

Toute une série de documents et "d'accessoires" doit, comme tous les jours, être à bord d'un véhicule de transport régulier spécialisé. Nous rafraîchissons votre mémoire.

Chauffeur :

- carte d'identité
- permis de conduire D valable avec la mention de l'aptitude à la conduite (ancienne sélection médicale) et éventuellement la mention de l'attestation de l'aptitude professionnelle (permis de conduire obtenu après le 10.09.2008)
- carte SIS
- pour les lignes de plus de 50 km aller: tachygraphe et disques ou carte de chauffeur.

Sur/à l'intérieur du véhicule

- 2 plaques d'immatriculation (avec timbre à l'arrière)
- certificat d'immatriculation
- numéro de châssis
- plaque d'identification
- certificat valable du contrôle technique
- certificat de conformité
- désignation du nombre de places (PL)
- règlement de police
- en cas de transport d'élèves: au côté gauche, au devant et à l'arrière un panneau "transport scolaire"
- attestation d'assurance responsabilité civile
- extincteur d'incendie valable Benor V (2 extincteurs d'incendie si le poids total dépasse 5.000 kilos)
- coffret de secours (2 coffrets de secours si le poids total dépasse 5.000 kilos)
- triangle de danger
- marteaux de secours
- contrat avec le donneur d'ordre
- le transport de ramassage d'élèves: feuille de trajets
- gilet retro-réfléchissant

Au siège de l'entreprise

- police assurance incendie véhicule

Certains transporteurs étrangers qui travaillent avec des chauffeurs de l'Europe de l'Est semblent tout se permettre. Leurs bénéfices doivent vraiment être énormes. Une

entreprise portugaise avait confié son camion à un chauffeur moldave. Ce chauffeur qui ne respectait pas le code de la route enchaînait les infractions. Finalement, la police routière l'a intercepté et des amendes ont été émises pour un montant total de € 11.225. Le chauffeur a signalé lui-même aux services de police qu'ils ne pouvaient pas lui donner une amende de € 19.225 pour les 28 derniers jours puisqu'il avait payé une amende de € 8.000 en France quinze jours auparavant.

Le dimanche 23 octobre prochain, les chauffeurs et les mécaniciens qui ont été présentés pour le Diplôme d'honneur et l'insigne "Volant d'Or" (chauffeurs) ou le Diplôme d'honneur et l'insigne "Clé d'Or" (mécaniciens) seront fêtés à l'occasion de Busworld Courtrai.

Les lauréats du Diplôme d'honneur et de l'insigne "IRU" 2009 et 2010 seront également fêtés au cours de la même journée.

Un chauffeur de camion espagnol se souviendra encore longtemps de son séjour à Béthune. Son employeur lui avait donné suffisamment de "temps libre" pour admirer très longtemps le clair de lune sur place. Quand un camion a été immobilisé par les services de police suite à diverses infractions aux temps de conduite et de repos, une caution de € 11.000 a été exigée de l'employeur espagnol du chauffeur. L'employeur s'est hâté de collecter le semi et le chargement, mais a amplement pris le temps de rassembler l'argent de la caution.

Le chauffeur s'est retrouvé bloqué pendant trois semaines. Sans argent, sans nourriture, avec seulement de l'eau provenant du bloc sanitaire pour boire et pour se laver et avec son camion pour dormir. Sans aucun signe de vie de son employeur. Entre-temps, l'employeur se contorsionnait pour échapper au paiement de la caution. Il s'est même renseigné sur la possibilité de convertir la caution en une peine de prison... une peine qui serait, à la demande de l'employeur, bien évidemment imposée au chauffeur échoué. Par pitié avec le chauffeur, les services de police ont refusé de mettre le camion à la consigne puisque cela priverait le chauffeur d'un endroit pour dormir. Finalement, la caution a été payée après trois semaines et Manuel a pu revoir sa femme et ses deux enfants.

Depuis le 1^{er} septembre 2011, les cyclistes, les cyclomotoristes, les motocyclistes et les autobus/autocars réguliers peuvent circuler sur les bandes réservées aux bus et les sites spéciaux franchissables à condition qu'un ou plusieurs des symboles suivants sont indiqués sur les panneaux F17 ou F18 ou sur un panneau additionnel. Ces symboles peuvent être repris sur les bandes. Les cyclomotoristes qui peuvent suivre le site spécial franchissable doivent toutefois circuler l'un après l'autre. Il est frappant que les dispositions en matière de véhicules pour le transport domicile-lieu de travail ne sont plus présentes. Le panneau semble aussi avoir été supprimé.

Editorial: Frank Moreels | Tim Peeters | Véronique De Ruyck | Sandra Langendoen | Joke Eneman | Tineke Timmermans
Photos: Tim Peeters | René Vanmote
Création et réalisation: www.nagelma.be

ENROUTE

FGTB UBOT

Ensemble, on est plus forts

UNION BELGE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

DU RESPECT!

05 / De la clarté pour les sociétés de manutention à l'aéroport !

10 / Parkings en construction ?

16 / La lutte contre le dumping social continue

België-Belgique
P.B.
GENT X
8/854

déposé :
Gent X - P708470
Bulletin trimestriel
juillet / août / septembre 2011

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



visitez notre site web
www.ubot-fgtb.be

Accords sectoriels : sentiments mitigés

Dans la plupart des secteurs, les accords sectoriels ont été bouclés. Au moment de la mise sous presse de cette édition, seuls les accords dans le secteur des fermiers des TEC et dans le secteur de l'assistance dans les aéroports n'avaient pas encore été finalisés.

EST-CE QUE L'UBOT EST SATISFAITE DES ACCORDS CONCLUS ? OUI ET NON.

Non, parce que toute une série de revendications de l'UBOT n'ont pas (encore) pu être réalisées. Ainsi, dans presque aucun accord, il n'y a des avancées concernant le statut ouvrier. Le jour de carence n'a pas été supprimé dans les secteurs où nous l'aurions voulu. Le plus souvent, il n'y avait aucune marge non plus pour améliorer les droits syndicaux, ... De plus, l'arrêt royal promulgué par le gouvernement a mis les employeurs dans un fauteuil pour ce qui concerne l'amélioration du pouvoir d'achat, limitée à un maximum de 0,3% de la masse salariale et à accorder seulement en 2012.

D'autre part, nous pouvons dire que nous avons obtenu le maximum qu'il était possible d'obtenir. Dans tous les secteurs, nous avons atteint au moins la limite de 0,3% (ce qui n'est pas le cas dans nombre de secteurs qui ne relèvent pas du secteur du transport). Par ailleurs, dans plusieurs secteurs, nous avons engrangé des avancées supplémentaires qui, certes, n'entraînent pas une augmentation du pouvoir d'achat à court terme, mais bien une amélioration de la qualité de la vie à plus long terme. Quelques exemples.

L'augmentation de la cotisation destinée au deuxième pilier dans le secteur des bus et des cars, et la formation d'un "pool" qui doit assurer la sécurité d'emploi. L'introduction d'une classification des fonctions au profit du personnel roulant dans le secteur transport de marchandises. L'instauration d'une assurance hospitalisation et le relèvement de la cotisation patronale destinée au deuxième pilier dans le secteur du

déménagement. La création d'un groupe de travail chargé d'examiner dans le secteur des taxis le mode de calcul du salaire (taximètre versus recette). Autant d'avancées qui améliorent le statut du personnel, autant d'améliorations dont nous pouvons être fiers.

HALTE AU DUMPING SOCIAL !

En juillet et en août, les collègues de la FNV hollandaise ont été à la une des journaux dans le cadre d'un procès qu'ils ont gagné contre l'entreprise Mooy, condamnée pour avoir occupé illégalement des chauffeurs étrangers. L'UBOT travaille, elle aussi, depuis longtemps sur cette problématique, en collaboration étroite d'ailleurs avec la FNV. Par exemple dans le dossier de la firme Butter, établie en Belgique et active dans le transport de pommes de terre.

Les déclarations que l'UBOT avait faites dans la presse à cette occasion ont provoqué une réaction fort curieuse de la part des fédérations patronales belges.

Elles affirmaient que l'UBOT exagérât les problèmes, qu'elles ne faisaient rien d'illégal. Est-ce que nous exagérons vraiment ? On peut se demander sur quelle planète vivent ces personnes. Prennent-elles encore la route ? Même un malvoyant peut constater que les autoroutes belges sont envahies par des camions immatriculés à l'étranger.

Entre-temps, les plaintes et les dossiers s'accumulent. Pour comble, les fédérations patronales belges prétendent que l'on ne doit pas comparer notre situation avec les Pays-Bas où on a recours à des agences intérimaires, ce que nos entreprises belges ne

feraient pas (sic). Or, nous disposons de preuves (notamment des lettres de l'inspection sociale) que les employeurs belges le font eux aussi. Nous avons même connaissance d'une entreprise qui a mis fin à cette pratique... le lendemain de notre communiqué de presse. Il est quand même curieux de constater que les fédérations patronales nient l'existence de ces pratiques, tout en déclarant en même temps vouloir en discuter avec les organisations syndicales ! Dont acte.

Mais soyons clairs. Le transport de marchandises n'est pas le seul secteur touché par le dumping social ! Le secteur des taxis souffre également des pratiques des entreprises véreuses qui ne respectent pas les conventions collectives. Dans ce secteur également, les chauffeurs et les employeurs qui suivent les règles sont victimes de ces pratiques déloyales. Avec toutes les organisations de bonne foi du secteur, l'UBOT mènera campagne contre ces pratiques de dumping. Un employeur averti en vaut deux !

ELECTIONS SOCIALES EN 2012 !

Bien entendu, l'UBOT entend gagner les élections sociales de 2012. Mais pas en jouant des petits jeux dans les entreprises, pas en combattant la CSC comme si c'était notre principal ennemi... Nos délégués ne se tromperont pas d'ennemi ! Le plus souvent, celui-ci se trouve sur le banc patronal, ou parfois sur le banc du gouvernement fédéral ou régional, ou encore du côté de la Commission européenne. Au cours des quatre dernières années, l'UBOT a bossé dur, aussi bien dans les entreprises que vis-à-vis du monde politique. Nous pouvons présenter un beau palmarès et c'est confiants que nous aborderons la campagne des élections sociales. Les travailleurs sur le terrain savent qu'ils peuvent compter sur l'UBOT pour défendre leurs intérêts !



Toutefois, nous devons rester vigilants. Car l'orgueil précède la chute. Pour l'UBOT, pendant la campagne, le bien-être des chauffeurs, des ouvriers logistiques, des déménageurs, des taximen, des manutentionnaires à l'aéroport et des transporteurs de pétrole... restera la priorité des priorités !

DU RESPECT !

Le slogan de la campagne de l'UBOT est loin d'être innocent. Jour après jour, nous constatons que les droits des travailleurs sont bafoués. Jour après jour, des travailleurs viennent nous trouver parce qu'ils ne reçoivent pas le salaire auquel ils ont droit, parce qu'ils doivent travailler trop (dur), parce qu'ils sont licenciés (à tort ou à raison) sans recevoir les indemnités auxquelles ils peuvent prétendre, ... Bref, les ouvriers de nos secteurs ne reçoivent pas le respect qu'ils méritent !

D'où une deuxième affiche dans la série "Du respect !". Une affiche pour chacun de nos secteurs. Je lance donc un appel à tous les militants et à tous les membres de l'UBOT. Accrochez cette affiche sur les panneaux syndicaux, au réfectoire, à votre armoire, partout où vous pouvez le faire... Car le respect, on ne l'obtient pas sans effort. Le respect, il se mérite, jour après jour.

C'est ce que l'UBOT réclame pour tous les travailleurs du secteur : DU RESPECT !

Frank Moreels,
Secrétaire fédéral UBOT Transport
routier & Logistique

Accords sectoriels : sentiments mitigés

Flightcare: la charge de travail intenable mène à l'action!

De la clarté pour les sociétés de manutention à l'aéroport!

Moto Tour UBOT

Autobus et autocars

Avis de recherche : conducteur de poids lourds au récit passionnant

La cuisine pour chauffeurs de camion, avec Vicky et Ellen

Entreprises portuaires autonomes : promesses à Anvers, des actes à Gand

Ouverture d'un nouveau QRO-parking à Lyon Corbas

Salaires personnel déménagements

Appel élections sociales

La journée du cochon-tirelire vide !

Gaz toxiques dans les conteneurs : la campagne de sensibilisation prend forme

FNV Bondgenoten lutte également contre le dumping social!

Les transporteurs belges gâchent le marché en engageant des chauffeurs de l'Europe de l'Est
EVO Nederland soutient la position de l'UBOT !

Quand est-ce que les donneurs d'ordre prendront-ils leurs responsabilités ?
Les lecteurs de De Lloyd suivent en masse le point de vue de l'UBOT!

Si l'on veut préserver le secteur du transport en Belgique, il faudra combattre le dumping social!

La formation fédérale des militants de l'UBOT: savoir, c'est pouvoir!

Pouvons-nous vous présenter : Trevor Tommeleyn & Joke Eneman

Le nouveau look de notre bus UBOT

Roadshow UBOT

Adresses

Sais-tu que...

Malgré le fait que l'UBOT avait émis des avertissements à temps, tout a éclaté le 25 août. Trop peu de personnel pour effectuer trop de travail. Cela semble être une constante à l'aéroport. Chaque année, c'est le désastre chez les manutentionnaires. Trop peu de gens pour faire le travail. Souvent, il n'y a que trois membres du personnel pour traiter un avion, pendant qu'il en faudrait cinq ou six. Ce n'est pas la faute à l'UBOT: nous avons déjà tiré la sonnette d'alarme à plusieurs reprises. Il a donc été fait ce qu'il fallait faire... les ouvriers ont arrêté le travail. Une interview.



1 Olivier Dufrasne

2 Roger Collin

3 Sandra Langenus

Flightcare: la charge de travail intenable mène à l'action!

En Route: Olivier, le dimanche 28 août, les ouvriers du loading ont spontanément fait grève. Qu'est-ce qu'il s'est passé?

Olivier Dufrasne (délégué syndical Flightcare): Ils avaient tout d'un coup marre de la charge de travail. La direction avait été avertie dès le début de la saison d'été. Le planning était tellement serré qu'il ne pouvait rien se passer sans que l'on ne se retrouve en difficulté. Ça marche un ou deux jours, mais pas toute la période d'été... non! Ce dimanche-là, j'ai été submergé par des appels, des messages. J'ai vu des collègues qui avaient plus de 20 ans d'expérience dans notre département qui n'en pouvaient plus. J'ai dû faire quelque chose. De concert avec notre secrétaire de l'UBOT, j'ai convoqué toutes les équipes et j'ai tenu une réunion du personnel. Par la suite, aucun ouvrier n'a encore voulu reprendre le travail. Ils étaient simplement à bout de souffle. Ils n'en pouvaient plus.

ER: Vous aviez quand même un accord sur l'effectif du personnel depuis l'été dernier? Est-ce que cette action était vraiment nécessaire?

Olivier: En effet, il y avait un accord concernant l'effectif minimum par type d'avion depuis l'été dernier. Nous l'avons adapté jusque fin juillet 2011. Le problème est que la direction ne respecte pas ces accords.

Roger Collin (délégué syndical Flightcare): Il n'y avait plus du tout de confiance en la direction. Il n'est pas facile alors de convaincre les collègues de reprendre le travail. Notre équipe de l'UBOT y a réussi, même si nous savions que nous aurions certainement encore besoin d'un deuxième tour de négociations.

ER: Quelles étaient vos revendications pendant les négociations?

Roger: Tout d'abord, une interprétation correcte et du respect pour les conventions et les accords existants. Des embauches supplémentaires dans tous les départements qui occupent des ouvriers. Mais il fallait tout d'abord que la direction s'engage à émettre des signaux bien clairs vis-à-vis du cadre moyen pour que celui-ci traite les ouvriers avec plus de respect afin de regagner leur confiance. Le matin même des négociations, nous avons envoyé un préavis de grève. Nous n'étions en effet pas du tout confiants que l'affaire s'arrangerait.

Olivier: Il était impossible de travailler en sécurité. Parfois, les collègues étaient seulement à deux pour charger et décharger six tonnes. C'est inadmissible. Nous avons également constaté qu'il y avait beaucoup plus d'accidents du travail. Et ces gens n'étaient en plus pas remplacés. Les contrats auxquels

on mettait fin parce que le travailleur ne répondait pas aux exigences n'étaient plus remplis non plus. Les étudiants à l'emploi abandonnaient parfois à partir du premier jour parce qu'ils avaient sous-estimé le travail lourd. Il fallait étendre les contrats à temps partiel aux contrats à temps plein et il fallait immédiatement passer aux embauches.

Roger: Quand la direction a proposé de travailler avec des intérimaires, j'ai vraiment pété les plombs. Ils ne doivent pas avancer de faux contrats aussi longtemps que je suis délégué chez Flightcare. D'accord pour les contrats de durée indéterminée et si c'est vraiment nécessaire, pour les contrats de durée déterminée!

ER: Etes-vous satisfaits du résultat?

Roger: C'est un accord qui s'est développé de façon laborieuse. Quand il n'y a plus de confiance, il faut tout d'abord essayer de la rétablir. Il fallait avoir quelque chose de très concret que l'on pouvait passer aux collègues sur le terrain.

Olivier: Pour nous, c'était un accord que nous pouvions défendre. En tant que délégués, nous sommes conscients du fait que nous portons désormais une grande responsabilité.

ER: Qu'est-ce qui se passera maintenant chez Flightcare?

Sandra Langenus (secrétaire régional UBOT): C'est la délégation syndicale de l'UBOT qui devra commander le respect des accords sur le terrain. Le dispatching peut s'attendre à ce que le respect des conventions soit contrôlé en permanence. Si la direction fait ce dont il a été convenu, il n'y aura pas de problème. S'ils ne tiennent pas leur parole, ils auront de nouveau affaire à l'UBOT. Nous nous tenons prêts!

ER: L'hiver arrive bientôt. Pouvons-nous nous attendre à de nouvelles actions?

Roger (ne peut pas s'empêcher de sourire): Si ça dépend de nous, il n'y a pas besoin de mener de nouvelles actions. Nous n'y avons aucun plaisir. Si la direction nous écoute vraiment quand nous avançons un problème et qu'elle anticipe immédiatement, il n'y aura plus jamais d'actions à l'aéroport!

Olivier: Je préfère qu'il n'y ait plus d'actions, mais si la santé et la sécurité de mes collègues sont compromises, nous serons là! Nous ne jouons pas de jeux. Nous sommes un syndicat responsable. Les ouvriers sont primordiaux pour nous.

De la clarté pour les sociétés de manutention à l'aéroport!

Le 6 septembre, l'UBOT a été reçu par le chef de cabinet du Premier Ministre démissionnaire Leterme dans le cadre du dossier Aviapartner. Le manque de clarté pour les travailleurs d'Aviapartner persiste cependant! Nous n'avons pas reçu beaucoup de réponses. Pour l'UBOT, c'était toutefois l'occasion de mettre les points sur les i.

Selon l'UBOT, le gouvernement peut, à très court terme, déterminer un point de vue et garantir de nouveau le calme et la sécurité d'emploi sur le terrain. L'UBOT demande que les sociétés de manutention existantes, Aviapartner et Flightcare, puissent s'occuper de la continuité des opérations jusque début 2014.

La dernière procédure de tender ne peut en tout cas pas mener à l'octroi de la manutention. Il a clairement été prouvé que la façon dont TBAC a organisé et évalué le tendering n'a ni rime ni raison.

Le gouvernement peut, entre-temps, corriger l'Arrêté Royal tout en tenant compte des erreurs et des imprécisions qui sont comprises dans la procédure actuelle. Il y aura alors suffisamment de marge pour émettre un nouveau tender et pour donner les mêmes chances – honnêtes cette fois-ci – à tous les candidats.

Entre-temps, tous les travailleurs doivent pouvoir garder leur emploi, n'importe le fait qu'ils travaillent pour une activité protégée ou pas, aux mêmes conditions de salaire et de travail, à court et à long terme.

Au cours de l'évaluation des candidatures, l'aspect de la sécurité, qui a déjà été repris dans l'A.R. actuel, devra être davantage prépondérant dans le pesage du tender. La direction générale de l'aéroport devra assumer sa responsabilité dans cette matière. Jusqu'à présent – l'A.R. date d'il y a presque un an – ils n'ont pris aucune initiative!

La libéralisation poursuivie de l'aéroport est toujours inadmissible pour l'UBOT!

Nous examinons comment nous pouvons attaquer le dossier au cours des semaines à venir et comment nous pouvons augmenter la pression sur le gouvernement pour lui signaler qu'il a une responsabilité à assumer. Nous nous attendons à ce que le sp.a et le PS continuent à nous soutenir et poseront, à des moments bien précis, des questions au Parlement flamand et fédéral.

L'UBOT exige de la clarté pour le personnel des sociétés de manutention:

- Prolongation des licences existantes de Aviapartner et de Flightcare jusque 2013.
- Sécurité d'emploi pour la totalité du personnel.
- Reprise de la totalité du personnel en cas de modification de manutentionnaire et en cas de reprise du contrat.
- Un "pool" pour les ouvriers de l'aéroport.

Moto Tour UBOT

Samedi 10 septembre 2011. Une journée splendide, pleinement ensoleillée pour notre première Moto Tour UBOT. Trois lieux de départ : Oostakker, Namur et Tournai.

Plus de quatre-vingts motards, résolus d'en faire une belle journée, se sont présentés au départ. Et la journée... elle était bien belle ! Nous avouons bien volontiers que l'organisation de notre première Moto Tour a dû faire face à quelques "maladies infantiles" innocentes. Le parcours n'était pas toujours clairement fléché et un lieu d'arrêt supplémentaire aurait été bienvenu. (Mais les motards de l'UBOT, malins comme ils sont, ont trouvé les terrasses de leur propre initiative où ils ont pu se désaltérer !)

Le rassemblement à Bremberg, le centre de formation de nos collègues de la FGTB Métallos, a été fort apprécié par tous et toutes. Il est vrai que le BBQ a plu à tous les participants qui se sont laissés entraîner par après avec aisance par l'enthousiasme musical du groupe The Mono's.

Nous n'avons plus rien à ajouter à cela.
En effet, les photos se passent de commentaire...



AUTOBUS ET AUTOCARS

POURSUITE DES NÉGOCIATIONS SECTORIELLES PENDANT LES VACANCES D'ÉTÉ

Pendant les vacances d'été, nous ne sommes pas restés assis sans bouger dans le secteur des autobus et des autocars. Des progrès ont été réalisés dans de nombreux domaines de la concertation sociale et ce grâce au dynamisme de l'UBOT.

Vous vous rappellerez sans aucun doute que les employeurs avaient également introduit une plate-forme de revendications. La carte patronale affichait entre autres : la réintroduction du jour de carence, la flexibilisation de la durée du travail, la conclusion d'accords all-in, l'augmentation de l'âge de la prépension.

L'UBOT a attaché le grelot et a refusé de négocier avec les employeurs de la FBAA aussi longtemps que cette monstrueuse plate-forme de revendications patronales se trouvait sur la table. Nous étions seuls dans notre position. Les centrales professionnelles de la CSC ne nous suivaient pas dans cette dure attitude de principe. Pourtant, c'était la bonne approche puisque les revendications patronales ont été intégralement rejetées, même avant le début des négociations. UBOT-FBAA: 1-0.

Qu'est-ce qu'il a été réalisé jusqu'à présent?

Pour tous les secteurs (bus services réguliers et services réguliers spécialisés, autocars, ...), il a été convenu de dispositions globales qui s'appliqueront au secteur entier.

- Les modalités de la marge salariale seront remplies par secteur (voir plus loin dans cet article pour les divers secteurs).
- La sécurité d'emploi pour les chauffeurs : les personnes qui sont licenciées pour raisons économiques entreront, par le biais de ce qu'on appelle un "pool", en premier en ligne de compte pour un poste vacant (les détails seront élaborés dans un groupe de travail).
- Le système actuel de prépension est maintenu (la CCT actuelle est donc prolongée). L'emploi des prépensionnés dans le secteur et la problématique de fin de carrière seront examinés au sein d'un groupe de travail tout en tenant compte du marché du travail global.
- La procédure pour composer une délégation syndicale sera revue (cela sera également développé dans un groupe de travail).

- Le deuxième pilier de pension sera majoré, pour 2011 et 2012, de €110 pour arriver à un montant total de €210.
- La CCT relative aux efforts en matière de formation sera prolongée.

POUR LES LOUEURS DE "DE LIJN"

Le parallèle existant avec "De Lijn" est prolongé dans l'accord des loueurs :

- A partir du 1^{er} janvier 2012, les salaires horaires augmentent de 0,3% (soit le maximum qui était prévu dans l'A.R. du gouvernement).
- La distance minimum pour l'octroi d'une indemnité vélo est portée à 1 km à partir du 1^{er} août 2011 (au lieu des 5 km qui étaient prévus jusqu'à présent).
- A partir du 1^{er} janvier 2012, l'indemnité pour le samedi est majorée jusqu'à 22,5%. A partir du 1^{er} juin 2012, l'augmentation s'élève jusqu'à 25%.
- L'indemnité pour la première interruption de la journée qui dure plus d'une heure est augmentée jusqu'à €2,72 à partir du 1^{er} janvier 2012.

Les syndicats et les employeurs ont également convenu de faire un effort pour développer des mesures visant à augmenter l'efficacité pour compenser les coûts de l'indemnité du samedi et de l'interruption (voir les points précités) pour fin 2011.

Nous devons admettre, en toute honnêteté, que nous n'aurions jamais pu conclure un tel accord sans la convention solide qui avait été obtenue chez "De Lijn" sous pression des camarades de la CGSP. La CGSP avait choisi la piste de la grève, e.a. pour obtenir l'augmentation de l'indemnité du samedi. Nous pouvons donc leur être reconnaissants !

Des nouvelles du terrain

Le 09/08/2011, nous avons appris que l'entreprise JOYE à Koekelare a été repris par le groupe Keolis.

LES SERVICES "IRRÉGULIERS" SPÉCIALISÉS

Ici aussi : une augmentation des salaires horaires de 0,3% à partir du 1^{er} janvier 2012 (ici aussi, le montant maximum admis - voir l'Arrêté Royal du Gouvernement).

POUR LES "TRANSPORTS RÉGULIERS SPÉCIALISÉS" (LES BUS D'ÉCOLE, DES ATELIERS SOCIAUX, LE TRANSPORT DES TRAVAILLEURS, ...)

Augmentation des salaires horaires de 0,3% à partir du 1^{er} janvier 2012 (ici aussi, le montant maximum admis - voir l'Arrêté Royal du Gouvernement).

LOUEURS "TEC"

Nous ne pouvons pas vous donner de nouvelles à ce sujet puisque les négociations sont encore en cours.



Avis de recherche : conducteur de poids lourds au récit passionnant

Parlez de votre métier pour donner envie aux jeunes de devenir conducteur de poids lourds

Une grande liberté, des collègues sympas et le plaisir de conduire: ce ne sont que quelques-uns des nombreux atouts du métier de conducteur de poids lourds. Et pourtant, les jeunes ne choisissent pas facilement notre secteur. Pourquoi? Parce qu'ils n'en connaissent pas les avantages, car beaucoup ne savent même pas ce qu'implique vraiment notre job. La plupart pensent que nous ne faisons que rouler et que, pour le reste, le boulot est très ennuyeux. Mais vous pouvez faire changer les choses.

Comment? En parlant de votre travail aux jeunes de votre entourage. Votre témoignage les intéressera à tous les coups. Car combien de professionnels peuvent prétendre

- d'avoir un job aussi autonome et varié
- d'avoir autant de responsabilités et
- de ne jamais être coincés entre quatre murs?

Autre idée à creuser: faites donc monter votre fils, votre fille, votre petit voisin, votre nièce ou le fils d'un ami dans votre cabine. Emmenez-les même faire un petit tour! Plus ils goûteront à la vraie vie du conducteur de poids lourds, plus ils auront envie d'en faire leur métier plus tard. Nous n'inventons rien: les enquêtes montrent que connaître le métier, c'est l'apprécier. Ce qui n'est pas superflu, car bon nombre de places vacantes dans notre secteur ne trouvent pas preneur.

DITES-LE AVEC UN REPORTAGE PHOTOS

Que diriez-vous de montrer à tout le monde combien votre job est fantastique? Faites-le avec un journal illustré. Prenez quelques photos pour montrer à quoi ressemble une semaine de votre vie: les différentes tâches, les bons côtés du boulot, les loisirs, le sport ou les moments passés en famille après le travail ou pendant le week-end... Tenir ce petit journal ne vous prendra que peu de temps, et vous pourrez en outre bénéficier d'un coaching spécialisé. Votre reportage photos sera accessible sur deux sites web très fréquentés: conducteurdepoids lourds.be et startruck.be.

Intéressé? Envoyez-nous un e-mail avec vos coordonnées, une photo de vous et de votre poids lourd, ainsi que le nom de la société qui vous emploie à l'adresse info@conducteurdepoids lourds.be. Plus d'infos? Contactez Thierry Vanden Driesse, 0473 99 15 92



DÉCOUVREZ CONDUCTEURDEPOIDSLOURDS.BE ET LE CLUB STAR TRUCK

Conducteurdepoids lourds.be est LE site web d'information sur tout ce qui fait notre métier, les connaissances et les compétences nécessaires pour être un bon conducteur et ce qui rend notre job si captivant et important. Le site web permet aux enseignants d'accueillir la TruckXperience dans leur école. Il s'agit d'un événement éducatif destiné au 3^e cycle de l'enseignement primaire et au 1^{er} degré de l'enseignement secondaire, lors duquel un professionnel emmène les jeunes à la découverte d'un poids lourd spécialement aménagé.

Les jeunes de 10 à 16 ans qui sont fans de poids lourds trouvent tout ce qui leur faut au sein du Club Star Truck. Ils ont leur propre site web, startruck.be, qui leur propose des vidéos ludiques sur la formation et le métier, des concours réguliers pour gagner des cadeaux top cools et des petites infos intéressantes sur le secteur.

Tous les reportage photos sont publiés sur startruck.be et conducteurdepoids lourds.be.

Jetez donc un coup d'œil sur les sites web et parlez-en aux jeunes et aux enseignants de votre entourage.

Le secteur transport et logistique (FSTL) a mis sur pied une campagne ciblée pour attirer les jeunes vers la formation et le métier de conducteur de poids lourds. En plus du site web conducteurdepoids lourds.be et du Club Star Truck, la campagne comporte aussi du matériel éducatif pour les enseignants et un soutien aux écoles secondaires qui proposent la formation de conducteur de poids lourds.

La cuisine pour chauffeurs de camion, avec Vicky et Ellen

POT-AU-FEU AUX POIS CHICHES

Ingrédients

- 1 cuillère à soupe d'huile d'olive
- 2 gousses d'ail frais (ou ½ cuillère à café de poudre d'ail)
- 1 petit oignon frais
- ½ aubergine
- ½ courgette
- 1 grande carotte
- 1 grande tomate fraîche (ou 1 boîte en conserve de tomates)
- 1 petite boîte en conserve de pois chiches
- 1 cuillère à soupe de concentré de tomates en boîte en conserve
- 60 grammes de riz (de préférence du riz complet)
- ½ litre d'eau
- ½ bouillon-cube (légumes, poulet ou bœuf)
- poivre et curry en poudre selon le goût

Nécessaire

- planche à couper
- couteau
- cuiller
- casserole + couvercle

Mode de préparation

- Enlevez les parties inconsommables de l'ail et de l'oignon et hachez-les.
- Enlevez les parties inconsommables des légumes et coupez-les en dés de la même taille.
- Versez l'huile d'olive dans la casserole et faites revenir l'ail avec l'oignon.
- Ajoutez l'aubergine, la courgette et la carotte et faites cuire.
- Ajoutez les dés de tomates, les pois chiches, le riz et le concentré de tomates et touillez.
- Ajoutez finalement l'eau et le bouillon-cube.
- Posez le couvercle sur la casserole et faites mijoter à feu doux jusqu'à ce que le riz soit cuit.
- Assaisonnez le plat avec le poivre et le curry en poudre selon le goût.

OMELETTE HIVERNALE

Ingrédients

- 3 petites pommes de terre
- 1 cuillère à soupe d'huile d'olive ou de margarine de cuisine (10 grammes)
- ½ oignon
- ½ poivron (couleur au choix)
- 10 champignons de taille moyenne
- ½ tomate fraîche
- 2 œufs
- poivre, sel, poudre de paprika et d'ail selon le goût

Nécessaire

- un couteau économe (éventuellement)
- une planche à couper
- un couteau
- une cuiller
- une fourchette
- un saladier
- une poêle + couvercle
- une plaque de cuisson ou une cuisinière à gaz

Mode de préparation

- Epluchez les pommes de terre, coupez-les en fines tranches et cuisez-les jusqu'à ce qu'elles sont presque cuites (± 14 mn).
- Enlevez les parties inconsommables des légumes et coupez-les en dés.
- Faites revenir l'oignon dans la matière grasse et ajoutez-y le poivron et les champignons.
- Ajoutez-y ensuite les tranches de pomme de terre et rissolez-les. Ajoutez-y le poivre, le sel, la poudre de paprika.
- Enlevez les ingrédients de la poêle et gardez-les au chaud.
- Coupez la tomate en tranches.
- Battez les œufs dans un saladier et ajoutez-y le poivre, le sel et la poudre d'ail.
- Répartissez le mélange d'une manière égale dans la poêle et posez les tranches de tomate dessus.
- Faites prendre l'omelette sous le couvercle.
- Faites glisser l'omelette à moitié sur l'assiette et posez-y les légumes et les pommes de terre.
- Pliez l'omelette en deux.

Trucs et astuces

Les tranches de **pomme de terre** cuites peuvent être cuites à l'avance (à la maison) et gardées au frais dans le frigobox ou le réfrigérateur. Cela fait gagner du temps. Faites toujours cuire les pommes de terre dans peu d'eau sous un couvercle. Cela évite que les vitamines et les minéraux restent dans l'eau de cuisson. Les pommes de terre contiennent des glucides complexes (féculé) qui sont digérés lentement par le corps ce qui évite d'avoir faim trop vite. Les pommes de terre ne font pas grossir et ne causent pas l'obésité! Les **œufs** sont admis dans un régime alimentaire sain et équilibré à condition de tenir compte de la recommandation de 3 œufs au maximum par semaine. Les œufs constituent une bonne source de protéines biologiques de haute qualité et remplacent parfaitement la viande. Il ne faut donc pas ajouter de viande à ce plat. La meilleure façon de conserver des œufs est à l'envers (la pointe la plus fine en bas) dans un endroit frais et sombre (par exemple le frigobox). Ils restent frais le plus longtemps de cette façon.

Trucs et astuces

Le **riz complet** contient plus de fibres, de vitamines et de minéraux que le riz blanc. Les fibres donnent plus rapidement un sentiment de satiété pendant plus longtemps. La grande quantité de fibres aide à lutter contre la constipation. Le riz complet doit cuire plus longtemps que le riz blanc. Les **légumes** peuvent être remplacés par des variétés hivernales comme le potiron et les fèves (voir le calendrier des légumes et des fruits). Les légumes de saison contiennent plus de vitamines et de minéraux qui leur donnent un meilleur goût. Ils coûtent moins cher aussi. Les **pois chiches** remplacent parfaitement la viande et ne contiennent pas de graisses saturées ou du cholestérol comme la viande. Ces matières sont en effet très mauvaises pour le système cardio-vasculaire. L'**huile d'olive** et les autres huiles végétales contiennent des matières grasses qui sont essentielles pour la santé. Elles font baisser le taux de cholestérol dans le sang. Le beurre contient toutefois de mauvaises matières grasses qui font augmenter le risque des maladies cardio-vasculaires. Il ne faut pas garder les légumes dans le réfrigérateur (mais dans un endroit frais). Puisque le **bouillon-cube** comprend une quantité énorme de sel, il faut choisir un bouillon-cube pauvre en sel. Cela se trouve dans la plupart des supermarchés. Le sel fait augmenter la tension, ce qui a des conséquences négatives pour le cœur.



Dans la première édition de notre magazine, vous pouviez déjà lire que l'Entreprise portuaire anversoise envisageait de supprimer à terme le parking de l'Asiadok, utilisé principalement par des chauffeurs de l'Europe de l'Est. Elle annonçait qu'elle le remplacerait par un autre parking situé "quelque part" dans la zone portuaire anversoise. L'UBOT a interpellé le président de l'Entreprise portuaire d'Anvers, Eddy Bruyninckx, et l'échevin du port, Marc Van Peel, tout en leur offrant son expérience et son expertise en la matière. Mis à part la confirmation qu'il y aura effectivement un autre parking dans le port d'Anvers, un silence assourdissant continue de régner et à ce jour, aucune initiative concrète n'a encore été prise.



1

Entreprises portuaires autonomes : promesses à Anvers, des actes à Gand

L'Entreprise portuaire gantoise en revanche fournit la preuve qu'il est possible d'agir autrement. Faute de places de stationnement décentes pour poids lourds, lesquels étaient contraints de commettre des infractions pour stationner, la situation était devenue pour ainsi dire intenable. Interpellée par l'UBOT, l'Entreprise portuaire de Gand a compris qu'il fallait d'urgence aménager des places de stationnement supplémentaires pour poids lourds.

L'Entreprise portuaire de la ville de Gand s'est donc mise à la recherche de solutions. En Route est allé trouver Daan Schalk, CEO de l'Entreprise portuaire, et Peter Van Parijs, ingénieur.

"Comme l'aménagement d'un nouveau parking prend du temps et n'offre une solution qu'à plus long terme, nous avons dû rechercher une solution à court terme pour mettre fin à cette situation encombrante et dangereuse et offrir une solution provisoire aux chauffeurs de camion." L'Entreprise portuaire s'est donc mise à la recherche d'endroits dans la zone portuaire pouvant offrir des solutions à court mais aussi à long terme.

Bien vite des bandes de stationnement ont été aménagées pour les poids lourds. Des poubelles et des toilettes temporaires y ont été installées. Les entreprises dans le port ont reçu un courrier d'une part pour les informer

et d'autre part pour demander de ne pas utiliser ces bandes spéciales pour y stationner des remorques (vides).

"Nous nous rendons compte qu'il s'agit d'une solution provisoire, mais elle résout déjà en partie les problèmes de parking des chauffeurs de camion et offre une solution à court terme. En moins de six mois, nous avons été capables d'offrir cette solution."

A plus long terme, l'Entreprise portuaire de Gand prévoit l'aménagement de deux grands parkings pour poids lourds, un premier parking sur la rive gauche sur un terrain de 4 hectares, et un deuxième sur la rive droite où l'on cherche encore une bonne localisation. Pour les deux parkings, on travaillerait avec une concession de vingt ans, les concessionnaires auraient en grande partie la liberté d'aménager ces parkings.

"Nous ne voulions certainement pas appliquer les mêmes conditions que celles imposées par la ministre flamande de la Mobilité pour les parkings autoroutiers car elles sont beaucoup trop sévères et témoignent d'un manque du sens des réalités. Les seules conditions que nous imposons aux concessionnaires, c'est qu'ils doivent prévoir au moins 100 places de stationnement gratuites ou très bon marché pour poids lourds, des douches

1 L'ingénieur Peter Van Parys et le CEO Daan Schalck de l'Entreprise portuaire gantoise

2 Vue aérienne de l'implantation du nouveau parking sur la rive gauche, tout près de l'Ovaal de Wippelgem.

et des toilettes en nombre suffisant et une zone pour barbecues. Pour le reste, nous leur donnons carte blanche pour aménager des facilités supplémentaires (station essence, shop, restaurant, ...) et rentabiliser ainsi ce projet."

Les conditions de la concession viennent d'être publiées, les candidats potentiels peuvent donc déjà s'inscrire. La décision au sujet du concessionnaire sera prise sur la base du coût, de la qualité, de la rentabilité, de l'architecture, de la durabilité et du timing. La décision devrait tomber d'ici la fin de l'année afin que les travaux puissent commencer en 2012 et que le parking puisse ouvrir début 2013.

L'Entreprise portuaire gantoise fournit ainsi la preuve qu'au lieu de promettre ciel et terre, il est possible de passer à des actes. Que cela serve d'exemple aux autres décideurs politiques qui ne cessent de faire de belles promesses qu'ils ne tiennent jamais. Nous pensons notamment à la ministre flamande Crevits qui s'occupe actuellement d'un seul parking en Flandre, et à son homologue wallon, le successeur de Benoit Lutgen. Ne pourraient-ils pas s'inspirer de l'exemple gantois ?

OUVERTURE D'UN NOUVEAU QRO-PARKING À LYON CORBAS (DÉPARTEMENT RHÔNE-ALPES EN FRANCE)

En 2006, la construction de ce parking fut annoncée. En 2011, ce parking sécurisé pour camions, accessible par les sorties 13 ou 14 de l'A46 Lyon Corbas est finalement achevé. Le QRO-parking à Corbas offre les services suivants:

- 70 places de parking pour camions
- une grille avec une hauteur de 2,50m
- un câble d'alarme au-dessus de la grille
- des caméras de surveillance
- une porte à tambour sécurisée pour les piétons
- une porte à l'entrée et une porte avec une barrière à la sortie
- des rondes de nuit et jours fériés
- éclairage pendant la nuit
- un bloc sanitaire sur le parking

Le parking fait partie d'un nouveau centre routier en bordure de l'autoroute A46, où se situent également divers services destinés aux chauffeurs professionnels: contrôle technique, restaurant, Carglass, station service AS 24, station service Q8, lavage poids lourds, ...

Le parking sécurisé est payant, mais comme dans beaucoup d'autres parkings, il existe diverses formules "Etapas", comprenant des repas, douche, séjour, ... et abonnement mensuel.

Vous trouverez plus d'informations sur le site Web:
www.qro-parking-lyon-fr.



2



SALAIRES PERSONNEL DÉMÉNAGEMENTS - C.P. 140.05

A la suite du dépassement de l'indice pivot, les salaires minimums ont été relevés de 2% le 01.09.2011.

Le nouvel indice pivot est égal à 118,48.

Catégorie	Sal. hor. en €38 h/sem.
Porteur débutant	10,4141
Porteur + 1 an	10,5040
Chauffeur	10,7039
Machiniste	10,7039
Emballleur	10,7039
Caissier	10,7039
Chauffeur permis C ou CE avec min. 2 ans d'ancienneté dans le secteur	10,8182
Chef d'équipe	10,8182

L'indemnité d'éloignement est fixée à €2,84 depuis 01.11.2010.

Les indemnités de séjour ont été adaptées à l'indice au 01.11.2010 :

- Logement et petit-déjeuner : €14,94.
- Repas de midi : €11,97.
- Repas du soir : €10,41.
- Total : €37,32.

Suivant le protocole d'accord l'indemnité RGPT a été relevée à €1,10 le 01.09.2011.

Prime d'ancienneté 2011 - payable en janvier 2012 :

- 5-9 ans de service : €38.
- 10-14 ans de service : €75.
- 15-19 ans de service : €112.
- 20 ans de service : €150.

Camarade,

Tu ne supportes pas l'injustice ? La solidarité n'est pas un concept vide de sens pour toi ? Bref, tu as le sens de la justice ? Alors, tu seras sans aucun doute notre candidat(e) pour les élections sociales !

L'UBOT n'est pas seulement une organisation qui assure un service syndical à ses 45.000 affiliés jour après jour. En effet, au sein des entreprises mêmes, le groupe professionnel UBOT Transport routier et Logistique compte plus de mille délégué(e)s.

Des travailleurs et travailleuses comme toi et moi, qui s'engagent à défendre tes intérêts. Tes heures supplémentaires sont-elles payées correctement ? Ton environnement de travail est-il sûr ? Ton contrat de travail est-il conforme à la législation ? Tu as des questions concernant les temps de conduite et de repos ? Nos délégué(e)s peuvent certes vous assister.

Certain(e)s d'entre eux (elles) seront également candidat(e)s aux élections sociales.

Lors des élections sociales, les représentant(e)s du personnel sont élu(e)s au conseil d'entreprise (dans les entreprises qui occupent 100 travailleurs ou plus) ou au comité pour la prévention et la protection au travail (50 travailleurs ou plus). Les prochaines élections ont lieu du 7 au 20 mai 2012.

Lors des élections précédentes, l'UBOT a présenté 1250 candidat(e)s. Bon nombre d'entre eux (elles) ont été élu(e)s.

*Tu veux également participer aux prochaines élections sociales ?
Tu veux être candidat(e) sur la liste pour défendre tes intérêts et ceux de tes collègues ?
Tu veux veiller ensemble avec tes collègues à ce que les travailleurs et travailleuses reçoivent le respect qu'ils/elles méritent ?*

Alors, tu n'as qu'à remplir le formulaire ci-dessous.

Sincères salutations,

Ivan Victor
Président

Frank Moreels
Secrétaire Fédéral

OUI, JE SUIS CANDIDAT(E) !

Renvoyer à : UBOT Transport routier & Logistique, Paardenmarkt 66, 2000 Antwerpen

Nom :

Adresse :

Tél :

Gsm :

E-mail :

Firme :

Adresse :

DU RESPECT!



La journée du cochon-tirelire vide !

Comme il est de tradition, la FGTB organise à nouveau une journée d'action et de sensibilisation au travail intérimaire. Une occasion pour mettre en évidence tous les problèmes des travailleurs intérimaires et réclamer l'amélioration de leur situation.

Le 12 octobre, dans toute la Belgique, des actions seront organisées auxquelles l'UBOT ne manquera pas de participer. Dans les différentes entreprises, les militants de l'UBOT demanderont de consacrer une attention particulière à la situation (financière) précaire des travailleurs intérimaires.

UN COCHON TIRELIRE VIDE ?

Le cochon-tirelire vide est le symbole du fait que les travailleurs intérimaires ne parviennent (presque) plus à mettre un peu d'argent de côté parce qu'ils ont des frais très élevés dans certains domaines (ainsi, pour utiliser les transports publics, ils sont obligés d'acheter un ticket journalier plus cher, au lieu d'un abonnement mensuel qui leur revient moins cher) et un revenu peu stable parce qu'ils ne savent pas si, demain, ils auront du travail et s'ils en ont un, pour combien de temps ils l'auront. De plus, les travailleurs intérimaires ne peuvent pas contracter d'emprunts auprès des banques. D'autres exemples encore démontrent que la situation de travail et par conséquent aussi la situation financière des intérimaires est des plus précaire.



CONTRATS JOURNALIERS ? NON, MERCI !

Bien entendu, la problématique des contrats journaliers reste pour nous une priorité. La campagne d'affichage et de tatouages se poursuit (cf. notre édition précédente). Dans les entreprises logistiques plus particulièrement, le recours à des contrats journaliers est devenu la règle. L'UBOT mettra par conséquent tout en œuvre pour stopper ce phénomène et pour renverser la vapeur.

D'ailleurs, dans les autres secteurs également, Federgon (la Fédération des agences intérimaires) continue à mettre tout en œuvre pour maximaliser le travail intérimaire au lieu d'offrir aux travailleurs des contrats stables et décents.

Si vous souhaitez davantage d'informations ou du matériel de propagande (affiches, tirelires vides, tatouages) pour distribuer dans votre entreprise, n'hésitez pas à contacter Tom Peeters au 0494 44 50 56 ou à l'adresse tom.peeters@btb-abvv.be



Gaz toxiques dans les conteneurs : la campagne de sensibilisation prend forme



Lundi 13 septembre 2010, il y a un peu plus d'un an, fut une journée historique pour la commission paritaire Transport routier et Logistique. En effet, les représentants des employeurs et des travailleurs signaient la convention collective sur les gaz toxiques dans les conteneurs. A ce jour, la Belgique est le seul pays dans le monde à avoir conclu une convention en la matière. Et l'UBOT peut sans plus inscrire la réalisation de cette CCT à son palmarès. C'est en effet l'UBOT seule qui a mis cette problématique à l'ordre du jour.

La CCT prévoit, outre le fait que la problématique des gaz toxiques doit obligatoirement faire partie du plan annuel d'action, l'organisation d'une campagne d'information et de sensibilisation en vue d'informer et de sensibiliser aussi bien les travailleurs que les employeurs du secteur à la problématique des gaz toxiques dans les conteneurs.

Après un an de labeur pendant laquelle l'UBOT a joué un rôle majeur, tout comme dans la réalisation de la CCT elle-même, une brochure d'information sera envoyée vers la mi-novembre à tous les travailleurs du secteur du transport de marchandises, personnel roulant comme personnel non roulant. Cette brochure d'information expliquera la problématique de manière succincte et orientera le lecteur vers le site internet www.gaz-toxiques.be qui sera lancé au même moment.

Sur ce site, aussi bien les employeurs que les travailleurs trouveront tout un éventail d'informations qui sont liées d'une manière ou d'une autre à la problématique des gaz toxiques dans les conteneurs. Ainsi, les ouvriers trouveront une explication détaillée de ce qu'il faut entendre par un plan d'action ainsi que sur la manière dont il faut s'attaquer au problème. Le site présentera aussi des exemples de mesures préventives à prendre dans les entreprises ainsi que des informations détaillées sur tous les aspects techniques de la problématique des gaz toxiques dans les conteneurs.

Surveillez donc votre boîte à lettres au mois de novembre et n'hésitez pas à visiter le nouveau site internet !

FNV Bondgenoten lutte également contre le dumping social!

En Route a eu une entrevue avec Edwin Atema, collaborateur régional de FNV Bondgenoten, sur les démarches de nos collègues syndicaux aux Pays-Bas dans la lutte contre le dumping social.



En Route : Aux Pays-Bas, FNV Bondgenoten est allé devant les tribunaux dans le dossier contre la firme Mooy. Pourquoi?

Edwin Atema : Nico Mooy Transport Pays-Bas embauche, par le biais de sa propre "fausse entreprise" en Pologne, des chauffeurs qui roulent pour Nico Mooy Pays-Bas pour un salaire polonais.

ER : N'y avait-il pas d'autres possibilités pour mettre les points sur les i?

EA : Jusqu'à présent, nous avons constaté que le syndicat se retrouve toujours seul dans la lutte contre la concurrence des conditions de travail et de salaire. Les travailleurs qui sont organisés dans les syndicats doivent eux-mêmes prendre l'initiative contre ces excès du capitalisme. En voici le résultat: un jugement d'un juge qui inspire les chauffeurs des autres entreprises de s'engager dans la lutte.

ER : Est-ce un dossier unique? Ou est-ce que la pratique est fortement répandue?

EA : Le dossier Nico Mooy n'est certainement pas unique. De plus en plus, nous constatons que les employeurs ont recours à de telles constructions. Aussi longtemps qu'ils s'en sortent impunément, cette pratique est évidente. Un enfant qui n'est pas corrigé ne connaît pas non plus de limites. Les syndicalistes aux Pays-Bas démarqueront clairement les bornes. "Halte à la concurrence des conditions de salaire et de travail!" Nous espérons bien évidemment de le faire en coopération avec les Belges.

ER : FNV a mené une action devant l'entreprise Van Den Bosch à Erp. Pour les mêmes motifs?

EA : Oui, chez Van Den Bosch également, nous constatons que les chauffeurs étrangers sont embauchés de façon impropre chez Van Den Bosch Pays-Bas. Nous remarquons également que Van Den Bosch siège dans la délégation pour les négociations sectorielles et qu'il est membre éminent de l'organisation patronale. Suffisamment de motifs donc pour FNV Bondgenoten pour y mettre les points sur les i.

ER : Est-ce que vous vous opposez aux chauffeurs étrangers? Ces gens veulent quand même seulement gagner leur pain aussi?

EA : FNV Bondgenoten n'est évidemment pas opposé aux chauffeurs étrangers. Je dirai même plus: on aura fortement besoin d'eux à l'avenir. Cependant, les employeurs veulent seulement des chauffeurs étrangers bon marché. Selon nous, il n'y a pas de manque de chauffeurs, mais selon les employeurs, il y a un manque de chauffeurs bon marché. Si, au niveau syndical européen, nous voulons nous occuper de l'exploitation dans le transport, nous avons vraiment besoin des contacts avec les chauffeurs de l'Europe de l'Est. Ils peuvent nous donner les munitions pour compliquer les choses pour leurs employeurs et leurs donneurs d'ordre.

ER : Est-ce que les services d'inspection exercent une forme de contrôle aux Pays-Bas? Sur le terrain?

EA : Jusqu'il y a peu, la problématique du transport n'était pas connue aux Pays-Bas. Grâce à notre campagne, nous constatons qu'il y a plus de pression publique et politique pour passer à des actions gouvernementales qui luttent contre ces excès. Cette campagne est une réussite parce que nous avons donné un visage à la problématique et que nous avons avancé des exemples très concrets.

ER : La réglementation actuelle suffit-elle? Ou est-ce que l'Europe et/ou les Etats-membres doivent faire davantage?

EA : Si la totalité de la réglementation qui est en vigueur était respectée, nous pourrions peut-être dire si elle est suffisante. La réalité est une jungle complète de constructions patronales et d'instances gouvernementales qui ne coopèrent pas mutuellement. Stop à la libéralisation continue du transport de marchandises. Il faut d'abord dresser un aperçu des problèmes auxquels chaque chauffeur européen a affaire en Europe.

ER : Quel bon conseil donneriez-vous à l'UBOT, sur base de vos propres expériences?

EA : Le travail syndical ne s'arrête pas aux frontières. C'est là qu'il commence! Prenez soin de donner un visage à la problématique et démasquez l'ennemi.

Les transporteurs belges gâchent le marché en engageant des chauffeurs de l'Europe de l'Est

Un phénomène à l'origine marginal est devenu un tsunami entre-temps: les chauffeurs de l'Europe de l'Est sont engagés en masse sur le marché belge du transport.

Cela ne poserait aucun problème si ces chauffeurs gagnaient autant que les chauffeurs belges. Or, ils sont rémunérés selon les salaires qui sont courants dans leur pays d'origine et qui sont donc nettement inférieurs à ceux des chauffeurs belges, ceux-ci devenant par conséquent trop chers. C'est du vrai dumping social auquel il faut mettre fin.

Les employeurs sérieux en sont également les victimes puisqu'il s'agit en fait de concurrence déloyale.

EVO Nederland soutient la position de l'UBOT!

EVO, l'association hollandaise des transporteurs indépendants, est pour une fois d'accord avec l'UBOT. Il y a de nombreux points sur lesquels nous divergeons d'opinion, mais ici, les chauffeurs indépendants se sont rendus compte également que les intérêts du secteur sont en jeu, qu'il en va de leur propre survie.

Qui plus est, ils viennent de lancer un appel pour ne plus rouler pour le compte de grandes firmes qui utilisent des chauffeurs polonais ou des chauffeurs d'autres pays de l'Europe de l'Est. Car celles-ci écrasent les prix à un tel point que les chauffeurs indépendants sont tout simplement évincés du marché... Les conducteurs indépendants hollandais ont donc compris que, dans leur propre intérêt, il est grand temps que tout le monde suive les règles.

Quand est-ce que les donneurs d'ordre prendront-ils leurs responsabilités?

Les entreprises de transport effectuent des transports, non pour leur propre compte, mais pour le compte de tiers, c'est-à-dire pour le compte d'un donneur d'ordre. Ce n'est un secret pour personne que les donneurs d'ordre n'hésitent pas à presser les transporteurs comme des citrons. Moins le transport coûte, plus les profits s'accumulent...

Et donc, ils ferment l'œil quand le énième chauffeur de l'Europe de l'Est se présente au quai de chargement. Même s'il ne parle pas la langue, même s'il ne sait pas lire les consignes de sécurité, même s'il campe le weekend qui précède le chargement ou le déchargement devant les portes de l'entreprise, détritux compris!

Et alors de se plaindre de l'absence de gestion de la qualité dans le secteur du transport!

Pourtant, les donneurs d'ordre pourraient, eux aussi, apporter leur contribution en intégrant des clauses sociales dans leurs cahiers de charge! Pourquoi ne pas mentionner que les législations belge et européenne, y compris les conventions collectives du secteur, doivent être respectées? Si la directive sur le détachement des travailleurs était appliquée et si les chauffeurs de l'Europe de l'Est avaient la même rémunération que leurs collègues belges, il n'y aurait pas de problèmes...

Pour pouvoir engager des chauffeurs de l'Europe de l'Est, des constructions illégales sont souvent installées, allant des entreprises boîte à lettres aux bureaux d'intérim boîte à lettres qui opèrent à partir de l'Est. Quand l'UBOT a visité Bratislava, on a vu que ces entreprises ne sont souvent pas plus qu'une plaque à côté d'une porte ou sur une boîte à lettres.

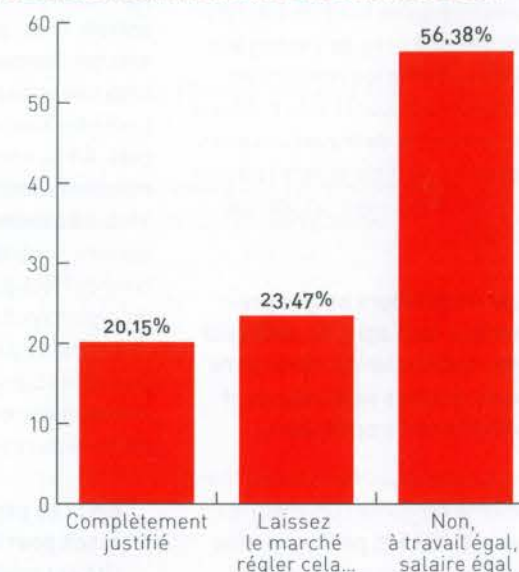
L'UBOT a coopéré avec les collègues néerlandais de FNV Bondgenoten pour préparer les dossiers qui ont mené à une condamnation judiciaire aux Pays-Bas. D'autres initiatives seront organisées très prochainement en Belgique.

Le dossier détaillé se trouve sur le site Web de l'UBOT: http://www.btb-abvv.be/FR_wegvervoer/Documenten/2010%20Livres%20noir%20du%20cabotage.pdf

Les lecteurs de De Lloyd suivent en masse le point de vue de l'UBOT!

Il y a quelques semaines, le magazine du transport, De Lloyd, a mené une enquête auprès de ses lecteurs, à l'occasion du communiqué de presse de l'UBOT sur le dumping social qui s'organise par l'embauche et l'exploitation des chauffeurs de l'Europe de l'Est. N'oublions pas que les lecteurs de De Lloyd ne sont, dans la plupart des cas, pas des militants syndicaux, mais plutôt des employeurs. Pourtant, nous étions plutôt surpris par ce support pour le point de vue de l'UBOT.

QUESTION: LES CHAUFFEURS DE L'EUROPE DE L'EST ROULENT EN BELGIQUE POUR UN SALAIRE DE L'EUROPE DE L'EST.



(Source: De Lloyd)

Les affiliés de l'UBOT ne sont pas les seuls à faire preuve de bon sens dans ce dossier! Les fédérations patronales feraient mieux d'y réfléchir un instant!

Si l'on veut préserver le secteur du transport en Belgique, il faudra combattre le dumping social!

L'UBOT n'est pas contre les chauffeurs de l'Europe de l'Est. L'UBOT se bat pour le secteur du transport belge et pour les travailleurs qu'il occupe. Trop souvent, on nous pose la question: qu'avez-vous contre les travailleurs de l'Europe de l'Est? La réponse de Frank Moreels est simple: Rien! Une interview.

Frank Moreels: «Evidemment, on vous pousse rapidement dans le coin des anti-européens, voire des racistes. Pourtant, rien n'est moins vrai. En nous opposant au dumping social, nous défendons les intérêts des chauffeurs, de tous les chauffeurs, y compris ceux de l'Europe de l'Est! Saviez-vous que certains de ces chauffeurs ne gagnent parfois que la moitié de ce que gagnent leurs collègues belges? Saviez-vous que bon nombre de ces chauffeurs s'absentent pendant des semaines, voire des mois de leur maison, sans disposer d'un logement décent? Et que leur camion leur sert de logement, que la forêt ou le parc leur sert de WC, qu'une flaque d'eau ou un étang leur sert de douche. Et personne ne s'en offusque! Et quand le week-end, un chauffeur polonais se noie dans un étang à Oostakker, alors qu'il attendait le lundi pour charger son camion chez Volvo, qu'est-ce qu'on fait? On interdit l'accès du parking près de l'étang aux camions et on oblige les routiers en attente à stationner sur la voie publique. Voilà des conditions de travail indignes de l'Europe! Notre lutte contre le dumping social est donc aussi un combat pour l'Europe.»

ER: Les employeurs belges prétendent que vous agissez ainsi pour protéger les routiers belges, alors que leurs charges salariales sont tout simplement trop élevées...

FM: «Les employeurs chantent toujours la même rengaine! Un chauffeur belge gagne € 10,6405 par heure. Une semaine de travail "normale" ne les mènera donc pas très loin. Si un chauffeur veut obtenir un salaire décent, il doit faire beaucoup d'heures! Moi, je n'hésite pas à dire que par rapport à d'autres secteurs, les salaires dans le

secteur du transport sont bas, beaucoup trop bas... Bien entendu, ils sont plus élevés qu'en Europe de l'Est... et plus élevés aussi qu'au Sri Lanka ou au Burkina. Mais toute blague à part, le problème, c'est que l'on construit une Europe économique, qu'on ouvre les frontières à la circulation des biens et des services, mais qu'on oublie de bâtir l'Europe sociale. Quand y aura-t-il des normes sociales minimales dans le secteur du transport? Quand est-ce que les fédérations patronales européennes se montreront-elles disposées à définir des règles sociales qui soient les mêmes pour tous? Où reste l'Europe sociale?»

ER: Alors, tous contre l'Europe?

FM: «Bien sûr que non. Aujourd'hui, il n'y a pas trop d'Europe, il y a trop peu d'Europe! Mais il y a trop de dérégulations, trop de libéralisations imposées par l'Europe. Mais trop peu d'Europe sociale. C'est pourquoi, l'UBOT participe à toutes les manifestations européennes organisées par la FGTB et la CES, la Confédération européenne des syndicats. Ainsi, nous avons participé à la manifestation européenne organisée le 21 juin à Luxembourg, et le 17 septembre dernier, nous étions présents à Wrocław en Pologne, où nous avons lancé un signal syndical fort contre l'Europe du capital et pour une Europe sociale. Quand les banques et les spéculateurs provoquent une crise, il ne faut pas passer la facture aux travailleurs!»

ER: Les perspectives sont loin d'être roses pour les travailleurs. L'austérité est inévitable?

FM: «Je ne vois vraiment pas pourquoi nos membres devraient payer la crise provoquée par le capital. Si une chose est devenue claire après la crise financière

et après les difficultés financières de certains pays européens, c'est quand même la faillite du capitalisme, non!?»

ER: Revenons au dumping social. Que veut l'UBOT? Avez-vous des propositions concrètes?

FM: «Bien sûr, et elles sont relativement simples et faciles à mettre en œuvre, à condition de garder tous le même cap. Appliquons simplement à la lettre les règles européennes existantes. Je pense par exemple à la directive sur le cabotage. Après un voyage international, trois transports intérieurs consécutifs, et puis retour à l'étranger. L'application stricte de cette règle constituerait un énorme pas en avant. Et pourquoi ne pas la renforcer et dire: et puis, retour au pays d'origine. Cela permettrait de resserrer les mailles du filet au travers desquelles trop de trafiquants passent encore. Dans un petit pays comme la Belgique, les frontières ne sont jamais très loin!»

ER: Est-ce que les chauffeurs de l'Europe de l'Est ne devraient-ils pas être rémunérés comme leurs collègues belges?

FM: «Aujourd'hui, ce n'est pas une obligation s'ils effectuent des transports vraiment internationaux. Il faut d'urgence remédier à cette situation! Mais le véritable fléau, c'est le dumping organisé sur les transports nationaux par le recours à des chauffeurs de l'Europe de l'Est. Quand ces chauffeurs effectuent sur des bases plus régulières des transports sur le territoire belge, la directive sur le détachement est d'application. Dans ce cas, ils doivent recevoir le même salaire que les chauffeurs belges, et pour ce qui nous concerne, il ne sera alors plus question de dumping social ou de concurrence déloyale. Le problème est que bon nombre d'entreprises de transport ont recours à des montages, à des firmes boîtes à lettres, à des agences intérimaires... pour contourner ainsi la directive sur le détachement des travailleurs.»

ER: Les contrôles, sont-ils suffisants?

FM: «Non, absolument pas! Les services d'inspection doivent se débrouiller avec les moyens du bord. Et fournissent souvent du bon travail. Seulement, ils sont sous-équipés et ne disposent pas des moyens suffisants. Mais attention, ce n'est pas facile. Quand un inspecteur constate une infraction flagrante et ouvre un dossier, il est confronté à une paperasserie énorme, à des traductions jurées, à un échange d'informations avec des pays où la corruption sévit... Cela demande de la ténacité, de l'énergie, beaucoup d'énergie. Des contrôles ciblés sur les routes, dans le cadre d'une coordination avec tous les services compétents, pourraient s'avérer efficaces, mais il est vrai, ils sont encore trop rares. Les gens sont pleins de bonne volonté et les intentions sont bonnes. L'UBOT veut en tout cas qu'au sein de la commission paritaire (où siègent les employeurs et les syndicats), on réponde favorablement à l'invitation des services d'inspection d'élaborer ensemble un programme ciblé et coordonné visant à combattre les pratiques déloyales.»

ER: Est-ce que l'UBOT prépare d'autres initiatives?

FM: «Evidemment! Si l'UBOT n'avait pas mis cette problématique à l'ordre du jour, personne n'en aurait parlé. L'étude que nous avons réalisée, "Ils viennent de l'Est..." a réveillé les esprits. Mais nous irons plus loin. Parmi les dossiers que nous avons constitués, nous en sélectionnerons un ou deux pour les soumettre au tribunal et forcer une jurisprudence en la matière. D'autre part, en automne, nous organiserons des actions, dans le cadre de l'ETF (la Fédération européenne des ouvriers du transport), mais aussi comme UBOT. Le 1er octobre, un Conseil fédéral des militants mettra les choses au point et une ou plusieurs actions seront organisées avant la Noël. Que les fédérations patronales soient prévenues. Nous n'avons pas l'intention de relâcher la pression!»

La formation fédérale des militants de l'UBOT: savoir, c'est pouvoir!

Cette année scolaire aussi, il y aura une nouvelle formation pour les militants de l'UBOT. Ce sera excellent! Les militants de l'UBOT qui ont suivi assidument les formations pendant quatre ans recevront, pour ainsi dire, leur diplôme cette année scolaire. Leur ardeur sera dès lors "récompensée" par une formation résidentielle. Seuls les militants qui ont achevé le cycle complet de quatre ans pourront participer à cette dernière année de formation.

Cette année aussi, nous avons développé un programme équilibré qui consacre de l'attention tant aux thèmes qui sont liés aux secteurs qu'aux sujets généraux. Nous consacrerons bien évidemment de l'attention aux élections sociales 2012 et à leur préparation.

Le cycle de formation se terminera en 2012 par une journée de rencontre entre les "anciens" et les "nouveaux" militants. Cette journée, qui aura lieu au printemps à Anvers, accueillera bien évidemment tous les nouveaux militants. Et nous sommes naturellement occupés à préparer le prochain cycle de formation pour les candidats aux prochaines élections sociales, qui prendra cours en automne 2012!

Nous vous informerons de nos activités de formation par le biais de reportages de photos dans En Route.

Vous êtes nouveau et vous vous intéressez à la formation syndicale? Prenez contact avec veronique.de.roeck@btb-abvv.be ou appelez le 03 224 34 34.

Pouvons-nous vous présenter :

TREVOR TOMMELEYN: «NOUS SOMMES ET RESTONS TOUT D'ABORD UNE ORGANISATION D'AFFILIÉS»



Mon nom est Trevor. Depuis le 14 juin 2011, je suis collaborateur administratif de l'UBOT dans la région de la Flandre Occidentale. Je viens du secteur socio-culturel où je développais des projets d'emploi pour des personnes provenant des groupes marginalisés. J'ai très vite compris que les employeurs sont toujours prêts à donner un emploi à des personnes peu qualifiées, qui parlent une autre

langue, qui ont un handicap ou un passé criminel pourvu que cela ne leur coûte (presque) rien et qu'il faille appliquer le moins possible la réglementation en matière de travail.

Passer à la FGTB n'était donc pas tout à fait illogique. Au lieu de m'occuper du travail social, je pouvais finalement faire la différence au sein du fonctionnement des jeunes de la FGTB. Le fait de devoir établir des dossiers pour les jeunes travailleurs était d'une part une bonne école. D'autre part, les contacts avec les jeunes délégués et militants étaient énormément enrichissants. Hormis le développement d'une commission des jeunes en Flandre Occidentale et de leurs actions, le Forum Social Européen à Istanbul était un des nombreux apogées. Je me souviendrai encore très longtemps de notre support aux camarades de Tümtis chez UPS et leur combat syndical dans des conditions extrêmement difficiles.

Dès les premières entrevues avec l'UBOT, j'ai pu ressentir que l'on recherchait des gens enthousiastes, jeunes, des équipiers qui veulent soutenir le fonctionnement avec leur engagement. En outre, l'UBOT est ouverte aux idées et aux propositions rafraîchissantes de chaque partie concernée pouvant favoriser les militants et les affiliés. C'est le paquet total qui m'a consciemment fait choisir l'UBOT avec beaucoup de conviction.

Mon engagement consiste à fournir des services corrects vis-à-vis des affiliés, tant à Roulers qu'aux autres endroits où il y a des permanences. J'espère pouvoir être une aide pour Annita, la propagandiste régionale de l'UBOT, qui s'occupera à temps plein du fonctionnement des militants, des visites d'entreprise, etc.

Nous sommes et restons tout d'abord une organisation d'affiliés qui met les affiliés au centre de l'attention.

A partir de septembre, nous étendons nos heures d'ouverture, deux fois par semaine, jusqu'à 18h30 pour voir si les affiliés de l'UBOT apprécient cette initiative. Puisque nous avons de nombreux affiliés dans la région (frontalière) de Courtrai-Menin, nous organiserons désormais aussi des permanences à Menin. Je suis très enthousiaste de faire la connaissance des affiliés et de les soutenir sur le plan syndical.

JOKE ENEMAN : ENCORE UN NOUVEAU VISAGE EN FLANDRE OCCIDENTALE



Je suis Joke Eneman, j'ai 29 ans et je suis la nouvelle collaboratrice de l'UBOT-Zeebrughe depuis début septembre.

Après ma formation d'assistant social (HOGent) et en Sciences de criminologie (UGent), j'ai immédiatement commencé à travailler au service chômage de la FGTB à Gand. Un pas logique pour moi

puisque l'élément humain et l'aspect de conseiller m'avaient immédiatement attiré. Cela m'a également ouvert les yeux puisque, même si j'étais au courant de l'inégalité sociale en théorie, j'y ai fait l'expérience du drame humain dans la pratique. Cela m'a convaincu que notre état de bien-être n'est toujours pas capable de garantir une vie décente à tout un chacun et que c'est exactement ça auquel il faut aspirer: une existence humaine pour tout le monde et l'éradication de l'inégalité.

Après 2 ans à la FGTB à Gand, j'ai eu l'occasion de passer à la FGTB Flandre Occidentale. Avec la naissance de mes enfants, Julie et Louis, c'était l'occasion rêvée de retourner dans ma ville natale, Bruges. J'y ai travaillé pendant 3 ans.

Grâce à ce job, j'ai eu souvent contact avec les "Centrales" et j'étais toujours plus attirée par le travail syndical proprement dit, à savoir la défense des droits du travailleur qui essaie de tenir bon dans un environnement dicté par le capital. Mes expériences au niveau des dossiers et de la réglementation en matière de chômage seront quand même une plus-value dans les services que je pourrai sans aucun doute offrir dans ce nouveau job.

Un nouveau défi commence pour moi.

LES PHOTOS CI-DESSOUS VOUS DONNENT UNE PREMIÈRE IMPRESSION DE NOTRE BUS UBOT QUI A REÇU UN NOUVEAU LOOK PENDANT LES VACANCES D'ÉTÉ.



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.



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

Pour des modifications éventuelles : regardez sur notre site web :
www.ubot-fgtb.be

ma 01-10-2011 10h00-12h00 Bastogne (sur le parking de Bastogne, direction Wiltz)
14h00-16h00 Arlon (dans le zoning Weyler)
ma 02-10-2011 7h00-11h00 Herstal Haut Sart (à proximité de COOPÉVISION)
12h00-17h00 Liège Logistics (à proximité de FOREM)
ma 04-10-2011 7h00-12h00 Milmort (à proximité de LYRECO & SKECHERS)
13h00-16h00 O.S.R. (devant l'entrée de Chertal à Wandre)
ma 05-10-2011 8h00-12h00 Eupen Euroregiostraße (à proximité du Karting)
13h00-16h00 Verviers Gare (SNCB)
ma 06-10-2011 16h00-18h00 St Vith Friedensstraße Zone Industrielle
ma 08-10-2011 Brucargo
ma 11-10-2011 Bâtiments de l'aéroport
ma 12-10-2011 12h00-14h30 De Reys, J. De Blockstraat 73, 2830 Tiselt
ma 14-10-2011 10h00-12h00 Bastogne (sur le parking de Bastogne, direction Wiltz)
14h00-16h00 Arlon (dans le zoning Weyler)
ma 15-10-2011 LAR Rekkem
ma 16-10-2011 6h00-9h00 Bierset (sur le parking de VP PARK)
8h00-12h00 Eupen Euroregiostraße (à proximité du Karting)
ma 20-10-2011 16h00-18h00 St Vith Friedensstraße Zone Industrielle
ma 24-10-2011 6h00-9h00 Bierset (sur le parking de VP PARK)
ven 26-10-2011 Volvo Logistics/Mercatordok/Sint-Pieters Gent/Ronse/Zelzate
sa 27-10-2011 6h00-9h00 Bierset (sur le parking de VP PARK)
ma 02-11-2011 7h00-13h00 Grâce-Hollogne (à proximité de SITA)
(Rue de l'Avenir à Grâce-Hollogne)
14h00-17h30 Liège Logistics (à proximité de Farnell & TTS)
ma 03-11-2011 9h00-12h00 Verviers Gare (SNCB)
13h00-16h00 Herstal Haut Sart (à proximité de JOST)
sa 06-11-2011 10h00-12h00 Bastogne (sur le parking de Bastogne, direction Wiltz)
14h00-16h00 Arlon (dans le zoning Weyler)
sa 07-11-2011 6h00-9h00 Bierset (sur le parking de VP PARK)
ma 08-11-2011 Volvo Logistics/Mercatordok/Sint-Pieters Gent/Ronse/Zelzate
sa 14-11-2011 Brucargo
6h00-9h00 Bierset (sur le parking de VP PARK)

ma 15-11-2011 Bâtiments de l'aéroport
8h00-12h00 Eupen Euroregiostraße (à proximité du Karting)
ma 22-11-2011 16h00-18h00 St Vith Friedensstraße Zone Industrielle
sa 18-11-2011 10h00-12h00 Bastogne (sur le parking de Bastogne, direction Wiltz)
14h00-16h00 Arlon (dans le zoning Weyler)
sa 21-11-2011 LAR Rekkem
6h00-9h00 Bierset (sur le parking de VP PARK)
ma 23-11-2011 09h00-11h00 Marcel Cars, Goermansdijk 16, 2480 Dessel
12h00-14h30 Oostmalle Cars, Salphensebaan 27, 2390 Oostmalle
ma 24-11-2011 09h00-11h00 K.A.V. Winkelomheide 10, 2440 Geel
12h00-14h30 De Duinen, Aarschotsesteenweg 28, 2200 Herentals
sa 26-11-2011 6h00-9h00 Bierset (sur le parking de VP PARK)
ma 27-11-2011 16h00-18h00 St Vith Friedensstraße Zone Industrielle
sa 03-12-2011 10h00-12h00 Bastogne (sur le parking de Bastogne, direction Wiltz)
14h00-16h00 Arlon (dans le zoning Weyler)
sa 05-12-2011 6h00-9h00 Bierset (sur le parking de VP PARK)
ma 04-12-2011 7h00-13h00 Liège Logistics (à proximité de Farnell et TTS)
14h00-17h00 Liège (Rue de Droixhe à proximité de Thierry)
ma 05-12-2011 9h00-12h00 Verviers Gare (SNCB)
18h00-20h00 Eupen Euroregiostraße (à proximité du Karting)
sa 09-12-2011 Brucargo
ma 10-12-2011 6h00-9h00 Bierset (sur le parking de VP PARK)
Bâtiments de l'aéroport
sa 10-12-2011 10h00-12h00 Bastogne (sur le parking de Bastogne, direction Wiltz)
14h00-16h00 Arlon (dans le zoning Weyler)
sa 11-12-2011 09h00-11h00 De Reys, Nijverheidstraat 2, 2990 Wuustwezel
12h00-14h30 Hendricks, Neerlandweg 17, 2610 Wilrijk
6h00-9h00 Bierset (sur le parking de VP PARK)
ma 12-12-2011 09h00-11h00 Vaarländ, Breendonkstraat 376, 2830 Willebroek
12h00-14h30 De Reys, J. De Blockstraat 73, 2830 Tiselt
8h00-12h00 Eupen Euroregiostraße (à proximité du Karting)
ma 18-12-2011 16h00-18h00 St Vith Friedensstraße Zone Industrielle



SECRÉTARIAT FEDERAL UBOT TRANSPORT & LOGISTIQUE

Paardenmarkt 66 - 2000 Anvers

Secrétaire Fédéral - Frank Moreels

Tél.: 03 224 34 34 | Fax: 03 224 34 49 - veronique.de.roeck@btb-abvv.be

PROVINCE DU BRABANT FLAMAND ET RÉGION DE BRUXELLES - CAPITALE

1060 Brussel - rue de Suède 45

tél.: 02 511 87 68 | fax: 02 511 81 46

lu au ven: 08.30-12.00 | lu et jeu: 13.00-17.00

btb.brussel@btb-abvv.be

1800 Vilvoorde - Mechelsestraat 6

tél.: 02 253 94 44 - 02 511 87 68 | fax: 02 253 44 41

mer et ve: 09.00-12.00

btb.vilvoorde@btb-abvv.be

3000 Leuven - Maria Theresiastraat 119

tél.: 016 222 205 - 02 511 87 68 | fax: 016 511 81 45

Sur rendez-vous

btb.leuven@btb-abvv.be

Secrétaire Sandra Langenus | sandra.langenus@btb-abvv.be

Propagandiste Olivier Van Den Eynde | olivier.van.den.eynde@btb-abvv.be

PROVINCES DU HAINAUT - NAMUR - BRABANT WALLON

6000 Charleroi - Boulevard Devreux 36-38

tél.: 071 64 13 05 ou 071 64 12 99 | fax: 071 32 29 58

lu-ma-jeu: 09.00-12.00 13.30-16.00 | ven: 09.00-12.00

ubot.charleroi@ubot-fgtb.be

7000 Mons - Rue Chisaire 34

tél.: 071 64 13 05 | fax: 071 32 29 58 uniquement sur rendez-vous

7130 Binche - Rue Gilles Binchois 16

tél.: 071 64 13 05 | fax: 071 32 29 58 uniquement sur rendez-vous

7500 Tournai - rue du Crampon 12A

tél.: 069 53 27 92 | fax: 069 22 00 29

ma-mer-jeu: 09.00-12.00 14.00-17.00 | lu-ven: 09.00-12.00

ubot.tournai@ubot-fgtb.be

7700 Mouscron - Rue du Val 3

tél.: 056 85 33 44 | fax: 056 85 33 19

lu-ve: 09.00-12.00 | ma-jeu: 09.00-12.00 14.00-17.00

mer: 14.00-17.00

ubot.mouscron@ubot-fgtb.be

7860 Lessines - Rue Général Freyberg 11

Sur rendez-vous

ubot.lessines@ubot-fgtb.be

1400 Nivelles - Rue du Géant 4 3

Sur rendez-vous 056 85 33 44 ou 071 64 12 99

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

Propagandiste Bus et Cars Paolo Diberardino | paolo.diberardino@ubot-fgtb.be

PROVINCES LIÈGE - LUXEMBOURG

4000 Liège - Place Saint-Paul 9 (7^e étage)

tél.: 04 221 96 50 | fax: 04 221 95 82

lu-ma-jeu: 08.00-12.00 13.30-16.00 | ven: 08.00-11.00

ubot.liege@ubot-fgtb.be

Secrétaire Frida Kaulen | frida.kaulen@ubot-fgtb.be

Propagandiste Alain Durant | alain.durant@ubot-fgtb.be

Propagandiste Bus et Cars Paolo Diberardino | paolo.diberardino@ubot-fgtb.be

Vous voulez aussi connaître les permanences de nos bureaux flamands ?

Téléphonez ou envoyez un mail à notre secrétariat fédéral :

03/224 34 34 - dinneke.fleerackers@btb-abvv.be

