainsi que syndicales pouvaient se retrouver. Ce qui a abouti, finalement, à la conclusion d'une CCT sur les gaz toxiques (voir l'article de la page suivante). Enfin, l'UBOT a donc pu obtenir gain de cause et nous espérons de tout cœur que cet exemple sera suivi dans l'ensemble de l'Union européenne.

LES INCIDENTS EN UN COUP D'ŒIL:

DSV-Logistics Gand: Des travailleurs ont perdu conscience après avoir ouvert un conteneur avec des jouets! Ce n'est que quelques semaines plus tard que la délégation syndicale apprend que cet incident s'est produit. On s'informe tout de suite auprès de la direction, qui minimise l'incident! Une attitude complètement inacceptable de l'employeur qui a voulu dissimuler cet incident!

DHL-Exel Bornem: Des travailleurs se sentent pris de nausées après avoir ouvert un conteneur avec des jeans. Le conteneur est mis à l'écart pour aérer et on procède à un examen interne. La contamination aurait été provoquée par un certain produit de désinfection utilisé par le sous-traitant, mais il n'est pas clair, jusqu'à présent, quelle en était maintenant la cause exacte!

Les deux incidents démontrent que la demande de l'UBOT de porter cette problématique d'urgence à l'agenda du CPPT n'était pas une revendication vaine. Au contraire, sans cette condition on continuera à minimiser les incidents et les employeurs ne seront pas enclins à prendre la problématique au sérieux!



Platform and European Conference Tuesday, 23 November, L'Arsenal, Brussels

An alarming 10 - 15% of all import containers release a huge dose of hazardous gases or vapours when they are opened. Workers who open containers daily, risk being permanently harmed, even years after.

Together we need to solve this problem.
That is why we launched TGAV in September!

TGAV is committed to collect and share knowledge. It offers an interactive platform where science and hands-on expertise join forces.

In November, TGAV will present the first international handbook on this urgent matter for the logistic branch.

And you are invited to visit TGAV's International Conference on November 23 in Brussels, Belgium.

Get informed. Join TGAV.

CCT gaz toxiques finalement signée!

Début juin 2010, après des mois de négociations, les employeurs du secteur du transport ont refusé de signer la CCT relative aux gaz toxiques. Leur seul argument: la charge administrative serait trop lourde pour les entreprises de transport et de la logistique.

Cette CCT était extrêmement importante pour l'UBOT-FGTB, parce que nous étions déjà confrontés sur le terrain aux conséquences de ces gaz toxiques en conteneurs. La signature de la CCT nous semblait être le début d'une meilleure protection aussi bien des ouvriers que des employeurs, qui sont tous les deux victimes du fait que beaucoup de conteneurs – souvent provenant d'Asie – contiennent des gaz toxiques.

Lors des mois de congé, des contacts ont été pris afin de trouver une solution.

Finalement le 13 septembre 2010, après beaucoup d'insistance de l'UBOT-FGTB, la CCT gaz toxiques a été signée.

Sur la base de cette CCT, le Fonds Social Transport et Logistique commencera une campagne d'information et de sensibilisation. En outre la problématique des gaz toxiques sera inscrite dans le Plan d'Action annuel pour la Protection et la Prévention au Travail, un Plan qui est déterminé annuellement au sein du Comité de Protection et de Prévention au Travail.

Nous nous réjouissons de ce grand pas en avant quant à la prévention dans les entreprises de transport et de la logistique.

Finalement, nous avons reçu l'accord des organisations patronales, que s'il s'avérerait au vu d'incidents que la CCT n'est pas assez stricte, nous reparlerions d'une réglementation encore plus stricte et de sanctions éventuelles. Nous espérons qu'une telle démarche ne sera pas nécessaire.

Chauffeur de camion de l'année

Le 23 juin, les nouveaux chauffeurs de camion de l'année ont été présentés à la presse. Pour la partie flamande du pays, il s'agit de **Bert Robyns**. Il a 37 ans et vient de Meise. Pour la partie francophone, **Gilles Bossy**, 34 ans, venant de Houtain-Saint-Siméon, a été élu parmi plus de 100 candidats.

La rédaction de En Route a rencontré les deux chauffeurs de camion de l'année et les a interrogés.

ER : Bert, quand est-ce que tu as décidé de devenir chauffeur de camion?

Bert : En fait, chez nous, le microbe de chauffeur est transmis d'une génération à une autre. À l'âge de 10 ans, j'accompagnais déjà mon père dans son camion.

ER : Pourquoi as-tu participé au concours du "Chauffeur de camion de l'année"?

Bert : Je suis fier de ma profession. C'est pourquoi je veux essayer d'améliorer l'imago du chauffeur de camion et d'effacer les stéréotypes.

ER : Et comment est-ce que le "grand public" a réagi à ton élection?

Bert : En fait, rien n'a changé. Mes collègues sont cependant très enthousiastes et cela me rend encore plus fier. C'est agréable de travailler dans une ambiance confraternelle. Mon employeur aussi a réagi de façon chouette et enthousiaste. Pour lui, c'est amusant aussi d'avoir le "chauffeur de camion de l'année" à son service. C'est un atout supplémentaire pour l'entreprise.

ER : Tu as seulement 37 ans, mais nous te posons quand même cette question. Est-ce que, aujourd'hui, "la route" est différente par rapport au début de ta carrière?

Bert : La circulation est devenue toujours plus intense au cours des dernières années, bien évidemment. Il y a même des embouteillages pendant les mois de vacances, ce qui était impensable dans le passé. Cela occasionne automatiquement plus de stress auprès des chauffeurs. C'est en effet un aspect moins agréable de notre profession. Je pourrais développer un nombre de solutions pour résoudre le problème des embouteillages, mais je crains que celles-ci ne soient pas vraiment réalisables. Par exemple, des stocks régulateurs logistiques à l'extérieur des villes, plus de flexibilité au niveau des heures de chargement et de déchargement, promouvoir davantage le carpooling et une meilleure communication entre les diverses formes de transport.

Il y a aussi beaucoup plus d'agression routière. Mon point de vue est : rester calme et ne pas trop réagir, bref, être l'humain le plus intelligent sur la route. Et être conscient du fait que personne n'est parfait. Il est nécessaire d'avoir plus de patience et de compréhension mutuelle. Se faire signe ou faire clignoter les phares peuvent accomplir des miracles.

ER : Si tu pouvais changer quelque chose à ta profession, qu'est-ce que ce serait?

Bert : Je pense tout de suite à un nombre de points. Je réévaluerai l'interdiction de conduire sur double bande. Le monde politique s'en occupait très récemment. Espérons que nous ayons

rapidement un nouveau gouvernement qui prenne ce dossier à cœur. Mon slogan est : la sécurité d'abord. Plus de rétroviseurs donc. Et une appréciation générale de notre profession comme aux Pays-Bas.

ER : Quel serait le message que tu veux passer aux jeunes qui veulent s'engager dans la profession?

Bert : La profession de chauffeur de camion est une profession dont il faut être fier. Demande donc à un chauffeur de camion que tu connais dans ta famille ou parmi tes amis si tu peux l'accompagner une fois. Tu attraperas peut-être le microbe de chauffeur.

ER : Gilles, pourquoi est-ce que tu t'es inscrit à ce concours?

Gilles : Parce que je suis curieux! Et parce que mon ancien professeur, Vincent Closjean, de l'Institut Don Bosco à Liège où j'ai fait mes études, me l'avait demandé. J'y ai longtemps réfléchi, mais j'ai quand même accepté le défi parce que je ne voulais pas rater cette occasion. La victoire n'était pas si importante. J'ai participé parce que je voulais exprimer à tout le monde ce que je trouve du monde du transport routier.

ER : Le secteur du transport est quand même un monde d'individualistes?

Gilles : Le monde entier est devenu beaucoup plus individualiste. Les gens sont aussi beaucoup plus jaloux. Mais il faut dire que, depuis mon élection en tant que chauffeur de camion de l'année, je n'ai encore jamais été victime d'une attitude modifiée de la part de mes collègues envers ma personne. Je veux partager ma façon de penser et mon attitude professionnelle avec mes collègues. Je suis peut-être quelqu'un de la vieille école sur ce point-là, comme les chauffeurs d'autan.

ER : Est-ce que beaucoup a changé sur la route depuis que tu as choisi la profession de chauffeur de camion?

Gilles : La mentalité de toutes les catégories d'usagers de la route a effectivement évolué et cette évolution n'est pas toujours aussi positive. J'ai alors pris l'habitude d'adopter un comportement de conduite défensif qui respecte l'environnement et les autres usagers de la route. Depuis, j'ai beaucoup moins de stress. Il est inutile de répondre à la violence par la violence! La formation permanente aidera le secteur du transport à obtenir la reconnaissance tant attendue des chauffeurs de camion qui sont trop souvent considérés comme les casse-pieds de la route.

ER : Est-ce que tu as encore un bon conseil pour les jeunes, Gilles?

Gilles : N'hésite pas à choisir une profession dans le secteur du transport et de la logistique. Tu choisis une vie professionnelle riche et variée.





LA CARTE AUTOGRILL TRUCKER CLUB BELUX EST MAINTENANT AUSSI VALABLE AUX PAYS-BAS, ELLE CHANGE DE NOM ET DEVIENT TRUCKER CLUB CARD BENELUX



"Ma carte Autogrill Trucker Club Card est valable en Belgique et au Luxembourg mais pas aux Pays-Bas. J'aimerais aussi y bénéficier de réductions!" Nombreux sont les chauffeurs professionnels qui ont émis cette réflexion. Et Autogrill a répondu positivement à leur suggestion. Le résultat? L'actuelle carte Autogrill Trucker Club Belux n'est plus seulement valable en Belgique et au Luxembourg mais également aux Pays-Bas.

Demandez votre Autogrill Trucker Club Card Benelux

Les chauffeurs de poids lourds doivent respecter des temps de conduite et de repos. Or, repos signifie également prendre le temps de siroter un café ou de manger un bout. Grâce à la carte Autogrill Trucker Club, vous bénéficiez de nombreux avantages en Belgique et au Luxembourg:

- Réduction de 20% dans tous les restaurants self-service de Carestel, AC Restaurants, Autogrill et Ciao en Belgique et au Luxembourg,
- Réduction de 20% dans tous les établissements Pizza Hut Express et Délifrance des exploitations Carestel, AC Restaurants et Autogrill en Belgique et au Luxembourg,
- + café gratuit à l'achat d'un repas chaud et d'une boisson.

Les chauffeurs de poids lourds doivent respecter des temps de conduite et de repos. Or, repos signifie également prendre le temps de siroter un café ou de manger un bout. Grâce à la carte Autogrill Trucker Club, vous bénéficiez de nombreux avantages en Belgique et au Luxembourg:

- Réduction de 20% dans tous les restaurants self-service de Carestel, AC Restaurants, Autogrill et Ciao en Belgique et au Luxembourg,
- Réduction de 20% dans tous les établissements Pizza Hut Express et Délifrance des exploitations Carestel, AC Restaurants et Autogrill en Belgique et au Luxembourg,
- + café gratuit à l'achat d'un repas chaud et d'une boisson.

Maintenant aussi aux Pays-Bas

Vous pouvez désormais utiliser cette même carte Autogrill Trucker Club dans tous les AC Restaurants des Pays-Bas. Ils font en effet partie du groupe Autogrill. Voici les avantages offerts:

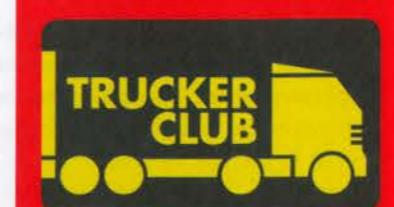
- 20% de réduction dans tous les restaurants self-service AC,
- 20% de réduction dans tous les restaurants Flavours avec service à table + Albert's Corner,
- + café gratuit à l'achat d'un repas chaud.

Où trouve-t-on les restaurants d'Autogrill?

Autogrill a rassemblé tous ses établissements du Benelux sur une seule carte. Pour les découvrir, surfez sur www.autogrill.be et www.autogrill.nl. Pratique pour les chauffeurs de poids lourds qui souhaitent planifier leurs pauses! Vous pouvez même utiliser le site Internet pour définir votre itinéraire!



**Autogrill Belux
Central office
Axxes Business Park
Guldensporenpark 23 Blok C
9820 Merelbeke - Belgique
T +32 9 210 87 84
F +32 9 210 87 70
info.belux@autogrill.net**



www.truckerclub.be
www.truckerclub.nl

L'UBOT aime les travailleurs... intérimaires!

On pense souvent à tort que l'UBOT-FGTB serait contre les travailleurs intérimaires.

Bien au contraire! C'est précisément à cause du fait que nous avons pas mal de critiques par rapport à la façon dont on traite les travailleurs intérimaires, que nous voulons forcer plus de respect pour ces ouvriers.

Les gens ont tendance à oublier souvent que les ouvriers intérimaires – comme indiqué par le terme même – ne peuvent être mis à la disposition que dans des cas bien définis : le remplacement d'un travailleur permanent (p.ex. en cas de maladie), pour faire face à un surcroît temporaire de travail ou pour l'exécution d'un travail exceptionnel.

Mais nous savons tous que cela n'est pas toujours le cas. Dans le secteur de la logistique, par exemple, on voit que pas mal d'entreprises ont recours à des travailleurs intérimaires au lieu de personnes avec un contrat de travail "normal". Très souvent, on demande d'abord de pouvoir recourir au travail intérimaire pour faire face, p.ex., à un surcroît temporaire de travail. Ensuite, il apparaît que le surcroît de travail

n'est pas du tout temporaire, mais permanent. Et les travailleurs intérimaires deviennent également permanents.

Il y a ainsi des ouvriers intérimaires qui travaillent pendant des semaines, voire des mois, avec des contrats journaliers! Un bel exemple d'une situation de travail incertaine! Certains employeurs vont même si loin qu'ils mettent leurs travailleurs permanents au chômage économique et qu'ils ont recours entre-temps à des travailleurs intérimaires.

C'est pourquoi la législation prévoit que les employeurs sont tenus de consulter la délégation syndicale avant de faire appel à des travailleurs intérimaires. À défaut d'une délégation syndicale au sein de l'entreprise, il faut soumettre la demande à une Commission "Bons

Services". Il incombe donc à nos délégués syndicaux de borner le travail intérimaire et de faire convertir, dès que possible, le contrat intérimaire en un contrat de travail normal.

Veillez également, en tant que militant syndical, à ce que l'ouvrier/ouvrière intérimaire puisse bénéficier des mêmes conditions de travail et de salaire que le travailleur permanent dans la même fonction. Il va sans dire que cela vaut également pour les prescriptions de sécurité et le matériel. Ce qui est dangereux pour un membre du personnel permanent, est aussi dangereux pour un travailleur intérimaire.

Afin de demander plus de respect pour les travailleurs intérimaires, la FGTB organise une journée d'action nationale le 6 octobre 2010. Notre journal "Interim Zone" sera distribué dans plusieurs gares. Vous trouverez la liste intégrale des actions sur le site web de la FGTB : www.fgtb.be.

Pour plus d'informations sur les droits et obligations des travailleurs intérimaires, il suffit de commander un exemplaire d'un journal spécial destiné aux affiliés FGTB qui travaillent comme intérimaires. Soit vous envoyez un simple e-mail à Dinneke. fleerackers@btb-abvv.be, soit vous le faites via le site web de la FGTB pour les ouvriers intérimaires : www.fgtb.be/interim.

Au mois de mai 2009, la société THIRY, située au marché de Droixhe, a changé de commission paritaire. Elle est passée de l'alimentation (CP 118-220) au secteur transport et logistique pour lequel l'UBOT est compétent.

Nous avons rencontré le délégué syndical Laurent REIJNAERS pour savoir comment les choses s'étaient passées et s'il fallait craindre ce genre de changement.

Entreprise Thiry

UBOT : Peux-tu nous dire comment les travailleurs de chez Thiry ont perçus cela?

Laurent : Comme tous les travailleurs nous avions peur de ce changement de commission paritaire car nous pensions que nos conditions salariales auraient été modifiées, ainsi que nos conditions de travail. D'autant plus qu'à l'époque, la délégation syndicale en place ne fonctionnait pas. L'UBOT a refait une nouvelle convention d'entreprise et j'ai posé ma candidature car je voulais aider mes collègues de travail à y voir plus clair.

UBOT : Y a-t-il eu des changements significatifs?

Laurent : Pour les conditions de travail NON, tout est resté comme avant, mais au niveau des conditions salariales OUI.

UBOT : Peux-tu nous expliquer ces changements?

Laurent : Dans la commission paritaire de l'alimentation la prime d'ancienneté était incorporée au salaire horaire, cela signifie que nous pensions que nous n'avions pas droit à cette indemnité octroyée par le transport.

Après plusieurs réunions entre la direction, la secrétaire syndicale et moi-même nous sommes arrivés à un accord qui nous octroie cette prime. Cela signifie quand même une augmentation assez conséquente pour les travailleurs. De plus, elle a négocié des frais pour l'achat de vêtements de travail ainsi que pour des indemnités de nettoyage.

UBOT : On peut dire que ce changement est une réussite?

Laurent : Absolument, car non seulement la délégation est entendue et écoutée par la direction, nous avons signé de bons accords. Mais depuis je suis régulièrement les formations données par l'UBOT ce qui me procure un plus dans mon travail et me permet de bien répondre à nos affiliés.



Gates Distribution Center Gand Notre patience enfin récompensée!!!

Gates Production Center Gand, relevant de la Commission paritaire de la logistique (140.09), est le centre européen de distribution de ce groupe et compte 105 travailleurs.

Depuis les élections sociales de 2008, l'UBOT-FGTB y a la délégation la plus grande et développe systématiquement son fonctionnement syndical. Les organes de concertation sont enfin opérationnels et on vient de conclure une CCT d'ancienneté.

Mais la conclusion de cette convention collective de travail n'a pas été facile, comme c'était le cas aussi, il y a quelques années, pour l'introduction des chèques-repas. Il est grand temps que la direction locale commence une fois à apprécier tous ses travailleurs, ainsi que le travail effectué par les représentants syndicaux élus.

Peggy De Keukeleire et Steven Bulitiauw, deux délégués de l'UBOT-FGTB témoignent: « La première fois que nous avions demandé de rémunérer l'ancienneté après 10 années de service était lié au taux d'absentéisme.

Cette proposition témoignait d'un manque total de respect et n'était pas appréciée par les travailleurs. Tous les collègues ont spontanément déposé le travail. Car la solidarité dans toutes les équipes

La multinationale The Gates Corporation, faisant partie du groupe Tomkins (société cotée en bourse), a son siège principal à Denver (USA) et est un des leaders du marché en production de la courroie et du tuyau caoutchouc haute-technologie pour des applications industrielles, hydrauliques, agricoles et automobiles. En Europe, le groupe emploie plus de 3000 personnes. Les sites en Belgique se situent à Gand et à Erembodegem, où l'année précédente, malheureusement, on a supprimé le département de la production et 300 travailleurs ont été désengagés.

était (et est) grande. Plusieurs grèves perlées ont encore eu lieu dans la même semaine.

L'UBOT a introduit un premier préavis de grève et on était convoqué tout de suite à une réunion avec la direction principale de l'Amérique. Ces négociations se sont déroulées dans un climat plutôt positif et la délégation syndicale a finalement pu signer, après plusieurs tours de vote et approuvé par la grande majorité du personnel, un accord de principe. Les jours de congé supplémentaires par tranche de 5 années de service, bien que liés à des conditions minimales de présence, étaient enfin devenus une réalité. La rédaction, toutefois, de cette convention collective de travail a duré des mois, à cause de tous les problèmes soulevés par la direction.

Il a fallu des interventions de notre secrétaire professionnel et même un deuxième préavis de grève pour faire prévaloir le bon sens de la direction locale. La signature de la CCT d'ancienneté a eu lieu le 11 juin 2010. La patience des travailleurs assidus de Gates Distribution Center a enfin été rémunérée. »

Un grand chapeau à la délégation de l'UBOT!



Non à l'austérité!

Euro-manifestation syndicale à Bruxelles le 29 septembre

Nous avons interrogé Rudy De Leeuw, le président de la FGTB, sur les raisons de cette Euromanifestation. Il s'agit d'une initiative de la Confédération européenne des syndicats et de toutes les organisations syndicales qui y sont adhérees, dont bien évidemment la FGTB.

RDL: "L'austérité" est le nouveau mot en vogue en Europe. La crise financière, causée par le comportement à risque et irresponsable des banques partenaires et des spéculants, a fait une brèche dans le budget et a paralysé l'économie. La facture pour le sauvetage des banques a été imputée aux contribuables par le biais de la dette publique. La crise économique qui a suivi a spectaculairement fait monter le taux de chômage. Les revenus provenant des impôts et des cotisations sociales ont fortement baissé. Et ce sont de nouveau les travailleurs qui trinquent. Entre-temps, les banques réalisent de nouveau des bénéfices, mais on voudrait que ce soient de nouveau les travailleurs du secteur privé et public, les allocataires sociaux, les chômeurs, les malades et les pensionnés qui paient l'assainissement des finances d'État. Nos droits de pension sont remis en cause. La liaison des allocations sociales au bien-être est remise en question. L'emploi dans les services publics est menacé. C'est totalement inacceptable, nous avons payé déjà assez.

Y a-t-il une alternative?

RDL: Notre société n'a jamais été aussi riche et les inégalités n'ont jamais été aussi importantes. Depuis 30 ans, la part des travailleurs dans la richesse produite est constamment en baisse, pendant que ce sont les travailleurs qui sont les seuls vrais producteurs de richesse. La part du capital, des revenus provenant de la propriété, était cependant en hausse. Cet argent, qui est en



main d'une petite minorité de riches, n'a pas été investi dans l'économie, mais a été employé pour spéculer et détruire des emplois. Nous revendiquons dès lors un "return" équitable et une répartition plus juste de la richesse. Il faut cesser de chercher l'argent auprès de ceux qui n'en ont plus, auprès des travailleurs et des allocataires sociaux. La consommation intérieure ne peut pas être menacée parce que les salaires sont sapés et les bénéfices des spéculants doivent de nouveau être investis dans l'économie. Nous réclamons une taxe sur les transactions financières qui servirait à financer un plan de redressement européen pour un emploi durable et de qualité par le biais d'innovations, du développement de filières "vertes" et de l'énergie écologique. Le gouvernement perd de nombreux moyens suite à la concurrence fiscale entre les États-membres. Au lieu d'économiser, il faudrait harmoniser les impôts au niveau européen.

Pour que le gouvernement soit capable d'assainir ses finances et exécuter ses tâches en tant que fournisseur de services publics, pour qu'il puisse financer la sécurité sociale et les pensions, il faudrait responsabiliser ceux qui ont le plus de moyens.

Comment prendre soin que tout le monde paie sa part, autrement dit comment répartir la charge d'imposition d'une façon plus équitable?

RDL: Tout d'abord, par une lutte efficace contre la fraude et l'esquive fiscales. Des 45 milliards d'euros qui échappent aux impôts, 30 à 50% peut

facilement être récupéré, sans augmenter les impôts.

Il faut, ensuite, scruter tous les cadeaux fiscaux offerts aux particuliers et aux entreprises. Ce sont en effet ceux qui en ont besoin le moins qui en profitent le plus.

Et finalement (mais cela est aussi important) en réorientant la charge fiscale, au profit des revenus provenant du travail. Les revenus provenant de la propriété et du capital sont trop peu imposés. Il est possible de repérer ces revenus et de les faire contribuer aux besoins collectifs si on lève le secret bancaire.

Voilà nos préoccupations syndicales en Belgique. Mais les travailleurs de l'Europe entière sont confrontés avec des problèmes similaires et la situation des pays tels que le Portugal, la Grèce et l'Espagne est beaucoup plus navrante que la nôtre. C'est pourquoi, le 29 septembre, nous avons, avec la CES, émis un signal très clair et fort à Bruxelles: non à l'austérité. Nous voulons que l'emploi et la croissance durable soient prioritaires. Nous voulons qu'un système fiscal équitable soit prioritaire. Nous avons payé déjà assez.



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

Paardenmarkt 66-Antwerpen 2000 - Anvers

Federal Secretaris - Frank Moreels - Secrétaire Fédéral
Tel.: 03 224 3434 | Fax: 03 224 3449 - veronique.de.roeck@btb-abvv.be

PROVINCIE ANTWERPEN

2000 Antwerpen - Paardenmarkt 66

tel.: 03 224 3435 | fax: 03 224 3449
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 400370 | fax: 014 422887
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 299048 - 014 400370 | fax: 014 422887
di 09.00-12.00 | do: 09.00-12.00 13.00-16.00
btb.mechelen@btb-abvv.be

Secretaris Lieve Pattyn | lieve.pattyn@btb-abvv.be

Bestendig Afgevaardigde Carine Dierckx | carine.dierckx@btb-abvv.be
Propagandist Logistique Tom Peeters | tom.peeters@btb-abvv.be

PROVINCIE LIMBURG

3500 Hasselt - Gouverneur Roppeingel 55

tel.: 011 222791 | fax: 011 233794
do-vrij: 08.30-12.00 | di: 08.30-12.00 13.00-17.30
btb.limburg@btb-abvv.be

Secretaris Eddy Graller | eddy.graller@btb-abvv.be
Propagandist Logistique Tom Peeters | tom.peeters@btb-abvv.be

PROVINCIE OOST-VLAANDEREN

9041 Oostakker - Oostakkerdorp 24

tel.: 09 2187980 | fax: 09 2187981
ma: 08.00-12.30 13.30-17.00 | di-wo-do: 08.30-12.30 13.30-16.30 |
vrij: 08.00-12.30
btb.gent@btb-abvv.be

9200 Dendermonde - Dijkstraat 59

tel.: 052 259259 | fax: 09 2187981
op afspraak
btb.dendermonde@btb-abvv.be

9300 Aalst - Houtmarkt 1

tel.: 053 787878 | fax: 09 2187981
do: 08.30-12.00
btb.aalst@btb-abvv.be

9600 Ronse - Stationstraat 21

tel.: 055 213379 | fax: 055 218106
ma-di-wo-do-vrij: 08.30-12.00 | ma: 13.00-18.00 | vrij: 13.00-15.30
btb.ronse@btb-abvv.be

Secretaris Bart Kesteloot | bart.kesteloot@btb-abvv.be

9100 Sint-Niklaas - Vermorgenstraat 11

tel.: 03 2243435 | fax: 03 2243449
op afspraak
Secretaris Lieve Pattyn | lieve.pattyn@btb-abvv.be
Bestendig Afgevaardigde Carine Dierckx | carine.dierckx@btb-abvv.be

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

1060 Brussel - Zwedenstraat 45 rue de Suède

tel.: 02 5118768 | fax: 02 5118146
ma tot vrij | lu au ven: 08.30-12.00 | ma en do | lu et jeu: 13.00-17.00
btb.brussel@btb-abvv.be

1800 Vilvoorde - Mechelsestraat 6

tel.: 02 2539444 - 02 5118768 | fax: 02 2534441
wo en vrij: 09.00-12.00
btb.vilvoorde@btb-abvv.be

3000 Leuven - Maria Theresiastraat 119

tel.: 016 222205 - 02 5118768 | fax: 016 5118145
Op afspraak
btb.leuven@btb-abvv.be
Secretaris Sandra Langenus | sandra.langenus@btb-abvv.be

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

8800 Roeselare - Zuidpand 22 B 22

tel.: 051 26 0084 | fax: 051 240873
ma-wo-vrij: 09.00-12.00 | di en do: 14.00-17.30 | do voormiddag en vrij
namiddag op afspraak
btb.roeselare@btb-abvv.be

8500 Kortrijk - Conservatoriumplein 9

tel.: 056 268249 - 051 260084 | fax: 051 240873
di: 09.00-12.00

8630 Veurne - Statieplein 21

ma: 15.00-17.00
btb.roeselare@btb-abvv.be

Secretaris René Degryse | rene.degryse@btb-abvv.be

Propagandist Logistique Anita Vandebussche | anita.vandebussche@btb-abvv.be

8380 Zeebrugge - Heistraat 3

tel.: 050 544715 | fax: 050 544253
ma-di-wo-dv-vrij: 08.30-12.00 | ma-di-do: 12.45-17.00
btb.zeebrugge@btb-abvv.be

8400 Oostende - J. Peurquaetstraat 27

tel.: 059 556085 | fax: 059 705133
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

Secretaris Renaud Vermote | renaud.vermote@btb-abvv.be

PROVINCES DU HAINAUT ET DU BRABANT WALLON

6000 CHARLEROI - BOULEVARD DEVREUX 36-38

tél.: 071 641305 ou 071 641299 | fax: 071 322958
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 641305 | fax: 071 322958 uniquement sur rendez-vous

7130 Binche - Rue Gilles Binchois 16

tél.: 071 641305 | fax: 071 322958 uniquement sur rendez-vous

7500 Tournai - Rue des Maux 26

tél.: 069 532792 | fax: 069 220029
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 853344 | fax: 056 853319
lu-ve: 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

Sur rendez-vous
ubot.lessines@ubot-fgtb.be

1400 Nivelles - Rue du Géant 43

3^{ème} vendredi du mois ou sur rendez-vous 056 853344 ou 071 641299
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 (1^{er} étage)

tél.: 04 2219650 | fax: 04 2219582
lu-ma-jeu: 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 Alain Durant | alain.durant@ubot-fgtb.be

