

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 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*



ENROUTE

FGTB UBOT

Ensemble, on est plus forts

UNION BELGE DES OUVRIERS DU TRANSPORT



UBOT ... une famille chaleureuse !

... se bat pour tes droits !

... un syndicat combatif !

... vous souhaite à tous un heureux 2012 !



visitez notre site web
www.ubot-fgtb.be

DU RESPECT!



CE NE SONT PAS NOUS QUI AVONS PROVOQUÉ CETTE CRISE

S'il y a une chose qui est claire, c'est bien cela. La crise que nous traversons, n'a pas été provoquée par les travailleurs. Les banques et les spéculateurs ont semé le chaos. Et même plus. Les banques, comme par exemple Dexia, ont pris les risques les plus grands. Elles ont joué... et perdu. Mais lorsque des problèmes s'annoncent, elles frappent à la porte de "l'état papa". Ce sont alors les autorités publiques qui doivent payer pour les pertes énormes des banques. Et ces autorités publiques n'ont pas le choix. Mais vers qui se tournera-t-on pour prendre en charge, par le biais des impôts, cette opération de sauvetage ? Ce sera une fois de plus toi et moi ! N'est-ce pas bizarre que le capitalisme déraile et que c'est nous qui en devons supporter les frais ?

En même temps, les mêmes spéculateurs n'ont pas honte de spéculer sur le dos d'états nationaux en détresse. C'était d'abord le Portugal qui a dû

plier, puis la Grèce et l'Espagne, ... qui sera le suivant ? Moody's et d'autres agences de notation donnent de bons et de mauvais points. De plus en plus de gouvernements nationaux se voient obligés ainsi de recourir à une politique d'austérité. La droite n'hésite pas... "Bobonne" Merkel et "Blingbling" Sarkozy se comportent comme les grands patrons de l'Europe et disent aux autres ce qu'ils doivent faire : économiser et assainir, couper dans les dépenses publiques, ... Même les partis de gauche ressentent la pression et la tentation.

L'UBOT-FGTB ne se laissera pas piéger par ces chasseurs de rats qui agissent comme si nous avions provoqué cette crise. Le grand capital et les spéculateurs sont à la base des difficultés. Ceux qui ont réalisé, ces dernières années, des bénéfices énormes à la bourse, peuvent quand même facilement se permettre de nous aider à traverser cette crise. Les grosses fortunes doivent également fournir leur part des efforts !

Celui qui veut chercher l'argent uniquement dans les poches des travailleurs ou des allocataires sociaux, nous trouvera sur son chemin. Espérons que nous serons soutenus là-dedans par la CSC. Nous demandons déjà à nos membres de se tenir prêts pour un appel de mobilisation de l'UBOT-FGTB.

LES ÉLECTIONS SOCIALES APPROCHENT

Des élections sociales sont organisées en mai 2012. Mais l'UBOT refuse de jouer le jeu de la surenchère entre les organisations syndicales. Certaines gens de la CSC estiment qu'il est plus important de préserver leur position dominante que de défendre les inté-

rêts des chauffeurs et des logisticiens, parfois en discréditant l'UBOT. L'UBOT a travaillé dur ces quatre dernières années et est confiant dans le jugement des électeurs. Personne ne pourra nous détourner de notre objectif principal : défendre vos droits !

UN "BILAN" PROVISOIRE

Cette édition d'En Route nous offre une excellente occasion pour regarder une fois en arrière. Qui a fait quoi ? Qui n'a pas fait grand chose ? Et qui n'a fait rien du tout ? Toute considération faite, nous pensons pouvoir être fiers de ce que l'UBOT a presté. Nous avons déterminé l'agenda et reposé les balises. On dit parfois : qui se loue, s'emboûe. Mais la fausse modestie aussi et finalement, la vérité a ses droits. Toutefois, il n'y a pas de raison pour devenir prétentieux, car nous avons encore beaucoup de travail à faire pour assurer que le secteur du transport devient un secteur dont le personnel reçoit le respect nécessaire.

HALTE AU DUMPING !

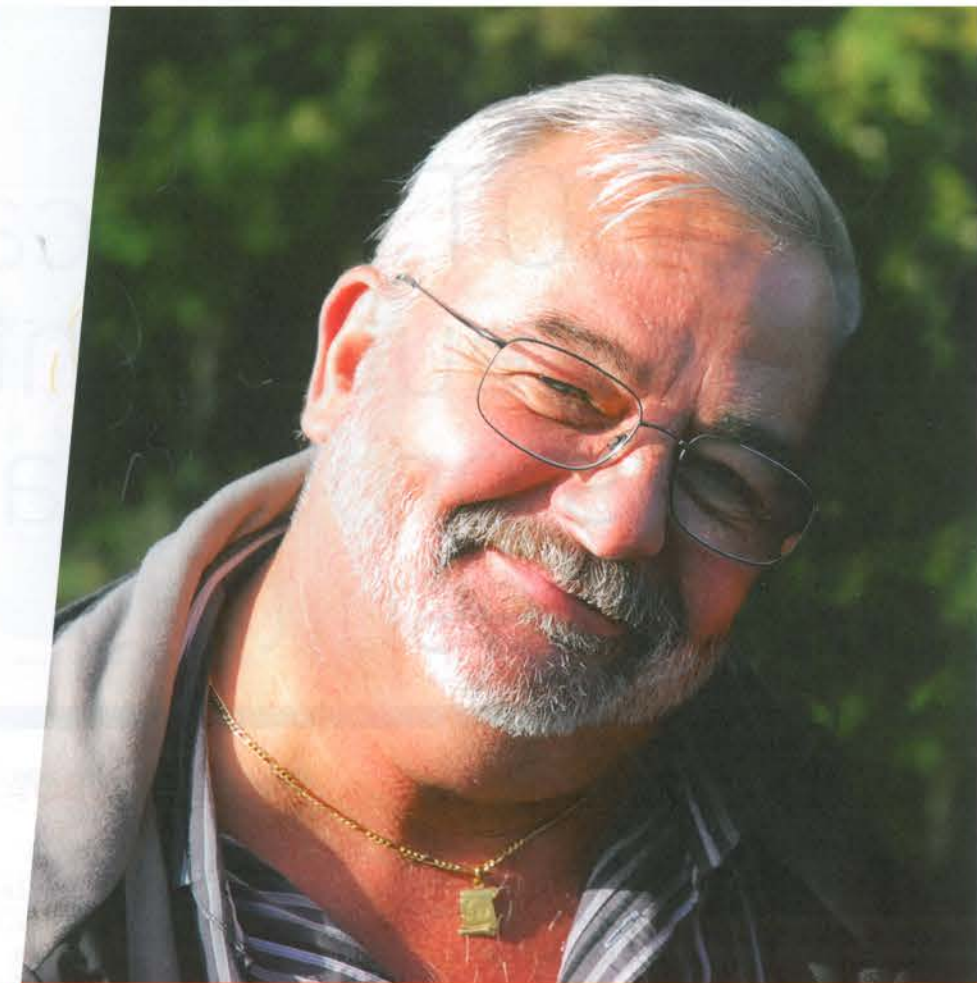
Si la situation ne change pas, l'avenir du secteur du transport en Belgique est compromis. Si les employeurs n'arrêtent pas de délocaliser les activités vers l'Europe de l'Est, notre secteur ne pourra pas survivre.

Le dumping social a commencé dans le transport routier. Des cow-boys ont mis sur pied des firmes "boîtes postales", ont collaboré avec des agences d'intérim malveillantes, ... Ils étaient bientôt suivis par les grands joueurs (qui font partie des instances de direction des fédérations patronales). Mais des camionnettes de l'Europe de l'Est sont apparues également devant les portes de certaines firmes de déménagement.

Pour ne rien dire de la fraude dans le secteur de taxis bruxellois.

On devra faire plus qu'une déclaration commune pour éradiquer la "peste" causée par tout cela. Nous invitons les employeurs à redresser la situation internement et à œuvrer avec nous pour des contrôles ciblés. Un échange facile de données sociales entre les états-membres, la création d'un Europol social, le resserrement de la législation sur le cabotage, l'application effective de la directive relative au détachement, des règles d'établissement plus strictes, ... tous des éléments qui peuvent contribuer à la lutte contre le dumping social.

Frank Moreels
Secrétaire Fédéral
28 novembre 2011



Jean-Marie Lamarque

L'UBOT est en deuil ! Nous avons perdu un ami, un militant, un camarade. Le jeudi soir 1^{er} décembre Jean-Marie nous a quittés. Une opération du cœur qui a échoué. Jean-Marie ne l'a pas survécue. Il laisse l'UBOT en shock. Nous ne trouvons pas les mots pour exprimer nos sentiments.

Pourtant il continuera à vivre dans les pensées des affiliés de l'UBOT, des militants et du personnel. Nous nous souviendrons toujours de lui comme un travailleur patient pour la bonne cause. Pour la cause de l'UBOT, de la FGTB, du socialisme. Jean-Marie n'était pas un "m'as-tu vu". Mais il était toujours sur la brèche pendant chaque action syndicale.

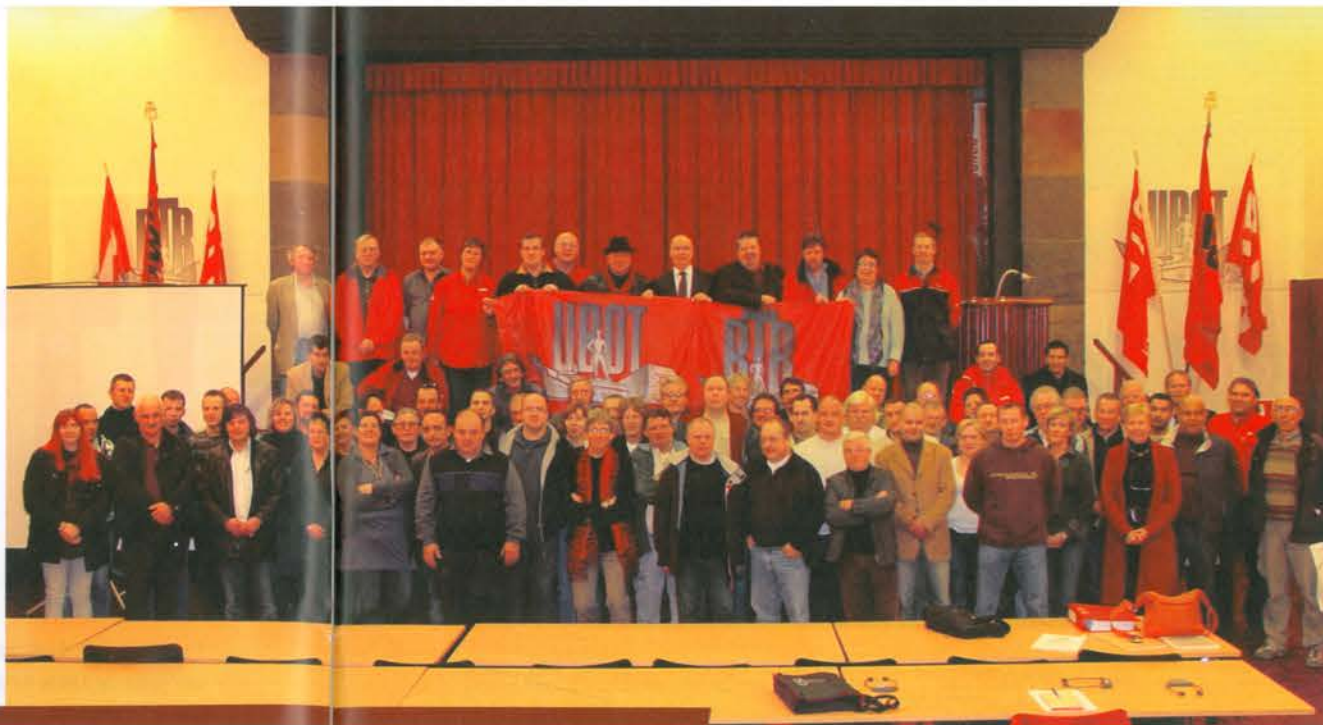
Lorsqu'on avait besoin de lui, il était toujours là. Jean-Marie était un exemple pour bon nombre d'entre nous, personne ne connaissait mieux le secret du partage de la chaleur humaine que lui. Toujours calme, toujours à l'écoute et disposé à venir en aide.

Commemorons Jean-Marie avec les mots d'une chanson qu'il aimait beaucoup et que bon nombre d'entre nous ont chanté avec lui :

*"Compagnon de colère, compagnon de combat
Toi que l'on faisait taire, toi qui ne comptais pas
Tu vas pouvoir enfin le porter, le chiffon rouge de la liberté
Car le monde sera ce que tu le feras
Plein d'amour de justice et de joie"*
(Le chiffon rouge - M. Fugain)

C'était ton rêve, Jean-Marie, il restera également le notre.

L'UBOT ne jacasse pas seulement, mais produit aussi des résultats



Les militants ont leur mot à dire... à l'UBOT

Le conseil fédéral des militants (Cofemi) se compose de militants de toutes les sections régionales et de tous les secteurs que nous défendons. Il se réunit régulièrement (deux fois par an). Le samedi 22 novembre 2008 était dès lors un jour historique, puisque c'était le jour de la réunion d'installation du conseil.

Depuis, le Cofemi s'est réuni deux fois par an, à divers endroits en Belgique. Les thèmes qui ont été traités : le cabotage, le livre blanc du transport de l'Union européenne, les parkings sécurisés, les informations sectorielles, les négociations sectorielles, les élections sociales, ... Un par un des dossiers qui préoccupent nos militants.

L'UBOT sait ce qu'il se passe parce qu'elle est à l'écoute des militants. C'est la seule façon de savoir ce qui vit parmi les militants. Es-tu d'ailleurs intéressé à y participer ? Prends contact avec ton secrétaire régional.

Autobus et autocars

LE DEUXIÈME PILIER DE PENSION... EN SUS DE TA PENSION LÉGALE

Grâce à nos efforts, chaque travailleur du secteur a droit, depuis 2008, à une pension du deuxième pilier, une pension complémentaire sectorielle. Un bon supplément à la pension légale. En outre, le plan de pension prévoit un volet de solidarité qui se compose de quatre avantages : une indemnité en cas de décès du travailleur, la poursuite du paiement de la pension en cas de chômage économique et un accident en dehors de l'environnement du travail ou maladie, une prime en cas d'invalidité économique de plus de 180 jours.

UN RÈGLEMENT D'ANCIENNETÉ POUR LES CHAUFFEURS DES SERVICES SPÉCIALISÉS

Après de longues négociations, l'UBOT-FGTB a réussi à obtenir aussi un règlement d'ancienneté pour le personnel roulant du secteur des services d'autobus spécialisés à partir de 01.09.2008. Concrètement, si tu travailles depuis deux ans déjà avec un contrat de durée

déterminée en tant que chauffeur de services spécialisés et même si ton contrat est à chaque fois suspendu pour les mois de juillet et d'août, tu as quand même droit à une ancienneté d'au moins deux ans. Et pour chaque année que tu reçois un nouveau contrat de durée déterminée auprès du même employeur, tu obtiens une année d'ancienneté de plus ainsi qu'une augmentation salariale (modeste).

UNE ASSURANCE SOINS HOSPITALIERS POUR LES BUS ET CARS

Depuis le 1^{er} avril, une assurance soins hospitaliers est en vigueur pour la totalité du personnel du secteur. Et l'UBOT en est fière !

La société d'assurances AG Insurance a été choisie parce qu'elle a déjà des expériences similaires dans d'autres secteurs, qu'elle a présenté la proposition la plus attrayante et qu'elle propose également le "système du tiers payant". Cela signifie que tous les frais sont réglés directement entre l'hôpital

et la société d'assurances. Il suffit de montrer ta carte d'affiliation pour faire démarrer la machine administrative.



Transport des marchandises et logistique

L'EXPÉRIENCE COMPTE !

L'UBOT a fortement été impliquée dans la rédaction du certificat d'expérience pour les professions de collaborateur de magasin, de cariste et de chauffeur de reachtruck qui a été lancé par le gouvernement flamand. Ce certificat d'expérience est un document officiel et vaut comme preuve de connaissances professionnelles. Ainsi, la valeur de l'expérience est reconnue. Le certificat souligne aussi que l'expérience sur le marché du travail est (également) importante. C'est primordial pour les travailleurs. Le certificat montre, noir sur blanc, que tu disposes des compétences nécessaires pour pouvoir exercer ton emploi de façon professionnelle. Cela renforce donc ta position sur le marché du travail et peut également jouer un rôle au niveau du salaire que tu gagnes. Il y a quand même des employeurs dans le secteur qui apprécient l'expérience.

ASSURANCE SOINS HOSPITALIERS POUR LES CAMIONNEURS ET LES TRAVAILLEURS DE LA LOGISTIQUE

Suite à la pression exercée par l'UBOT, une assurance soins hospitaliers entre en vigueur au 1^{er} janvier 2009. Cette assurance soins hospitaliers couvre non seulement les frais d'hospitalisation, mais aussi certains frais pour des soins qui ont été fournis avant ou après l'hospitalisation et qui se relatent à la maladie en question. Les soins ambulatoires de certaines maladies (graves) sont également remboursés. Le financement de cette assurance se réalise grâce à une cotisation patro-

nale de €100 par an. Aucune cotisation personnelle n'est donc demandée au travailleur !

Tu es automatiquement assuré par cette assurance soins hospitaliers sectorielle dès le moment que tu travailles depuis une période ininterrompue de six mois dans le secteur (éventuellement auprès de plusieurs employeurs). Et si tu le souhaites, tu peux également faire adhérer les membres de ta famille à la police d'assurance (à tes frais, bien évidemment). Cela nous semble quand même une belle réalisation pour le personnel du secteur du transport des marchandises et de la logistique.

EST-CE QUE LES CHAUFFEURS INDÉPENDANTS SONT MOINS VITE FATIGUÉS QUE LES SALARIÉS ?

Début 2009, l'UBOT est la force motrice d'une manifestation qui est organisée le 2 mars par l'ETF avec 600 chauffeurs pour revendiquer l'application de ladite directive sur le temps de travail pour les chauffeurs indépendants. Selon la directive sur le temps de travail, les chauffeurs salariés peuvent travailler

une moyenne de 48 h par semaine. Cependant, les chauffeurs indépendants peuvent travailler 86 h en moyenne.

Selon l'ETF et l'UBOT, cela est inacceptable et la directive sur le temps de travail doit également être appliquée aux indépendants ! Il s'agit de la sécurité routière, de la sécurité de la santé du chauffeur, mais aussi des autres usagers de la route. La concurrence loyale joue également son rôle. A cause des diverses restrictions imposées aux indépendants et aux salariés, le nombre de faux indépendants s'accroît et on exige plus de flexibilité des travailleurs.

Si les transporteurs peuvent choisir entre deux types de chauffeurs, dont un groupe peut travailler beaucoup plus longtemps que l'autre, qui est-ce qu'ils choisiront ? Ainsi, on poussera de plus en plus les salariés à s'installer comme faux indépendants. Leur statut sera en tout cas compromis. Avec cette manifestation, nous avons attiré beaucoup d'attention, tant des médias, mais aussi – et c'est beaucoup plus important – des eurodéputés. Nous avons déjà





remporté cette bataille. La Commission "Travail" du Parlement européen a approuvé le point de vue syndical avec une grande majorité et au sein du Comité économique et social européen, le groupe de travail s'est prononcé à l'unanimité en faveur de l'intégration.

Le 28 avril 2010 cependant, la Commission "Travail" suit le point de vue syndical, notamment que les salariés et les indépendants doivent être traités d'une même façon et une grande majorité choisit d'intégrer les indépendants dans la directive "Temps du travail".

Afin de garder le dossier dans l'actualité, vu le vote qui sera organisé en séance plénière à Strasbourg, l'ETF décide, à l'insistance de l'UBOT, d'organiser un convoi. Dix camions, un bus, une voiture suiveuse, vingt chauffeurs, des dizaines de sympathisants, six arrêts, un point d'orgue et cent cinquante manifestants. Voilà les éléments du convoi, organisé pour renforcer les revendications syndicales.

Le convoi de l'ETF prend le départ en Grande-Bretagne, sillonne les Pays-Bas, l'Allemagne, le Luxembourg, la France pour finir à Bruxelles. Avec cette action vraiment internationale, avec la participation active des divers syndicats des pays participants, l'ETF et sa division du transport organisent un événement historique. Et démontrent à nouveau que l'action se récompense car le 16 juin 2010, le Parlement européen, en séance plénière, approuve l'intégration des chauffeurs indépendants dans la directive "Temps du travail". On peut donc parler d'une grande victoire syndicale dont l'UBOT était à l'origine!

L'UBOT EN GUERRE CONTRE LE CABOTAGE ILLÉGAL: ILS VIENNENT DE L'EST, EUX S'ÉTABLISSSENT À L'EST

Un autre dossier important pour lequel l'UBOT s'est engagé à fond est celui du cabotage et du problème y afférent, le dumping social.

Le transport de marchandises par une entreprise de transport endéans les frontières d'un autre Etat-membre. Cela se produit souvent et cela ne pose en principe aucun problème, aussi longtemps que ce cabotage respecte les règles. Dans le passé, dans l'ancienne Europe, il y avait moins de problèmes puisque les conditions de salaire et de travail des pays voisins étaient plus ou moins similaires et que l'on ne parlait pas de dumping social. Avec l'accès des pays de l'Europe de l'Est à l'Union européenne, des problèmes sérieux surgissent. Les différences de salaire entre les pays de l'ancienne Europe et les pays de la nouvelle Europe sont très importantes. Bon nombre d'entreprises de transport s'empressent d'organiser le dumping social. Entreprises boîte à lettres, entreprises fantômes, ... tout est possible. Sur simple demande, un "bureau spécialisé" développe une offre pour

t'aider à "l'installer" en Europe de l'Est. Les employeurs peuvent ainsi économiser jusqu'à 60% des coûts salariaux. Le 2 février 2009, l'UBOT organise une conférence de table ronde sur le dumping social organisé. Notre panel réunit tant un représentant du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale que les représentants du SPF Mobilité, de la Police fédérale, du syndicat européen du transport ETF, du Parlement européen et d'une entreprise qui organise la délocalisation d'entreprises. Il est temps de mettre les cartes sur la table. Le vote du 29 avril 2009 au Parlement européen est un fait historique. Le Parlement européen approuve une réglementation relative au cabotage qui prévoit la possibilité d'un maximum de trois trajets de cabotage suivant immédiatement (dans les 7 jours qui suivent) un transport international.

Dans l'euphorie de la victoire, nous pensions que cette mesure européenne contribuerait à la fin des pratiques malsaines des filiales boîte à lettres en Europe de l'Est, mais les employeurs malhonnêtes sont bien plus créatifs que nous le croyons. Entre-temps, nous continuons à taper sur la porte du Secrétaire d'Etat



Schouppe pour qu'il émette un Arrêté Royal qui bride le cabotage en Belgique, à l'exemple de nos pays voisins l'Allemagne et la France.

Le 19 mai 2009, l'UBOT organise une méga-manifestation à Bruxelles sous la forme d'une caravane de camions et de camionnettes qui se dirigent vers les cabinets du Secrétaire d'Etat Schouppe et du Ministre de l'Emploi Milquet. 350 chauffeurs qui disent "non" au cabotage illégal, à la perte d'emploi des chauffeurs belges, à l'exploitation des chauffeurs de l'Europe de l'Est, au manque d'initiative du gouvernement belge.

L'action paie! Le chef du cabinet du Ministre Milquet nous promet de meilleurs contrôles et surtout le contrôle des dossiers que nous avons rassemblé en tant que syndicat et que nous leur avons soumis. En même temps, le Secrétaire d'Etat Schouppe annonce un Arrêté Royal qui réglementerait le cabotage en Belgique. On est le 19 août 2009. Grâce aux actions de l'UBOT, il y a enfin une réglementation belge et nous avons enfin de la clarté sur ce qui est admis et pas admis. Nous pouvons donc être plus que satisfaits du résultat de nos actions.

Puisque les choses ne bougent pas assez sur le terrain, l'UBOT va examiner sur place. La visite d'étude à Bratislava du 14 au 16 avril 2010 confirme les données d'un examen préliminaire. Les chauffeurs de l'Europe de l'Est arrivent ici en minibus, travaillent ici pendant quelques mois et retournent à la maison avec le minibus qui transporte les remplaçants. Le matériel utilisé est également souvent originaire de l'Europe de l'Est. Or, les camions ne quittent pas la Belgique, même pas

pour un contrôle technique dans le pays d'origine. Les papiers font l'aller-retour vers l'Europe de l'Est pendant les week-ends et reviennent avec un certificat de contrôle.

Abus, fraude, ... sont monnaie courante. Cela est également illustré dans notre livre noir "Ils viennent de l'Est, eux s'établissent à l'Est" dans lequel nous dénonçons ces pratiques. Suite à la publication de notre livre noir, nous avons reçu du support inattendu. Beaucoup d'employeurs soutiennent nos propos et nous donnent raison.

Récemment, le 13 octobre 2011, l'UBOT a, de concert avec les collègues néerlandais de FNV Bondgenoten et les collègues français de la CGT, mené de nouveau des actions contre le dumping social avec les chauffeurs de l'Europe de l'Est.

Avec cette action, l'UBOT-FGTB, FNV Bondgenoten et la CGT veulent réveiller les responsables politiques et les rendre conscients du problème du dumping social dans le secteur du transport et ils veulent sensibiliser les chauffeurs ainsi que leurs employeurs pour cette problématique. Il y a des actions à Kruikebe, Kalken, Blandain et Hazeldonk. Une centaine de militants des trois syndicats renseignent les chauffeurs. On déroule des banderoles sur les ponts au-dessus de l'autoroute et on distribue des tracts en 14 langues qui dénoncent le "dumping social" et qui appellent les chauffeurs à défendre leurs droits. Afin d'émettre quand même quelque chose de concret, l'UBOT propose, au sein de la Commission paritaire du Transport, de rédiger une déclaration commune qui condamne fortement le cabotage illégal et le dumping social qui va de pair avec cette pratique. Cette dé-

claration pourrait être utilisée vis-à-vis du monde politique pour demander une gestion plus active qui va à l'encontre de ces pratiques.

Bien que l'organisation patronale européenne IRU soit prête à signer une déclaration et qu'elle incite ses affiliés à prendre des initiatives au niveau national, les trois fédérations patronales (Febetra, Transport en Logistiek Vlaanderen et UPTR) refusent en premier lieu de s'engager.

Après de longues et laborieuses interventions de l'UBOT, tous les partenaires sociaux arrivent à se mettre d'accord sur un texte commun, bien que le contenu soit fortement affaibli.

NON AU "HARCÈLEMENT" DES DÉLÉGUÉS AU MOYEN DU CHÔMAGE ÉCONOMIQUE
Après de longues discussions au sein de la Commission paritaire du Transport, l'UBOT arrive finalement, le 16 décembre 2008, à convaincre les employeurs du secteur du transport de marchandises et de la logistique de la nécessité d'un gentleman's agreement concernant le chômage économique des délégués syndicaux. Ce gentleman's agreement implique que les délégués syndicaux d'une entreprise ne peuvent plus connaître davantage de chômage économique que le nombre moyen de jours de chômage économique, calculés pour la totalité de l'entreprise. Nous estimons qu'il est nécessaire de "protéger" de cette façon nos délégués syndicaux des employeurs rancuniers.

Déménagements

L'EXPÉRIENCE COMPTE ÉGALEMENT DANS LE SECTEUR DES DÉMÉNAGEMENTS!

À l'exemple du secteur de la logistique, le certificat d'expérience flamand est introduit dans le secteur des déménagements en 2008. Ce certificat d'expérience confirme, noir sur blanc, que son détenteur dispose des compétences nécessaires, ce qui peut simplifier considérablement la procédure d'embauche. En même temps, le certificat d'expérience constitue une plus-value pour la qualité des prestations de déménagement.

Un travailleur qui détient un certificat d'expérience renforce sa position sur le marché du travail. Il/elle est en effet capable de démontrer ses qualités, noir sur blanc. En effet, il/elle a réussi le test pratique qu'il/elle a dû faire. On n'obtient pas le certificat d'expérience sans effort. Il est seulement octroyé aux travailleurs qui réussissent les tests pratiques ou, à défaut de test, aux travailleurs qui réussissent à prouver leurs compétences dans la pratique.

PENSION SECTORIELLE COMPLÉMENTAIRE À PARTIR DU 1^{er} JANVIER 2011

Grâce aux négociations tenaces au sein de la Commission paritaire, la pension du deuxième pilier entre également en vigueur dans le secteur des déménagements à partir du 1^{er} janvier 2011. La cotisation à ce deuxième pilier de pension est entièrement financée par une cotisation de l'employeur qui s'élève à 0,50% de ton salaire brut à 108%. Les employeurs qui offraient déjà un régime de pension complémentaire à leurs travailleurs, peuvent être exemptés de la cotisation patronale à condition qu'ils puissent démontrer que leur plan de pension d'entreprise est au moins équivalent à ce qui est offert au niveau sectoriel.



Taxis

LIÈGE: LE BOURGMESTRE DEMEYER À L'ÉCOUTE DU CHAUFFEUR DE TAXI

Fin 2010, notre secrétariat de l'UBOT à Liège organise une enquête parmi les chauffeurs de taxi de Liège. Le but de cette enquête est de déterminer les points noirs. Et il y en a : manque de stations de taxis, stations qui sont occupées par d'autres usagers de la route comme places de stationnement, le manque de compréhension de certains agents de police, la mobilité des taxis en ville et nombre d'autres points.

En février 2010, tous ces points sont avancés pendant une première réunion avec le bourgmestre de Liège, monsieur Demeyer. Le bourgmestre confirme que le secteur des taxis est très important pour la ville au niveau de la mobilité. Il trouve également très

important de faire sans cesse des efforts pour développer le transport des personnes et d'offrir ainsi au citoyen un éventail de possibilités en matière de transport.

Demeyer souligne que tant les services de police, qui sont également présents à la réunion, que lui-même veulent contribuer de façon constructive aux solutions pour les problèmes qui se posent.

À Anvers, à Gand et à Bruxelles, les autorités locales sont également interpellées au sujet du bien-être des chauffeurs.

Commerce des combustibles

PRIME EN CAS DE RETRAIT DU CERTIFICAT DE SÉLECTION MÉDICALE

Fin 2008 déjà, nous avons conclu une CCT dans ce secteur qui implique que, en cas de retrait définitif du certificat de sélection médicale du personnel roulant occupé dans le secteur du commerce des combustibles, les chauffeurs reçoivent une indemnisation de €5.000 au maximum. Bon à savoir si cela t'arrive.

ASSURANCE SOINS HOSPITALIERS POUR TOUS LES TRAVAILLEURS DU SECTEUR

Depuis mi-2009, nous avons réussi à conclure, pour ce secteur également, une assurance sectorielle soins hospitaliers pour tous les ouvriers et toutes les ouvrières à condition que ceux-ci et celles-ci aient été au service d'un ou de plusieurs employeurs du secteur pendant une période ininterrompue d'au moins 6 mois.

Hormis la garantie "hospitalisation" qui rembourse la plupart des frais en

cas d'une hospitalisation nécessaire sur le plan médical, il y a également la garantie "pre" et "post" pour les frais encourus un mois avant et jusqu'à trois mois après l'hospitalisation ainsi que les garanties "maladies graves" et "étranger". Tu restes automatiquement adhérent à cette assurance soins hospitaliers pendant une période de six mois au maximum après que tu as quitté le secteur.

L'UBOT LUTTE POUR UN MEILLEUR STATUT POUR LES CHAUFFEURS DE TRANSPORT DE FIOUL

L'UBOT est le seul syndicat qui lutte depuis longtemps déjà pour un meilleur statut pour les chauffeurs transportant des combustibles. Cela rapporte des fruits. À partir du 1^{er} janvier, leur salaire sera en effet augmenté. Et la révision de la classification des fonctions dont nous sommes les instigateurs consacrera de l'attention supplémentaire à ces chauffeurs.

Chauffeurs de produits pétroliers

Ne vous faites pas attraper par le charmeur de rats de Hamelin

Les chauffeurs qui transportent des produits pétroliers exercent un métier dangereux. Tout le monde le sait. Les mesures en matière de sécurité à respecter par ces chauffeurs lorsqu'ils chargent ou déchargent ces produits ne sont pas négligeables. Leur statut fait toutefois l'objet de discussions. Il doit être amélioré!

CERTAINS CROIENT VRAIMENT ENCORE AUX CONTES DE FÉE...

Ils promettent des mirages. Après l'arrêt "Duintransport", certains individus et certaines organisations ont promis des faussetés aux chauffeurs. Ainsi, les chauffeurs obtiendraient par exemple le statut de la Commission paritaire 117. L'UBOT les avait déjà mis en garde contre le caractère totalement irréel de ces histoires de cow-boy.

Les chauffeurs de bonne foi ont consulté des avocats "rusés", qui leur racontaient que cela n'allait pas durer longtemps et que les choses s'amélioreraient rapidement. Dans les deux cas, les chauffeurs n'ont rien obtenu. De bonne foi, mais trompés...

La CSC-Transcom est complètement absente dans cette histoire et le syndicat libéral CGSLB essaie de filer du coton des frustrations des chauffeurs. Même s'ils ne sont pas impliqués dans la concertation sociale entre les diverses parties concernées. Leur seul objectif est de récupérer des affiliés, sans se préoccuper trop des chauffeurs. Comme les "avocats", ils ne réalisent pas ce qu'ils promettent; tout "régler" rapidement.

L'UBOT-FGTB A FAIT DES PROPOSITIONS RÉALISTES

Et nous étions aussi les seuls à réaliser un réel progrès. L'UBOT a toujours répété qu'un transfert vers la CP 117 était complètement irréaliste. Dès le début, il était clair que tant la fédération pétrolière que les employeurs concernés préféreraient délocaliser vers l'étranger ou avoir recours aux entreprises ou aux chauffeurs étrangers, plutôt que céder sur ce point.

L'UBOT A, DÈS LE DÉBUT, ŒUVRÉ POUR UNE APPROCHE EN PHASES

Et y a réussi: l'accord du secteur du transport de marchandises pour tiers (CP 140), auquel la plupart des entreprises ressortissent, prévoit l'augmentation du salaire des chauffeurs en question: en sus de ce qui est admis par la norme salariale, les salaires réels des chauffeurs de transports de combustibles augmentent de €0,30 par heure à partir du 1^{er} janvier 2012! Il y a, en outre, un engagement pour faire correspondre les salaires à ceux de la CP 127 pour la fin de 2012, ce qui entraînera de nouveau un progrès substantiel.

En plus, on prévoit une classification des fonctions pour le personnel roulant dans le secteur. Un effort supplémentaire sera prévu pour les chauffeurs des produits pétroliers (comme pour certains autres chauffeurs d'ailleurs)!

Deux pas substantiels dans une période d'un an et demi.

L'UBOT NE FAIT PAS DE GRANDES PROMESSES, MAIS ŒUVRE AU QUOTIDIEN POUR UN PROGRÈS RÉALISTE!

Il est grand temps que les grands joueurs du secteur, notamment Vervaecke, Buxant, Schenk, assument leur responsabilité. L'UBOT a l'ambition de les convaincre pour qu'ils améliorent le statut de leurs chauffeurs. Nous comprenons qu'une seule entreprise de transport ne veut et ne peut pas prendre l'initiative, mais il est possible de le faire ensemble. Le contrat de programme du secteur pétrolier prévoit d'ailleurs suffisamment de possibilités et de marge!

Comme d'habitude, l'UBOT essaiera d'obtenir d'abord une solution négociée. Nous négocions là où c'est possible. Si nécessaire, nous mobiliserons les chauffeurs afin de revendiquer le progrès. Mener des actions là où c'est nécessaire. Nous espérons que nous pourrions compter sur les "vantards" d'aujourd'hui.

Nous appelons les chauffeurs du transport pétrolier à soutenir l'UBOT. Et à être prêts pour la mobilisation. Si nous n'obtenons aucun progrès à la table de négociations, nous passerons à l'action... pendant l'hiver. À l'UBOT, nous disons ce que nous faisons et nous faisons ce que nous disons. Pas de fausses promesses, mais de l'action si c'est nécessaire.

Suivez les mots d'ordre de votre syndicat et n'écoutez pas les charmeurs de rats de Hamelin!

L'UBOT-FGTB se bat pour défendre vos droits

Négocier quand c'est possible, se battre quand c'est nécessaire!

Tous les deux ans, nos négociateurs donnent le meilleur d'eux-mêmes à l'occasion des négociations sectorielles.

Ce n'est pas toujours facile car généralement, avant même que tout le monde se retrouve autour de la table des négociations, on dit déjà sèchement que rien n'est possible, et surtout pas une augmentation des salaires, et qu'il faudra plutôt faire des économies dans d'autres postes. Les excuses avancées varient quelque peu d'un secteur à l'autre mais, souvent, les idées se rejoignent : les charges salariales trop lourdes en Belgique, la crise, une concurrence déloyale à l'étranger ou en Belgique, et ainsi de suite. Nous avons déjà entendu tout cela.

Pourtant, nous parvenons toujours à tirer des marrons du feu de ces négociations pour les ouvriers des différents secteurs, car nous savons à quel point chaque cent est gagné péniblement. Vous méritez le respect, mais aussi un juste salaire pour votre travail.

Autobus et autocars

SUR LE TERRAIN AVEC LA CGSP TBM

En dépit des prévisions météorologiques défavorables, des militants enthousiastes de l'UBOT-FGTB et de la CGSP, tous chauffeurs de bus de "De Lijn" ou des fermiers roulant pour le compte de "De Lijn", ont mené une action réussie le 18 avril. De cette manière, ils ont clairement montré qu'une collaboration entre les deux centrales de la FGTB pour les chauffeurs de bus ne pouvait être que bénéfique.

UNE GRÈVE HISTORIQUE CHEZ DE DECKER-VAN RIET MET FIN AU RÈGNE EN MAÎTRE ABSOLU DE LA CSC

La gestion chez De Decker-Van Riet faisait déjà l'objet de tensions et de difficultés depuis les dernières élections sociales. Une succession de problèmes non résolus et une absence de concertation ouverte et honnête ont conduit à une paralysie des sièges de Vilvorde et de Malderen le vendredi 6 février 2009.

Les changements de stationnements opérés par "De Lijn" ne pouvaient pas avoir de répercussions financières pour les chauffeurs, ce qui était par contre le cas chez De Decker-Van Riet. Certains chauffeurs perdaient jusqu'à €300 par trimestre. Des disputes sur les plannings, la qualité du matériel (utilisation de bus n'offrant pas la sécurité voulue), le licenciement d'un travailleur par SMS et même des discussions à propos de la "caisse café" : ce n'étaient que quelques exemples des mécontentements du personnel. Et comme d'habitude : rien n'était négociable et donc rien n'était réglé.



Chapeau en tout cas aux militants de De Decker-Van Riet et en particulier aux délégués de l'UBOT-FGTB qui ont eu le courage de se révolter contre cette absence de politique et qui ont organisé l'action.

Le 6 février, aucun bus n'est dès lors sorti du dépôt et, malgré la prise en photo des militants et l'appel à des huissiers, pratiquement personne n'était disposé à travailler.

Lors de la réunion de conciliation du 11 février 2009, les syndicats ont dès lors reçu un rapport du bureau de conciliation extrêmement positif pour le personnel.



LES CHAUFFEURS DE MATTHEESSEN MÈNENT UNE ACTION CONTRE LA FATIGUE

Les travaux, les embouteillages, la modification des conditions de circulation, ... : tout cela fait que les temps de trajet prévus étaient devenus insuffisants et que le repos prévu "sur papier" ne pouvait plus être pris à la fin du trajet.

Par conséquent, les chauffeurs devaient parfois continuer à rouler plusieurs heures d'affilée, sans le moindre repos et sans pause sanitaire. La conduite des bus articulés demandait également plus de concentration, ce qui est très préjudiciable pour les chauffeurs lorsqu'ils doivent rouler plus de six heures d'affilée.

Ce problème avait déjà été soulevé à plusieurs reprises par nos délégués de chez Mattheessen, mais il avait toujours été évacué par une direction estimant qu'il "relevait de la responsabilité de "De Lijn"". Aussi, les travailleurs en avaient plus qu'assez de voir la direction de Mattheessen rejeter les responsabilités et ils voulaient dès lors des solutions sérieuses et à court terme.

Pour appuyer leur point de vue, les syndicats ont mené une action ludique, mais réussie le mercredi 17 juin 2009. Au terminus, les chauffeurs ont reçu une collation et une boisson pour enfin pouvoir prendre une "petite" pause. L'action a porté ses fruits et a débouché sur l'accord d'introduire de nouveaux horaires au plus tard le 1er septembre 2009.

LE PLAN D'ASSAINISSEMENT DE "DE LIJN" PRODUIT LES REMOUS À PRÉVOIR

Le plan d'assainissement de "De Lijn" avait été annoncé début 2010. Avec les collègues des services publics de la CGSP, l'UBOT-FGTB s'était toujours opposée à l'élaboration d'un plan social avant d'avoir obtenu des clarifications de la part du Ministre Crevits pour limiter autant que possible la portée des économies et pour les étaler le plus loin possible dans le temps. Cette approche a été couronnée de succès!

Non seulement les "objectifs d'assainissement" ont été revus à la baisse, mais l'étalement dans le temps est aussi devenu une réalité. Après de longues discussions et plusieurs actions, les syndicats (CGSP) de "De Lijn" ont abouti à un accord le 26 février 2010 concernant la façon de procéder à suivre par "De Lijn".

Des garanties ont été apportées au sujet de la sécurité de l'emploi, des revenus et du respect des CCT en vigueur, tant au niveau sectoriel qu'au niveau de l'entreprise. L'UBOT-FGTB s'est inspirée de l'accord de la CGSP et a soumis une proposition d'accord-cadre à la fédération patronale FBAA reprenant les mêmes volets que l'accord de la CGSP.

L'UBOT-FGTB ÉCRIT L'HISTOIRE CHEZ LES FERMIERES DE "DE LIJN"

Malgré une réunion de conciliation en Commission paritaire pour le Transport, après une grève en février 2009 et en dépit des différentes réunions organisées avec la direction, les problèmes chez De Decker-Van Riet n'avaient toujours pas été résolus. Au contraire, la situation ne faisait qu'empirer!

Le lundi 27 septembre, les chauffeurs, membres de l'UBOT-FGTB, en ont eu assez et ont arrêté le travail au dépôt d'Aartselaar. La CSC ne voyant aucun problème, l'UBOT-FGTB a donc fait grève toute seule, l'employeur demandant en vain à nos hommes de reprendre le travail.

La grève s'est poursuivie aussi le lendemain, jusqu'à l'obtention de garanties d'amélioration... qui sont arrivées. Un collègue licencié injustement pour faute grave pouvait reprendre le travail s'il le souhaitait. Les fiches de paie allaient être clarifiées. L'employeur a confirmé que toutes les CCT applicables seraient respectées et que la politique du personnel allait être revue en profondeur. Cette action a été un succès sur toute la ligne. L'objectif, les animations assurées en marge des actions et le catering (fourni par les travailleurs de De Decker-Van Riet) étaient sans précédent dans le secteur.

Transport de marchandises et logistique

SAMAT BELGIQUE : UN NAVIRE À LA DÉRIVE SANS CAPITAIN ?

En janvier 2008, huit chauffeurs de la firme Samat avaient été licenciés unilatéralement, sans concertation ni accord, par la nouvelle direction, alors qu'un régime de sortie à dimension humaine avait été négocié lors de tous les conseils d'entreprise et toutes les réunions extraordinaires avec les secrétaires syndicaux.

Incrédulés et furieux, tous les collègues du groupe Samat avaient alors arrêté spontanément le travail. Après trois jours de grève, un accord avait enfin été conclu, sous l'impulsion de l'UBOT-FGTB et après une réunion de conciliation par l'intermédiaire du médiateur social du SPF Emploi et Travail, prévoyant un régime de sortie convenable à des conditions de base correctes (prime de fermeture, régime de prépension, assurance hospitalisation, ...).

La grève avait donc été levée. Cependant, au moment de concrétiser et de signer tous les accords, la direction nous informait que la direction principale de Samat, en France, avait décrété qu'aucun document ne pourrait être signé.

L'incrédulité, l'incompréhension et la panique entraînèrent immédiatement une deuxième grève chez Samat à Hamme, mais aussi aux portes d'accès de l'actionnaire principal, ACP, à Heusden-Zolder. Bien que les négociations aient une nouvelle fois échoué, la solidarité entre les collègues était donc très grande.



Après 7 jours de grève, les barrages des deux entreprises furent levés à la suite d'un jugement en référé remis par un huissier et prévoyant des astreintes de € 1.000 par heure par personne en cas de non-respect. Avec une grande démonstration de force de la police, tout fut dégage et les camions furent sortis par la direction.

Pour l'UBOT-FGTB, c'était incompréhensible : une nouvelle fois, l'employeur portait purement et simplement atteinte au droit de grève. Entre-temps, l'employeur refusait même de payer le salaire du mois de mars et les indemnités de rupture restantes des ouvriers. A son tour, l'UBOT-FGTB a alors introduit une action en référé pour obtenir finalement le prononcé suivant : tous les travailleurs pouvaient prendre leur prépension, les salaires devaient être payés, l'indemnité de grève restante devait être payée et le complément de prépension serait maintenu en cas de reprise du travail.

GIRAUD IZEGEM : CHRONIQUE D'UNE MORT ANNONCÉE !

Le 26 juin 2008, nos délégués de l'UBOT-FGTB examinaient les informations économiques et financières annuelles de la firme Giraud Belgique SA. Nous savions depuis longtemps que l'entreprise se portait mal. C'était déjà la troisième année consécutive que la maison-mère française prenait en charge une part importante des dettes. À quoi cela était-il dû ? À la mauvaise politique de la part de la direction : beaucoup de kilomètres parcourus à vide et perdus, des temps d'attente

trop longs, des doubles présences sur les mêmes lieux de chargement et de déchargement, ...

En un peu plus de cinq ans, le nombre de travailleurs était tombé de 200 à 130 actifs à peine. Lorsque, lors du conseil d'administration du même jour, la direction annonçait son intention de procéder au licenciement collectif de 100 travailleurs, tout le monde savait que cela signifiait pratiquement la fin de Giraud Izegem.

Après d'interminables réunions, il fut décidé lors du conseil d'entreprise extraordinaire du 11 juillet 2008 que 71 ouvriers et 3 employés seraient finalement licenciés. On avait donc encore pu sauver quelque 25 emplois. Cependant, les masques tombèrent lors des négociations d'un plan social pour la firme. Il s'avéra qu'aucun euro n'était disponible pour conclure un plan social et que seules les obligations légales et contractuelles pour licenciement collectif allaient être respectées (indemnité de préavis et éventuellement indemnité de licenciement collectif). Pas de prépension, pas de prime de départ, pas de mesures d'accompagnement, rien, nada, nothing.

La direction menaçait de déposer le bilan en cas d'actions. Cependant, la solidarité entre les travailleurs était grande : tous les collègues qui étaient encore sur la route furent informés par téléphone et, un à un, les chauffeurs rentrèrent dans l'entreprise pour "gérer" leur camion au piquet de grève.

Des huissiers furent envoyés rapidement pour constater que les portes de l'entreprise étaient effectivement bloquées par un piquet de grève. L'ordonnance du tribunal qui suivit stipulait que les portes de l'entreprise devaient être dégagées, sous peine d'une astreinte de € 2.000 par personne par heure. Impossible dès lors de faire autrement que de lever les barrages. Cependant, le piquet de grève ne fut pas levé et personne ne reprit le travail.

Comme la direction ne voulait pas céder, malgré la proposition de la part des syndicats d'entamer une concertation, il ne nous restait plus qu'à demander l'intervention d'un conciliateur social.



Entre-temps, des chauffeurs polonais, lituaniens et russes avaient été engagés pour venir enlever les chargements qui se trouvaient encore sur la cour intérieure et pour charger et décharger les livraisons prévues chez les clients de Giraud. La direction, implacable, montrait donc clairement sa ferme volonté de briser la grève.

Mais les syndicats aussi peuvent faire preuve de créativité. Un certain nombre d'actions ludiques furent organisées : Giraud Izegem fut mis en vente sur eBay, le directeur fut invité, par le biais d'une campagne de SMS, à conclure un plan social, le monde entier fut informé de la manière dont Giraud traitait ses travailleurs à l'aide d'une campagne de courriels. Le 25 juillet, des militants se rendirent en car à Paris où, soutenus par leurs collègues français de la CGT et de la CFTD, ils rendirent une petite visite à la maison-mère.

La direction française écouta les militants et lorsqu'elle entendit que leurs exigences n'étaient ni illégales ni exagérées, elle promit de mener une enquête approfondie.

Le 28 juillet, le conciliateur social du ministère de l'Emploi réunit une nouvelle fois toutes les parties autour de la table et, le lendemain, le plan social pouvait être signé. Ce n'était pas un accord en or, mais un résultat honorable, obtenu grâce à la solidarité constante et à la mobilisation des travailleurs de Giraud Izegem.

DES EMPLOYEURS RADINS REFUSENT DE DONNER UNE COMPENSATION POUR LE CHÔMAGE ÉCONOMIQUE !

Dans la mesure où la crise se faisait déjà sérieusement sentir dans les secteurs du transport en 2009, nous avions demandé aux trois fédérations patronales du secteur du Transport routier et de la Logistique d'octroyer à leurs travailleurs une compensation pour le chômage économique sous forme de

sécurité d'existence. Ce complément était déjà d'application dans de nombreux secteurs.

Comme les employeurs avaient demandé à la Commission paritaire l'autorisation d'élargir la période de chômage économique à 13 semaines, nous attendions une certaine compensation de leur part pour les travailleurs qui allaient perdre des revenus en raison de ce chômage économique.

Cependant, les employeurs n'étaient absolument pas disposés à élaborer ensemble un système de contrôle adéquat pour le paiement d'un complément en cas de chômage économique. Nous savions bien qu'en raison de la crise économique, certaines entreprises de transport éprouvaient des difficultés à maintenir la tête hors de l'eau. Mais étant donné l'attitude des fédérations patronales, et surtout de l'U.P.T.R. dans ce cas-ci, nous ne pouvions accepter un prolongement du chômage économique que si un mécanisme de contrôle était mis en place, de préférence moyennant l'octroi d'un complément aux travailleurs. Notre organisation syndicale refusait en effet de donner carte blanche aux employeurs magouilleurs du secteur.

CEVALOGISTICS : DU RESPECT POUR LES OUVRIERS !

La discussion relative à la revalorisation du statut d'ouvrier durait depuis longtemps.

Les employeurs estimaient (à tort) que les délais de préavis pour les employés étaient trop longs et trop sévères, alors que les syndicats estimaient qu'ils étaient corrects, mais que ceux des ouvriers étaient bien trop courts.

Lorsque CevaLogistics Geel perdit son contrat avec Alcatel, il fallut licencier près de 50 personnes. Seule une poignée de travailleurs pouvait poursuivre le travail ailleurs. Les travailleurs

malheureux reçurent une indemnité de licenciement équivalente à celle des employés. Un résultat dont l'UBOT-FGTB, malgré la perte douloureuse d'emplois, pouvait tout de même s'estimer satisfaite.

Dans la même entreprise, une restructuration s'imposait également dans les deux sièges de Vilvorde et de Machele. La direction décida de fusionner les deux implantations sur le site de Vilvorde. Après de longues négociations, au cours desquelles le nombre de licenciements put être réduit à cinquante, les ouvriers licenciés reçurent la même prime de licenciement et la même prépension que celles prévues pour les employés. Les travailleurs restants étaient intégrés aux conditions les plus favorables, tandis que les conditions de travail et de rémunération étaient harmonisées vers le haut. Ces deux cas démontrent que, lorsque l'on négocie de façon responsable et conséquente, il est possible d'obtenir des résultats et d'améliorer considérablement les conditions de travail et de rémunération des ouvriers.

L'UBOT-FGTB APPRÉCIE LES OUVRIERS INTÉrimAIRES !

L'UBOT-FGTB n'est absolument pas contre les travailleurs intérimaires, bien au contraire ! C'est précisément parce que nous critiquons la façon dont les ouvriers intérimaires sont traités que nous voulons plus de respect pour ces travailleurs.

Le travail intérimaire n'est autorisé que dans des conditions bien précises : pour remplacer un travailleur permanent, par exemple en cas de maladie, pour répondre à un accroissement temporaire de la charge de travail ou pour veiller à l'exécution d'un travail exceptionnel. Cependant, lorsque l'on regarde autour de soi, surtout dans le secteur logistique, on constate que de nombreuses entreprises "utilisent" des ouvriers intérimaires plutôt que



des personnes sous contrat de travail "normal". Ainsi, certains ouvriers intérimaires travaillent pendant des semaines voire des mois avec des contrats journaliers! Certains employeurs parviennent même à mettre des travailleurs permanents au chômage économique et à engager des ouvriers intérimaires à leur place. C'est la raison pour laquelle la loi prévoit que les employeurs doivent consulter la délégation syndicale avant d'engager des intérimaires. Il incombe donc à nos délégués, dans les entreprises, de veiller à ce que le travail intérimaire reste limité et soit transformé, dès que l'occasion se présente, en contrat de travail "normal".

Pour mettre un frein à certaines situations inacceptables, nous avons demandé aux trois fédérations patronales du transport de marchandises et de la logistique d'élaborer un code de bonne conduite pour le secteur, ce qui permettrait d'évacuer un certain nombre de cas concrets et flagrants d'abus des ouvriers intérimaires. L'attitude adoptée dans un premier temps par les employeurs a montré clairement qu'ils n'étaient pas pressés de résoudre ce problème.

En effet, il s'est avéré qu'ils n'étaient pas disposés à prendre des engagements concrets pour bannir les abus du secteur. En première instance, ils n'étaient pas non plus disposés à aller plus loin que ce que prescrit la réglementation nationale. Cependant, nous nous sommes demandé quelle était l'utilité de signer un code de bonne conduite qui ne règle rien de concret et ne prescrit aucune mesure pour lutter contre les abus flagrants.

Le 17 novembre 2011, nous sommes tout de même parvenus à un accord concernant un "code de bonne conduite". Frank Moreels, secrétaire fédéral, l'a résumé comme suit : « *Ce code ne va certainement pas assez loin. Les mesures prévues sont insuffisantes et ne mettront pas définitivement un terme aux abus dans le secteur. L'UBOT-FGTB a signé parce qu'il y avait quand même quelques éléments, notamment concernant les contrats journaliers, qui devraient nous permettre de rectifier l'une ou l'autre chose sur le terrain. Bien que le progrès soit modeste, nous devons saisir cette opportunité. Cependant, nous continuerons à lutter pour l'amélioration du statut des ouvriers intérimaires.* »

FRAUDE AUX CHÈQUES REPAS
Un certain nombre de membres d'une entreprise de logistique dans le sud de la Flandre occidentale avaient pris contact avec notre secrétariat local. Leur entreprise, qui compte plus de cent travailleurs, n'avait pas de représentation syndicale. Nous avons vite compris pourquoi!

L'employeur abusait du système des chèques repas en inscrivant des chèques repas pour chaque jour sur la fiche de paie, mais en n'octroyant en réalité que des chèques repas aux travailleurs qui voulaient prêter effectivement des heures supplémentaires. L'inspection sociale est intervenue à notre demande et les travailleurs ont finalement reçu tous les chèques repas renseignés sur leurs fiches de paie, avec effet rétroactif.

Un cas d'école démontrant qu'une bonne collaboration entre l'UBOT-FGTB et les services d'inspection peut tout de suite mener à de bons résultats.

ROTAFRIC: LE BUREAU DE CONCILIATION DONNE ENTIÈREMENT RAISON À L'UBOT
Vers la mi-janvier 2011, la firme Rotafric a reçu une lettre de la section régionale UBOT de la Flandre orientale, l'informant de sa volonté de désigner D. Derudder comme délégué syndical de notre centrale. La procédure officielle avait été scrupuleusement respectée. Lorsque la direction s'est réalisée que la demande du personnel était à prendre au sérieux, elle a frappé durement. Notre candidat a été licencié sur le tas, la direction le trouvant trop "difficile".

De plus, les signataires de la demande de désigner une délégation syndicale étaient mis sous pression par la direction pour qu'ils retirent leur signature. Toutes nos tentatives d'engager des négociations avec l'employeur restaient vaines.

Confrontée au refus obstiné de l'employeur d'accepter l'installation d'une délégation syndicale, l'UBOT-FGTB a organisé le 17 janvier une action aux portes de l'entreprise.

Mais l'employeur s'obstinait à refuser d'appliquer la convention collective. L'intervention du conciliateur du SPF Emploi et Travail ne donna pas de résultat non plus. Le bureau de conciliation de la Commission paritaire était donc amené à intervenir. L'UBOT-FGTB exigea la réintroduction du travailleur dans l'entreprise, mais l'employeur continuait à se montrer intraitable, allant jusqu'à prétendre que l'UBOT avait introduit des documents falsifiés. Il va de soi que le conciliateur social n'a pu que confirmer que l'UBOT avait suivi scrupuleusement la procédure officielle.

Déménagement

EST-CE QUE FEDERAGON VOUDRAIT DYNAMITER LA PAIX SOCIALE DANS LE SECTEUR?

Alors que le travail intérimaire est interdit dans le secteur du déménagement depuis 1996, situation qui convient parfaitement aux partenaires sociaux (lisez patrons et syndicats), une troisième partie vient gâcher le plaisir.

L'interdiction du travail intérimaire dans le secteur du déménagement est une source d'irritation permanente pour Federagon, la fédération patronale du secteur de l'intérim. Il est préoccupant de constater qu'une tierce partie, qui n'est même pas compétent pour le secteur du déménagement, vienne perturber la bonne entente entre les employeurs et les syndicats du secteur.

Les partenaires sociaux du secteur du déménagement sont convaincus que les travailleurs du déménagement qui sont embauchés pour des missions temporaires, doivent être choisis dans un contingent fermé de travailleurs spécialisés ayant bénéficié d'une formation appropriée. Le secteur du déménagement n'est pas un secteur où un travailleur intérimaire non qualifié dispose des compétences requises pour effectuer ce travail spécialisé. L'emploi de déménageur requiert des qualités telles qu'intégrité, discrétion et prudence, qualités qui sont loin d'être évidentes.

L'UBOT-FGTB n'a pas hésité à entreprendre les démarches nécessaires pour signifier à Federagon que cette fédération patronale n'avait aucune compétence pour intervenir dans une matière purement sectorielle.

Taxis

En mai 2011, la section bruxelloise de l'UBOT-FGTB organise des actions dans le secteur des taxis. Il n'arrive pas souvent que les chauffeurs de taxi descendent en masse dans la rue. Au début, les langues se délient difficilement, mais une fois que la glace est brisée...

Le problème est que la majorité des chauffeurs de taxi savent parfaitement qu'il est loin d'être évident d'obtenir une rémunération correcte dans le secteur. Comme ils reçoivent souvent un pour-boire et font de temps à autre un voyage qui leur permet de gagner un petit extra, ils ont plutôt un réflexe défensif. Pourtant, la plupart des chauffeurs confirment qu'ils préfèrent être payés correctement. Mais de nombreux chauffeurs de taxi se taisent, gênés, quand on aborde la question des faux indépendants.

Nous avons en tout cas noté un certain nombre de points d'action dont nous estimons qu'ils devraient trouver une solution à court terme:

Une représentation syndicale dans les petites entreprises de taxi: les représentants des travailleurs doivent avoir la possibilité d'intervenir dans les PME également.

La lutte contre la fraude sociale et fiscale dans le secteur doit être organisée plus efficacement:

- Les faux indépendants doivent recevoir un contrat de travail et être rémunérés correctement comme les chauffeurs salariés.
- Les différentes autorités et instances doivent se concerter entre elles.

Tous les chauffeurs de taxi sont les bienvenus à l'UBOT

L'UBOT-FGTB trouvait qu'il s'agissait d'une occasion unique pour faire sortir enfin les travailleurs du secteur de leur coquille et pour s'attaquer sérieusement à la problématique des chauffeurs de taxi bruxellois. Le 24 novembre 2011, une assemblée générale des chauffeurs de taxi est organisée à Bruxelles en présence de Philippe Van Mulder, Secrétaire général de la FGTB de Bruxelles, Frank Moreels, Secrétaire fédéral de l'UBOT et Sandra Langenus, Secrétaire régionale de l'UBOT.

15 chauffeurs sont venus expliquer leurs problèmes. Nous n'en croyions pas nos oreilles: des chauffeurs qui doivent payer pour conduire leur taxi (forfait - loyer), fiches salariales incorrectes, entreprises sans licence qui empestent le marché, amendes exorbitantes pour sanctionner des infractions qui n'en sont pas,...

Ahurie, l'UBOT-FGTB est fermement décidée à engager la lutte contre ces abus. Le secteur bruxellois des taxis entendra encore parler de l'UBOT!



Assistance dans les aéroports

Le 13 mars 2008, le Premier Ministre Leterme propose à la radio et dans les journaux d'interdire les vols de nuit au-dessus de Zaventem entre minuit et 4 heures du matin. Un coup de tonnerre dans un ciel serein, aussi bien pour les organisations syndicales que pour DHL. L'UBOT-FGTB réagit immédiatement, n'épargne nullement ses critiques. Ripostant du tac au tac, elle annonce des actions pour le cas où cette proposition deviendrait réalité.

CHARGE DE TRAVAIL TROP LOURDE !

Au mois d'août 2008, une grève spontanée éclate à Zaventem chez Flightcare et Aviapartner, les deux manutentionnaires sur l'aéroport qui assurent le chargement et le déchargement des bagages des avions. L'UBOT-FGTB reçoit une volée de bois vert parce qu'elle reconnaît et soutient même activement la grève du personnel.

Mais personne ne parle du fond du problème : l'immense charge de travail et le manque criant de personnel. On n'a d'yeux que pour les vacanciers échoués à l'aéroport qui voient tomber leurs vacances (partiellement) à l'eau.

Pourtant, dans les deux entreprises, nos délégués avaient mis le doigt sur la plaie depuis plus d'un an. Tant au conseil d'entreprise qu'au comité pour la prévention et la protection au travail et à l'occasion de la concertation syndicale, ils avaient informé la direction de l'existence de ces problèmes et de la situation explosive. Ils avaient adressé à la direction plusieurs notes très explicites qui annonçaient clairement qu'en l'absence de mesures, la grève devenait inévitable.

Mais les directions ne prennent pas la moindre initiative. L'UBOT-FGTB assume alors la pleine responsabilité des actions, même si elle sait qu'elle ne recueillera pas la sympathie des vacanciers. Bien entendu, l'UBOT regrette les conséquences pour les voyageurs, mais dans ce dossier, les seules responsables sont les directions. Charger et décharger les avions avec trop peu de personnel ne reste pas sans conséquences pour les ouvriers. En effet, le personnel est victime de lé-

sions physiques, est surmené, en proie au stress, ... Bon nombre d'ouvriers mis au travail pendant les mois de vacances très chargés ne reçoivent pas une formation suffisante, les procédures de sécurité ne sont pas toujours respectées, avec toutes les conséquences qui s'ensuivent. Le personnel essaie de suivre, court d'un avion à l'autre, fait tout son possible, mais tant va la cruche à l'eau qu'à la fin elle se casse. Et c'est ce qui se passe effectivement. Pourtant, l'UBOT-FGTB et ses militants proposent une solution : embaucher suffisamment de personnel et en temps utile. Mieux planifier et prévoir. Impliquer les travailleurs à l'élaboration des solutions que l'on envisage. Et surtout : organiser une communication claire et transparente !

TROP PEU DE PERSONNEL, TROP DE TRAVAIL

Fin août 2011, la situation explose de nouveau. Trop peu de personnel pour trop de travail. C'est apparemment une constante à l'aéroport. Chaque année, c'est la catastrophe chez les manutentionnaires. Trop peu de monde pour faire tout le travail. Le plus souvent à peine trois personnes pour la maintenance d'un avion. Parfois, deux ouvriers doivent charger et décharger jusqu'à six tonnes !

L'UBOT-FGTB n'a rien à se reprocher : nos représentants avaient déjà tiré la sonnette d'alarme à plusieurs reprises. Mais trop c'est trop : les ouvriers arrêtent le travail. Nos délégués n'ont tout simplement pas d'autre choix. Ce dimanche, ils sont harcelés d'appels, de coups de téléphones, de messages. Des collègues ayant plus de 20 ans d'expérience sont vraiment à bout. Nos délégués rassemblent toutes les équipes et tiennent une assemblée du personnel. Celle-ci terminée, plus personne ne veut reprendre le travail. Les ouvriers sont épuisés, n'en peuvent plus. Pourtant, à ce moment, il existait bel et bien un accord avec la direction sur la composition minimale des équipes par type d'avion. Le problème est que le management ne respecte pas les accords conclus. Il n'y a plus la moindre confiance dans le management et dans ces conditions, il n'est pas facile de

convaincre les collègues de reprendre le travail.

L'équipe de l'UBOT-FGTB réussit pourtant à le faire, même si elle sait qu'il faudra un deuxième tour de négociations. Les revendications des délégués étaient pourtant logiques : l'interprétation correcte et le respect des engagements et des accords pris. Des embauches supplémentaires dans tous les départements occupant des ouvriers. Mais avant tout, la direction doit s'engager à donner un signal clair aux cadres moyens indiquant qu'ils doivent traiter les ouvriers avec respect pour regagner leur confiance. Finalement, un accord - difficile - intervient. Mais nos délégués sont sur leurs gardes. Le dispatching peut s'attendre à un contrôle permanent du respect des engagements pris. Si la direction ne tient pas parole, elle rencontrera à nouveau l'UBOT sur son chemin. Si la santé et la sécurité des travailleurs sont en danger, l'UBOT-FGTB se mobilisera à nouveau.

UN TROISIÈME MANUTENTIONNAIRE À L'AÉROPORT : NON, MERCI !

Le 24 novembre 2008, le secrétaire d'État Etienne Schouppe lâche une bombe sur l'aéroport de Zaventem lorsqu'il annonce sa ferme intention d'autoriser un troisième manutentionnaire sur l'aéroport. Pour justifier l'éventuelle venue d'un troisième manutentionnaire, il invoque toutes sortes de faux arguments. La concurrence serait de nature à améliorer l'efficacité des services au profit des clients (rapidité de la manutention). De plus, elle influencerait les prix à la baisse, au profit des compagnies aériennes. Et bien sûr, le service serait mieux garanti car lorsque le personnel d'un manutentionnaire arrête le travail, les deux autres manutentionnaires pourraient reprendre le travail. Pourtant, des exemples de l'étranger démontrent que ces arguments ne tiennent nullement la route. Ainsi, en Grande-Bretagne, dans certains aéroports, cinq manutentionnaires ou plus sont parfois actifs... avec pour résultat des temps d'attente plus longs pour les clients en raison de la désorganisation, et plus de stress et des conditions de sécurité moins bonnes pour le personnel.



L'UBOT-FGTB craint fort qu'une augmentation du nombre de manutentionnaires soit synonyme de concurrence accrue... dont le personnel fera les frais, qu'il y ait des coupes sombres dans les conditions de travail et de salaire des travailleurs et qu'on exige encore davantage de flexibilité de leur part "pour rester concurrentiels". De plus, ils réaliseront d'importantes économies en remplaçant moins vite le matériel utilisé ou en diminuant la fréquence des opérations d'entretien, ... au détriment de la sécurité du personnel.

Comme principale organisation syndicale dans le secteur de la manutention dans les aéroports, l'UBOT-FGTB demande depuis des années la création d'un pool des ouvriers aéroportuaires. Ce pool pourrait apporter une solution, non seulement aux préoccupations des travailleurs, mais aussi aux demandes patronales d'une plus grande flexibilité.

AVIAPARTNER LÂCHÉ, MAIS PAS PAR L'UBOT
Consternation totale lorsque le 8 juin 2011, on apprend que la firme Aviapartner a perdu sa licence sur l'aéroport de Zaventem au profit de Swissport, le premier manutentionnaire aéroportuaire dans le monde. La licence de Flightcare, l'autre manutentionnaire sur l'aéroport, est (heureusement) renouvelée pour une période de 7 ans.

Décision incompréhensible de la BAC (TBAC) qui menace directement plus de 1.000 emplois. Pour l'UBOT-FGTB, la priorité des priorités, c'est le maintien de l'emploi, l'objectif étant de garantir que les travailleurs d'Aviapartner conservent leur boulot après le 1er novembre. Encore le jour même, l'ensemble du personnel d'Aviapartner se met en grève en réaction à la nouvelle dramatique qui vient de leur tomber sur la tête.

Lors des négociations qui suivent, l'UBOT-FGTB continue à se battre pour le maintien de l'emploi de tous les tra-

vailleurs ainsi que de leurs conditions de salaire et de travail.

Mais elle exige également des garanties concernant la sécurité du matériel et des procédures de travail ainsi que concernant la composition suffisante des équipes par avion et par mission. Aussi bien Flightcare que Swissport sont d'accord pour signer un protocole, s'engageant à reprendre tous les travailleurs ayant un contrat d'Aviapartner avec maintien de leurs conditions de travail et de salaire. De plus, nous parvenons à négocier un accord identique pour les sept prochaines années, réglant le transfert du personnel en cas de changement des contrats commerciaux. C'est grâce à la solidarité de l'ensemble du personnel et des collègues de Flightcare que nous avons réussi à obtenir cet accord unique en son genre sur l'aéroport.

LES PROCÉDURES EN JUSTICE MONTRENT QUE L'UBOT-FGTB AVAIT RAISON

L'UBOT-FGTB avait déjà mis en garde contre les problèmes posés par la procédure d'octroi des licences. Procédure pour le moins peu transparente, peu précise et peut-être même inéquitable. Résultat : une avalanche de procédures devant les tribunaux contre l'octroi d'une licence à Swissport au détriment d'Aviapartner.

Entre-temps, les licences de Flightcare et d'Aviapartner ont été renouvelées à titre provisoire. L'UBOT-FGTB reste vigilante. Sans se prononcer pour ou contre l'une ou l'autre société, l'UBOT-FGTB ne poursuit qu'un seul objectif : défendre les intérêts des travailleurs, de tous les travailleurs !

Contre une nouvelle libéralisation de la manutention

Le 14 novembre dernier, les militants de l'UBOT-FGTB et leur organisation européenne, l'ETF, ont opposé un NON catégorique à une nouvelle libéralisation de la manutention au sol dans les aéroports, non seulement à Bruxelles, mais dans neuf autres aéroports européens, où des collègues de syndicats amis ont également mené des actions. Il s'agissait d'un premier coup de semonce lancé à la Commission européenne pour lui rappeler que nous n'accepterons pas de nouvelle libéralisation de la manutention au sol. Car nous savons qui en sera la première victime : le personnel !



APERCU PRIMES DE FIN D'ANNEE 2011

AUTOBUS & AUTOCARS

Personnel roulant services publics d'autobus VVM: €2.542,77 bruts.

Personnel roulant services publics d'autobus SRWT: €2.346,55 bruts.

Personnel roulant services spécialisés d'autobus et autocars: €1.879,52 bruts.

Personnel de garage: $\frac{38 \text{ h} \times \text{salaire horaire décembre 2011} \times 52}{12}$

12

Pour tous ces sous-secteurs le fonds social autobus et autocars paie une avance de €110 bruts.
[Ce montant correspond à €84,07 nets.]

TRANSPORT DE MARCHANDISES & LOGISTIQUE

Le montant brut de la prime de fin d'année est égal à 5% du salaire brut à 100%, déclaré par les employeurs de la catégorie ONSS 083 pour leurs travailleurs à l'ONSS pour la période du 01.07.2010 au 30.06.2011.

Pour que l'ouvrier ait droit à la prime de fin d'année, le salaire brut déclaré pendant la période de référence doit s'élever à €3.718,40 minimum.

Le Fonds social Transport routier & Logistique n'octroie donc pas de prime lorsque le montant brut ainsi calculé est inférieur à €185,92.

DÉMÉNAGEMENTS

$\frac{170 \times \text{salaire horaire effect. payé en décembre 2011} \times \text{nombre de mois de prestations de travail}}{12}$

12

ASSISTANCE DANS LES AÉROPORTS

164,66 x le salaire horaire effectif du mois de décembre 2011.

COMMERCE DE COMBUSTIBLES

Le montant brut de la prime de fin d'année est égale à 6,35% du salaire brut à 100%, déclaré par l'employeur à l'ONSS au cours de la période du 01.07.2010 au 30.06.2011 compris.

PRIMES SYNDICALES 2011

Un petit aperçu des primes syndicales payées dans les différents secteurs.

Vous travaillez dans le secteur Transport routier & Logistique ? Dans le courant du mois de décembre 2011, vous recevrez de la part du Fonds social Transport routier & Logistique le formulaire 'prime syndicale' au moyen duquel vous pourrez obtenir le paiement de la prime syndicale 2011 pour un montant de €130.

Vous travaillez dans le secteur du Déménagement ? Dès janvier 2012, vous pouvez vous présenter au secrétariat de l'UBOT pour recevoir votre prime syndicale 2011 (€125).

Vous travaillez dans le secteur Taxis ? Dès janvier 2012, vous pouvez vous présenter au secrétariat de l'UBOT pour recevoir votre prime syndicale 2011 (€125).

Vous travaillez dans le secteur de l'Assistance dans les aéroports ? A partir de fin décembre 2011, vous recevrez de la part du fonds social un formulaire 'prime syndicale' au moyen duquel vous pourrez obtenir le paiement de la prime syndicale 2011 pour un montant de €130.

Vous travaillez dans le secteur du Commerce de combustibles ? Dans le courant du mois de décembre 2011, vous recevrez de la part du Fonds social du Commerce de combustibles le formulaire 'prime syndicale' au moyen duquel vous pourrez obtenir le paiement de la prime syndicale 2011 pour un montant de €130.

Vous travaillez dans le secteur Autobus & autocars ? C'est seulement au printemps 2012 que vous recevrez de la part du Fonds social des autobus et des autocars une carte de légitimation au moyen de laquelle vous pourrez obtenir le paiement de la prime syndicale 2011. Les montants des primes (temps plein et temps partiel) ne sont pas encore connus.

DU NOUVEAU POUR LES CHAUFFEURS DE TAXI ET LES CHAUFFEURS DES SERVICES DE LOCATION

CHÈQUES CADEAUX

Aussi bien les chauffeurs de taxi que les chauffeurs des services de location reçoivent en décembre 2011 des chèques cadeaux de leur employeur.

Pour avoir droit à ces chèques cadeaux, il faut remplir les conditions d'octroi suivantes:

- Justifier d'au moins deux ans d'ancienneté dans le secteur.
- Avoir au moins un jour de prestations de travail effectives en 2011.

Pour un travailleur à temps plein ou un travailleur occupé dans un régime de travail supérieur à un mi-temps, le montant total des chèques cadeaux a été fixé à €35.

Les travailleurs occupés dans un régime de travail de 50% ou moins de celui d'un travailleur à temps plein, recevront le montant de €17,50 à titre de chèques cadeaux.

Petit détail: l'employeur peut ensuite récupérer le montant des chèques cadeaux auprès du Fonds social du secteur.

AUGMENTATION DE L'INDEMNITÉ D'ANCIENNETÉ

L'indemnité d'ancienneté, qui est payée fin janvier aux chauffeurs de taxi, sera relevée conformément au protocole d'accord conclu pour la période 2011-2012.

Les pourcentages majorés de la recette annuelle de l'année écoulée (hors TVA) sont les suivants:

- 0,50% après 3 ans de services ininterrompus dans la même firme;
- 1,00% après 5 ans de services ininterrompus dans la même firme;
- 1,50% après 10 ans de services ininterrompus dans la même firme;
- 2,00% après 15 ans de services ininterrompus dans la même firme;
- 2,50% après 20 ans de services ininterrompus dans la même firme.

Pour avoir droit à l'indemnité d'ancienneté, le travailleur doit

- justifier de 200 journées travaillées et/ou assimilées au cours de l'année écoulée (les jours d'interruption dans le cadre du crédit temps sont considérés comme des jours assimilés);
- être encore au service au 31/12/2011.

Les chauffeurs qui quittent l'entreprise avant le 31/12/2011 pour prendre leur pension ou leur prépension, ont également droit à l'indemnité d'ancienneté, mais proportionnellement à la période prestée.

ADAPTATION DES SALAIRES DES CHAUFFEURS DES SERVICES DE LOCATION

Nous tenons à vous rappeler que les salaires des chauffeurs des services de location seront augmentés de 0,3% au 1er janvier 2012, comme convenu dans le protocole d'accord 2011-2012.

Au moment où cette édition sort des presses, les nouveaux salaires ne sont pas encore connus. Nous ne manquerons pas de les publier dans la prochaine édition de notre magazine En Route.

AUTOBUS ET AUTOCARS

SERVICES RÉGULIERS SPÉCIALISÉS D'AUTOBUS

Dans le protocole d'accord des services réguliers spécialisés d'autobus il a été convenu que les salaires des chauffeurs seront augmentés de 0,3% à partir du premier janvier 2012.

Les nouveaux salaires seront publiés dans la prochaine édition d'En Route.

SERVICES PUBLICS D'AUTOBUS VVM

Comme convenu dans le protocole d'accord les salaires des chauffeurs, sous-traitants de De Lijn, seront augmentés de 0,3% à partir du premier janvier 2012.

Les nouveaux salaires seront publiés dans la prochaine édition d'En Route.

SALAIRES AUTOCARS : NAVETTES, LIGNES INTERNATIONALES ET TOURISME

Suivant l'évolution de l'indice les salaires et l'indemnité RGPT ont été relevés de 3,20% le 1^{er} octobre 2011.

SERVICES 1 CHAUFFEUR

Temps de service	Salaire en € par amplitude	Indemnité RGPT € nets par h max. 12 h/jour
Jusqu'à 6h00	58,69	1,38
De 6h01 jusqu'à 12h	96,71	1,38
Par h au-delà de 12h	10,73	1,38 max. 16,56

SERVICES PLUSIEURS CHAUFFEURS

Temps de service	Salaire en € par amplitude	Indemnité RGPT € nets par amplitude
11 heures	78,68	€ 1,38 nets/h
12 heures	86,76	€ 1,38 nets/h
13 heures	94,95	€ 1,38 nets/h
14 heures	103,06	€ 1,38 nets/h
15 heures	111,23	€ 1,38 nets/h
16 heures	119,41	€ 1,38 nets/h
17 heures	127,46	€ 1,38 nets/h
18 heures	135,66	€ 1,38 nets/h
19 heures	143,76	€ 1,38 nets/h
20 heures	151,94	€ 1,38 nets/h
21 heures	160,11	€ 1,38 nets/h

DISPOSITIONS COMMUNES POUR LES TROIS CATEGORIES

Heures supplémentaires à payer pour une amplitude : 1.564,50 h par semestre du 01.01 au 30.06 ou du 01.07 au 31.12 :	€ 12,52/h
Heures supplémentaires prestées les dimanches et jours fériés ou leurs jours de compensation	€ 16,69/h
Jour d'inactivité à l'étranger :	€ 79,62
Prestations : 6h complètement effectuées à l'étranger :	RGPT € 1,38/h + € 79,62
Travail de garage jusqu'à amplitude de 6h30 :	€ 79,62
Travail de garage amplitude de 6h31 jusqu'à 8h :	€ 94,99
Travail dominical :	
a) paiement des prestations au tarif normal	
b) récupération endéans les 6 jours : pas de salaire	
c) récupération plus tard dans l'année :	€ 96,71
Travail aux jours fériés :	
a) paiement des prestations au tarif normal	
b) récupération endéans les 6 jours ou plus tard	€ 96,71
Déplacement de : 6h00 avec un autre véhicule :	€ 79,62
Déplacement de : 6h00 avec un autre véhicule :	€ 58,69
Salaire horaire chômage technique, maladie accident de travail, chômage :	€ 12,7245
Travail mixte : services publics d'autobus-autocar : indemnité journalière complètement selon le salaire	
Travail mixte : autocars-services spéciaux d'autobus : indemnité journalière complètement selon les secteur dans lequel le plus d'heures a été prestées.	
L'employeur met des vêtements de travail à disposition : indemnité pour entretien :	€ 17,10/an
L'employeur ne met pas de vêtements de travail à disposition :	€ 7,44/mois
Indemnité d'ancienneté : € 2 par prestation pour chauffeurs ayant au moins 10 ans d'ancienneté dans la même entreprise.	

SALAIRES PERSONNEL DÉMÉNAGEMENTS

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	Salaire horaire en € 38 h/semaine
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 € 2,93 depuis 01.11.2011.

Les indemnités de séjour ont été adaptées à l'indice au 01.11.2011 :

- Logement et petit-déjeuner : € 15,40.
- Repas de midi : € 12,34.
- Repas du soir : € 10,73.
- Total : € 38,47.

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.

COMMERCE DE COMBUSTIBLES

Comme convenu dans le protocole d'accord 2011-2012 les salaires minimums bruts et les salaires réels bruts du secteur
Commerce de Combustibles seront augmentés de € 0,05 au premier janvier 2012.

L'indemnité RGPT sera aussi augmentée de € 0,05 nets par heure au premier janvier 2012.

TRANSPORT DE CHOSES ET LOGISTIQUE

Comme convenu dans le protocole d'accord le norme salarial de 0,3% pour ce secteur est rempli par une augmentation des
indemnités d'ancienneté supplémentaires de € 0,05 par heure, introduit après un an d'ancienneté dans l'entreprise.

Pour les chauffeurs, ressortant sous la compétence de la Commission Paritaire du Transport, mais transportant des com-
bustibles pour compte de tiers, les salaires des chauffeurs seront augmentés de € 0,30 par heure à partir du premier janvier
2012, sans toutefois dépasser les barèmes de la Commission Paritaire 127, en attendant la réalisation du rapprochement des
conditions salariales de la Commission Paritaire 140 de celles de la Commission Paritaire 127.

Les membres de l'UBOT en ont pour leur argent !

10 BONNES RAISONS POUR DEVENIR MEMBRE DE L'UBOT ET DE LE RESTER !

A l'UBOT Transport routier & Logistique, nous faisons plus pour nos affiliés que dans les autres syndicats. Vous, les membres de l'UBOT, le savez très bien. Mais il y a des ouvriers qui ne sont pas affiliés à notre centrale professionnelle et qui ne savent donc pas toujours ce qu'ils manquent. Donc, et également pour tous ceux qui l'ont oublié déjà, un aperçu.

1 44 antennes de l'UBOT

L'UBOT Transport routier est présente à 44 secrétariats et antennes répartis sur toute la Belgique. Si tu as des questions concernant tes conditions de salaire ou de travail, ta pension ou prépension, ton pécule ou tes jours de vacances, le crédit-temps, les impôts, ..., tu peux aller à un de ces secrétariats. Les bureaux FGTVB sont bien évidemment là aussi pour t'aider. Nos bureaux régionaux peuvent, bien sûr, te donner également des informations sectorielles, comme les salaires horaires, la durée du travail, les CCT, les frais de transport, le petit chômage et ainsi de suite.

2 Lecture gratuite de la carte tachygraphe - calcul gratuit du salaire

Nos secrétariats régionaux disposent de l'équipement nécessaire pour faire des calculs de salaire. Nous entrons dans l'ordinateur les données de ta carte de conducteur digitale et sur base de cela, nous pouvons détecter les éventuelles infractions aux temps de repos et de conduite et faire aussi le calcul de ton salaire.

3 L'UBOT se rend aux affiliés

Depuis sa mise en service, notre bureau mobile a déjà pris la route des centaines de fois. Des parkings, terrains industriels, manifestations, ... le bus de l'UBOT est là partout où tu es présent. Tout comme aux secrétariats régionaux, tu peux nous contacter à notre bureau mobile pour des informations sur le secteur dans lequel tu travailles, la législation générale et même "on the road", nous pouvons faire des calculs de salaire ou faire lire ta carte de conducteur digitale.

4 1250 délégués UBOT dans les entreprises

Dans les firmes mêmes, plus de 1.250 délégués de l'UBOT se tiennent à la disposition pour défendre tes droits. Jour après jour, ces gens sont là pour te défendre, ainsi que tes collègues de travail.



5 Des délégués bien formés

L'UBOT se fait un point d'honneur d'avoir des délégués qui agissent sur le terrain en connaissance de cause. C'est pourquoi ils reçoivent une bonne formation. Est-ce que devenir militant de l'UBOT Transport routier & Logistique t'intéresse ou envisages-tu de poser ta candidature aux élections sociales ? Sache alors que nous pouvons toujours t'accompagner par nos formations de militants fédérales. Dans ces formations, tu seras informé sur différents thèmes, ce qui te permet de t'engager bien "armé" dans la lutte.

6 Assistance juridique pour tous les affiliés

Un travailleur qui est affilié, ne se retrouve jamais seul au moment où l'employeur dépasse les bornes ou ne respecte pas la loi ou les conventions collectives de travail. Quelqu'un qui est licencié abusivement ou ne reçoit pas le salaire prévu par les CCT, sera aidé. Par nos délégués et militants, mais également par nos secrétaires, propagandistes et collaborateurs qui ont tous reçu une formation professionnelle. Ou par nos offices de droit social. A l'entreprise si c'est possible, devant le tribunal s'il le faut. Quelqu'un qui est affilié à notre centrale (depuis au minimum six mois), a droit à une assistance gratuite.

7 Prime syndicale

Celui qui paie, pour toute une année, une cotisation à l'UBOT Transport routier & Logistique, recevra cette même année ou début de l'année prochaine un remboursement partiel de ses cotisations sous la forme d'une prime syndicale. Le montant de cette prime varie selon le secteur.

8 Oreditach, une manière peu chère de lire ta carte de conducteur digitale

Par le biais de notre secrétariat fédéral, tu as la possibilité d'acheter "Oreditach Print" avec 30% de réduction. Si tu es membre de l'UBOT Transport routier & Logistique, la clé USB avec le logiciel nécessaire pour lire ta carte de conducteur digitale, ne coûte que €48,28 au lieu de €69,00. Le programme, que nous utilisons également à nos propres secrétariats, est très facile à utiliser et te donne immédiatement un aperçu de tes prestations, sans perte de tes temps de conduite, mais aussi des éventuels dépassements des temps de repos et de conduite.



9 Des réductions chez Autogrill

Tu es membre de l'UBOT Transport routier & Logistique et tu travailles comme chauffeur de camion ? Alors tu peux demander à notre secrétariat fédéral de recevoir une

Autogrill Trucker Club Card

Cette carte te donne 20% de réduction dans les restaurants self service de Carestel, AC Restaurants, Autogrill et Ciao en Belgique et au Luxembourg.

En plus, tu as droit à 20% de réduction dans tous les établissements Pizza Hut Express et Délifrance présents sur les sites Carestel, AC Restaurants et Autogrill en Belgique et aux Pays-Bas. Et un café gratuit t'attend à l'achat d'un plat chaud et d'une boisson.

Tu es membre de l'UBOT Transport routier & Logistique et tu travailles comme chauffeur de car de tourisme ? Alors tu peux demander à notre secrétariat fédéral de recevoir une **Autogrill Bus Club Card**. Dès le moment où au moins 20 de tes passagers font une commande, tu reçois, sur présentation de cette carte, un repas gratuit et des avantages supplémentaires. La fourniture de ces avantages ne se limite pas au lunch ou au dîner, mais est également valable pour le petit déjeuner ou le café et gâteaux.



10 Service spécial pour le fils ou la fille

Tu as des enfants ? A partir de l'âge de 12 ans, jusqu'au moment où ils vont travailler, ils peuvent devenir gratuitement membres de ton syndicat, la FGTVB. Avec le service approprié. Vérifier s'ils ont droit à une bourse d'études, défendre leurs droits dans leur travail d'étudiant, fournir des informations sur la combinaison étudier et travailler, ... ils reçoivent tout cela gratuitement de ton syndicat.

L'UBOT lutte contre l'injustice

Contre l'injustice... en Belgique, mais aussi dans le reste du monde, où il est souvent plus difficile encore de militer pour un syndicat. Parfois, c'est carrément interdit! Le travail syndical ne s'arrête pas aux frontières d'un pays.

OSANLOO: INSTALLER UN SYNDICAT AU RISQUE DE SA VIE

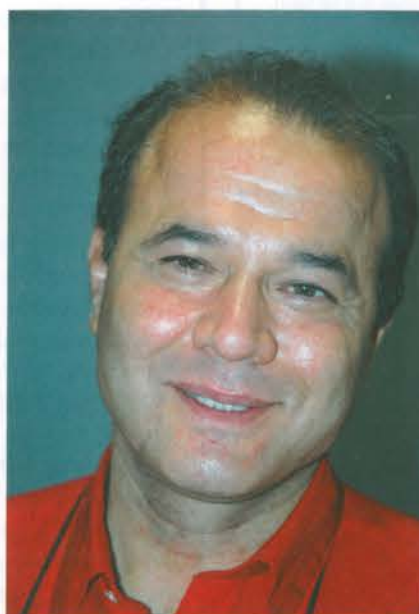
Osanloo Mansour est son nom. Il est un militant syndical iranien qui a été arrêté et condamné à cinq ans de peine de prison en Iran.

Pourquoi? Pour la simple raison qu'il avait installé un syndicat indépendant pour les chauffeurs de bus de Teheran. Le gouvernement iranien se fiche sans aucun scrupule de toutes les règles internationales. La liberté syndicale, la liberté de se réunir, les droits fondamentaux de l'homme, ... les autorités religieuses les jettent tous à la poubelle sans sourciller.

Pendant son séjour en prison, Osanloo est torturé, on lui refuse tout soin médical jusqu'à ce qu'il soit presque trop tard, il se retrouve dans la cellule d'isolement pendant des semaines, ...

L'UBOT écrit des lettres au gouvernement iranien et à l'ambassade iranienne en Belgique, interpelle le Ministre des Affaires Etrangères belge, fait appel aux eurodéputés alliés pour les mobiliser et les sensibiliser, lance des pétitions, rend Osanloo Mansour affilié d'honneur de notre syndicat, ...

Et avec succès: car après avoir été emprisonné pendant 5 ans, Osanloo est finalement libéré le 2 juin 2011. La solidarité internationale aide!



ET LES AUTRES?

Malheureusement, Osanloo Mansour n'est pas un cas isolé. Gholamreza Gholamhosseini, membre du conseil d'administration de son syndicat, est lui aussi arrêté le 24 juin 2008 par la police de Téhéran, pendant qu'à ce moment-là, un événement a lieu dans le cadre de la journée iranienne des femmes.

Gholamhosseini est arrêté et porté au bureau de police de Gisha. Bien qu'il ne soit pas accusé d'un seul crime, le juge - le même qui avait traité le dossier d'Osanloo - ordonne que Gholamhosseini sera également emprisonné. L'incarcération est à durée indéterminée, pendant que l'on "examine" son dossier.

FARZAD, ALI, ... (LA LISTE EST BIEN TROP LONGUE)

Le même sort pour Farzad Kamangar, un enseignant et militant syndical, et le journaliste Ali Reza Saghafi, qui sont aussi arrêtés et enfermés dans la prison mal famée d'Evin.



UPS CAMÉLÉON

L'Iran n'est pas le seul pays où on fait du tort aux gens. Le 1er septembre 2010, l'UBOT participe à une journée d'action internationale pour les travailleurs licenciés de UPS Turquie qui est organisée par le syndicat international du transport, ITF.

Avec nos collègues néerlandais de FNV Bondgenoten, nous décidons d'immerger le call-center de UPS Pays-Bas d'appels téléphoniques afin de perturber son fonctionnement, et par conséquent, les activités de UPS aux Pays-Bas. Le fait que UPS Pays-Bas fait noter une baisse du chiffre d'affaires de 30% pour ce jour-là démontre que notre action était une réussite.

A partir de divers bureaux de l'UBOT, les collaborateurs téléphonent pendant toute la journée à UPS pour diverses raisons. Pour faire envoyer des paquets de droits syndicaux ou pour déposer une plainte parce que les paquets de droits syndicaux n'ont pas encore été livrés en Turquie.

Mais pourquoi est-ce que nous menons cette action? Parce que UPS est un caméléon. Dans les pays d'Occident, ils respectent les règles quand il s'agit de droits syndicaux. En Turquie, ce n'est apparemment pas nécessaire.

Depuis le mois de mai 2010, plus de 200 membres du syndicat turc Tümtis se trouvent devant les portes de UPS pour réclamer leur emploi. Le motif de leur licenciement? Ils sont membres d'un syndicat pour pouvoir lutter pour de meilleures conditions de salaire et de travail.

Les militants sortent par tous temps, sont menacés et même tirés dessus par la direction. Quand quelqu'un leur rend visite pour leur manifester la solidarité internationale, la police anti-émeute débarque avec son canon à eau et ses mitrailleuses, prête à tirer.

Le 9 octobre 2010, une petite délégation de l'UBOT est présente en Turquie avec quelques camarades d'autres pays européens pour rendre une visite de solidarité au piquet de grève. L'accueil est frénétique et chaleureux, un grand contraste avec l'escadron de police armé jusqu'aux dents qui avait débarqué en masse sur place. Nous sommes vraiment impressionnés par la combativité de nos camarades turcs. Une leçon en humilité pour nous.



TROUVÉS: CHAUFFEURS SLOVAQUES, ABANDONNÉS SANS UN SOU SUR UN PARKING!

Le 15 novembre 2010, une quinzaine de chauffeurs slovaques interpellent notre secrétariat régional de l'UBOT à Tournai. Ils ont été abandonnés sur un parking belge sans un sou.

Le groupe d'entreprises DFI est le propriétaire de quatre entreprises sur quatre diverses locations: Belgique, Luxembourg, Slovaquie et Roumanie. Chaque site a le même administrateur délégué. Il y a des chauffeurs belges et français, mais la majorité est slovaque et ne parle pas le français. Les chauffeurs belges et français ont un contrat belge et sont soumis à la législation belge. Les Slovaques ont un contrat slovaque et travaillent pour un salaire mensuel de - attention - €497,91.

Un salaire "honnête" pour des prestations de 17h en moyenne par jour? Leur maison: leur camion. Les chauffeurs belges et français sont régulièrement mis en chômage économique, pendant que les chauffeurs slovaques roulent.

Pendant le week-end du 13 et 14 novembre, l'employeur rassemble tous les travailleurs slovaques sur un parking où ils se réunissent régulièrement. Ils doivent immédiatement vider leur camion et tous leurs effets personnels sont chargés dans des mini-bus avec pour destination la Slovaquie. Il y a juste assez de place dans les mini-bus pour mettre quelques chauffeurs malades sur le transport. Une quinzaine d'hommes se retrouvent seuls, abandonnés, sur le parking.

Ils n'ont pas un sou puisqu'ils n'ont plus reçu de salaire depuis août 2010. Leurs "maisons", les camions, sont disparues aussi. L'employeur leur communique sur place qu'il met fin à ses activités et qu'il a vendu les camions. Il n'y avait, en Slovaquie, bien évidemment pas plus qu'une entreprise boîte à lettres où il n'y a jamais eu une seule activité.

Les travailleurs ne sont cependant pas licenciés "officiellement", le bilan n'est pas déposé et l'entreprise reste enregistrée dans le registre commercial.

Avec l'aide de notre secrétaire régional et des propagandistes et avec la collaboration de l'ambassade slovaque, les chauffeurs retournent tous dans leur propre pays.

L'UBOT se bat pour ta sécurité et santé



Les parkings le long des autoroutes belges: dangereux, insuffisants et inconfortables

LES RESPONSABLES POLITIQUES

JACASSENT DEPUIS 5 ANNÉES DÉJÀ...

En 2007, l'UBOT publie pour la première fois son dossier de presse sur les "Parkings sécurisés". Les conclusions se résument en cinq constats :

- La vie le long de la route est chère.
- L'hygiène personnelle n'est pas facile, surtout pour les chauffeurs féminins. Les installations sanitaires sont insuffisantes.
- Les parkings n'offrent pas assez de places le soir et la nuit.
- La création de parkings confortables est principalement un problème européen.
- La sécurité sur les parkings n'est pas prioritaire pour les autorités publiques.

L'UBOT-FGTB ne fait pas seulement les constats, mais formule également des propositions concrètes pour résoudre les problèmes :

- Stimuler une approche européenne cohérente pour s'attaquer à la problématique des parkings.
- Créer une réglementation européenne pour les parkings, reprenant un nombre de normes minimales pour la construction de parkings sécurisés et confortables.
- Réaliser des aménagements mineurs, comme par exemple la création d'espaces verts, des places séparées pour garer les camions réfrigérés, l'ajout de caméras afin d'augmenter la sécurité et le confort sur les parkings.
- Faire de sorte à ce que la vie sur la route devienne moins chère par la mise en œuvre d'un système de réductions dans

les restaurants routiers et les boutiques pour les chauffeurs professionnels.

- Investir les amendes infligées aux chauffeurs de camion dans l'infrastructure sur et autour des parkings, afin de les rendre moins dangereux, plus confortables et plus nombreux.

PENDANT CINQ ANS, RIEN N'A CHANGÉ !

Entre-temps, l'UBOT-FGTB Transport routier & Logistique publie chaque année, depuis quatre ans déjà, son "Livre noir" sur les parkings sécurisés. A chaque fois, nos équipes d'inspection prennent la route pendant la nuit et à chaque fois, nous faisons les mêmes constats. Année après année, nous devons constater... que rien n'a changé.

Nous avons visité, entre autres, le parking sécurisé pour poids lourds à Valenciennes, en compagnie de Saïd El Khadraoui, parlementaire européen du sp.a, et nous tirons des leçons de ce genre de visites. Nous voyons comment on peut bien le faire et analysons les améliorations qui peuvent être apportées à nos parkings en Belgique afin d'en augmenter la sécurité et le confort.

En dépit de nos tentatives pour se faire écouter par les ministres compétents, en dépit de nos tentatives bien réussies pour attirer l'attention des médias sur la problématique, en dépit de nos actions ciblées,...

Les autorités publiques ne prennent pas d'initiatives, elles ne font que



caqueter sans pondre des œufs. La situation "on the road" va de mal en pis. Nous sommes accueillis aux cabinets ministériels et notre expertise est reconnue lorsqu'on parle de la construction de nouveaux parkings. Nous pouvons aborder la problématique du point de vue du chauffeur professionnel, partant de la pratique, et faire des suggestions en vue d'améliorer la sécurité et le bien-être des chauffeurs.

A ces réunions, on discute beaucoup, on promet beaucoup. Mais la situation sur le terrain reste désastreuse !

L'UBOT-FGTB continuera à frapper sur le même clou jusqu'à ce qu'il soit tenu compte de vos besoins, vous les chauffeurs professionnels, nos affiliés.

L'UBOT POURSUIT LES ACTIONS !

L'ouverture symbolique de toilettes mobiles de l'UBOT sur les parkings de Peutie et de Marquain. Peut-être vous l'avez oublié, mais les ministres Crevits et Lutgen s'en souviennent sans doute. Ou la visite de notre poule de Pâques aux secrétariats des fédérations patronales et la Conférence européenne organisée sur la problématique des parkings.

MALHEUREUSEMENT, L'INITIATIVE PRIVÉE PREND LES RÊNES...

Le nouveau parking sécurisé VP Park à Liège se rapproche de très près de ce que l'image idéale d'un parking représente pour nous. La nourriture et les boissons dans la boutique sont vendues à un prix raisonnable, les douches et les toilettes sont propres, il y a un espace de récréation, des machines à laver sont à la disposition et les chauffeurs peuvent utiliser un accès wi-fi gratuit.

En plus, les chauffeurs de camion y peuvent recevoir, pour le prix d'à peine €9, un repas UBOT sain, préparé avec des produits régionaux mais frais surtout, y compris une boisson non alcoolisée.



MOINS DE GRAISSE ET PLUS DE DIVERSIFICATION ALIMENTAIRE !

Dans le contexte de parkings sécurisés et confortables et de nos randonnées d'inspection nocturnes, nous avons également fait connaissance avec l'assortiment offert par les restaurants routiers. Nous sommes arrivés très vite à la conclusion que c'est trop cher et malsain parce que trop gras et pas suffisamment diversifié.

Quand deux jeunes étudiantes en nutrition et diététique de la "Hogeschool Gent" sont venues nous voir pour obtenir des informations pour leur travail de fin d'études, nous étions intéressés tout de suite. Vicky et Ellen font - dans le cadre de leur travail de fin d'études - une étude sur l'assortiment offert par les restaurants routiers en relation avec le comportement de consom-

mation alimentaire et la santé des chauffeurs de camion. Autrement dit : est-ce possible pour un chauffeur professionnel de vivre sainement en cours de route ?

Dans le cadre page 31, vous trouverez les conclusions principales de leur travail de fin d'études. Entre-temps, nous avons publié, sous la rubrique santé des éditions récentes d'En Route, des recettes que Vicky et Ellen avaient recherchées pour nous. Des recettes pour des plats faciles, mais rapides et sains, que tu pourras préparer sans problème en cours de chemin.

Des véhicules longs et lourds (VLL): des écocombis ou des cash-combis?

En 2008 déjà, les trois fédérations patronales du transport de marchandises voulaient démarrer au plus vite les projets d'essai avec les véhicules longs et lourds. Mais ce qu'ils présentent comme "durable", concerne aussi la réalisation d'un chiffre d'affaires et de bénéfices plus élevés. En tant qu'organisation syndicale, nous sommes inquiets.

Inquiets, parce que notre infrastructure routière en Belgique ne se prête pas vraiment à l'utilisation de tels mastodontes.

Inquiets pour les effets sur la sécurité routière.

Mais **inquiets** surtout sur pour les conséquences de l'autorisation d'utiliser des combinaisons pareilles pour les chauffeurs qui doivent les conduire.

Aucune formation n'est prévue pour ces gens. Aucune compensation non plus au niveau de la rémunération de ces chauffeurs. Pas de statut spécial. Bien que le lancement des expériences pilote s'approche à grands pas, il y a pas mal de questions sur le plan de la sécurité routière et dans le domaine social qui attendent encore une réponse.

L'UBOT-FGTB estime que, sans solution ou réponse à nos maintes questions, l'introduction de ces "cash-combis" n'est pas négociable.



Limitez le poids du bagage des passagers aux aéroports

LE PERSONNEL DANS LA MANUTENTION DEMANDE DE MÉNAGER LEURS DOS

Fin décembre 2008, l'UBOT-FGTB a mené, avec une vingtaine de militants, une action ludique à l'aéroport de Zaventem pour attirer l'attention sur le poids maximal par colis et donc par pièce de bagage.

Dans les autres aéroports (Ostende, Liège, Charleroi, ...), des actions similaires sont organisées.

Les bagagistes occupés à l'aéroport veillent à ce que le chargement et le déchargement des bagages des passagers se fassent correctement. Compte tenu du nombre de kilos de bagages qu'un bagagiste traîne chaque jour, des délais de chargement et de déchargement limités et du manque de personnel sur le terrain, il n'est guère surprenant que beaucoup de travailleurs dans le secteur souffrent de douleurs de dos et que des lésions

dorsales permanentes font plutôt la règle que l'exception chez beaucoup de bagagistes.

Par nos actions, nous voulons convaincre les employeurs à limiter le poids maximal par pièce de bagage à 23 kg (au lieu de 32 kg comme c'est le cas maintenant). Des dépliants sont distribués aux membres du personnel des firmes concernées et aux passagers dans le hall des départs et les assistants du Père Noël donnent un bonbon à tout le monde.

A défaut d'un résultat immédiat, nous réitérons notre action en 2009. Des actions ludiques de protestation contre des valises et des colis surchargés sont à nouveau organisées dans les quatre aéroports belges. Mais 31 autres aéroports européens sont également en action, sous la coordination de la fédération syndicale européenne ETF, afin de motiver les passagers à répartir les



bagages sur plusieurs valises. Ou tout simplement d'emporter moins.

LA PERSÉVÉRANCE VIENT À BOUT DE TOUT

C'est pourquoi nous avons organisé encore une fois la même action en février 2010 à Zaventem et en même temps à London Heathrow. Pour mettre un peu plus de poids dans la balance, nous avons emmené Hans Bonte, parlementaire du sp.a, à l'action coordonnée par l'ETF à Londres.

La conférence de presse, à laquelle ont assisté de nombreuses délégations étrangères, des militants, notre homme politique belge mais également un politicien anglais, a attiré une large attention des médias.

De retour en Belgique, Hans Bonte a veillé à ce qu'une question parlementaire soit posée au Parlement à la Ministre de l'Emploi concernant les risques de santé des bagagistes à l'aéroport de Zaventem, de Charleroi et d'Ostende. La Ministre Milquet s'est engagée à se pencher sur la problématique. La Ministre voit une opportunité dans le fait que la Commission européenne même a pris une initiative, en 2009, pour réviser la directive existante et l'étendre aux troubles musculo-squelettiques, donc aux lésions dorsales et musculaires. La Ministre a promis aussi d'aborder la problématique sous la présidence belge lors de la concertation européenne qui sera organisée sur la protection de la santé des travailleurs.



L'apnée du sommeil: le grand tabou des chauffeurs!

LA FATIGUE TUE!

Une étude réalisée par l'Ecole supérieure catholique de Campine auprès de 235 chauffeurs professionnels a révélé que plus de 10 % sont confrontés au problème. L'apnée du sommeil est souvent le résultat d'un train de vie malsain. Le surpoids et les mauvaises habitudes alimentaires t'empêchent de t'endormir la nuit. Tu te réveilles souvent ou ton sommeil n'est pas assez profond, ce qui peut mener à la surfatigue.

Il existe un rapport indéniable entre l'apnée du sommeil et les accidents graves de la route: les chauffeurs de camion souffrant de l'apnée du sommeil provoquent deux fois plus d'accidents que les autres conducteurs. En plus, la loi relative à l'obtention du permis de conduire prévoit l'interdiction pour les personnes souffrant de l'apnée du sommeil de conduire jusqu'à un mois après avoir suivi avec succès un traitement adéquat. C'est ainsi qu'un chauffeur professionnel souffrant de l'apnée du sommeil, risque également de perdre (temporairement) sa sélection médicale.

Selon l'UBOT-FGTB, des raisons suffisantes donc pour examiner cette problématique de plus près. Le 9 mars 2009, nous organisons le séminaire "Conduire sain et sauf". Sur base des exposés donnés par plusieurs invités, l'UBOT plaide pour une adaptation de la législation actuelle, pour que plus de personnes puissent recevoir un traitement adéquat sans en subir les désavantages sur le plan professionnel. Nous oeuvrons pour un statut spécifique pour les chauffeurs souffrant de l'apnée du sommeil, afin d'éviter que ces gens perdent leur emploi et de leur donner l'occasion de se faire traiter et de reprendre le travail au bout d'un certain temps. Et ce avec maintien de leur salaire ou sur base de l'assurance-maladie avec un complément au salaire net, le complément étant pris en charge par le Fonds social du secteur. La ministre flamande Van Brempt nous a promis, en tout cas, de dégager des moyens pour une campagne de sensibilisation plus appuyée qui s'adressera à la fois aux chauffeurs, aux médecins du travail et aux directions des entreprises.

Gaz toxiques dans les conteneurs: ne te laisse pas surprendre!

GAZ: LE TUEUR SILENCIEUX!

A un congrès de l'ITF (International Transport Workers' Federation), la FNV sonne l'alarme: les gaz dans les conteneurs sont des tueurs silencieux, qui sont sous-estimés par les chauffeurs et les travailleurs de la logistique.

Presque personne ne se rend compte que 15 à 18 % des conteneurs arrivant dans les ports sont "contaminés" par des gaz toxiques. Dans la plupart des cas, ces gaz toxiques sont ajoutés à un conteneur pour la lutte contre les animaux nuisibles. Des animaux nuisibles qui peuvent se trouver dans les produits à transporter, mais également dans, par exemple, les palettes sur lesquelles les produits sont empilés. Une grande partie de ce problème peut se résoudre par l'utilisation de palettes en matière synthétique.

Mais des gaz toxiques se forment également lors de l'évaporation de produits utilisés dans le processus de production, comme par exemple la peinture. C'est un problème beaucoup plus difficile à résoudre, mais pour autant pas moins nocif pour la santé.

Les effets d'une exposition à ces produits chimiques sur le corps humain peuvent être très graves. Atteinte du

système neurologique, des problèmes au niveau de la coordination des mouvements, des sautes d'humeur, des symptômes de maladies respiratoires, qui peuvent même aboutir à une incapacité de travail complète. Des problèmes comme des allergies, des changements de comportement, une perte de goût, de vue et de sensation, l'impotence, de fausses couches, la fatigue chronique, ... peuvent se manifester également. Des effets qui ne devraient plus exister au 21^{ème} siècle.

Le 5 février 2010, l'UBOT organise une journée d'étude sur les gaz toxiques.

Plusieurs experts ont participé à cette journée d'étude: Jan De Jong (chef du projet "Toxic Gascontainers" de nos collègues néerlandais du FNV Bondgenoten), Adrie Verschoot (chimiste d'ECEM), Roger Grosjean (responsable du laboratoire de toxicologie industrielle du SPF Emploi), le Dr Edelhart Kempeneers (médecin chez le service de prévention Arista) et notre propre Bruno Melckmans (expert du Service Entreprises de la FGVB fédérale).

Tous sont d'accord que la situation est grave, mais pas désespérée. Les problèmes existants peuvent être résolus en recourant à la bonne expertise et en prenant des mesures de prévention.



MIEUX VAUT PRÉVENIR QUE GUÉRIR

C'est ce que trouve aussi l'UBOT-FGTB. C'est pourquoi nous abordons immédiatement la problématique auprès des employeurs au sein de la Commission paritaire du Transport et nous les demandons d'agir ensemble pour résoudre le problème. Nous proposons de devenir le premier pays en Europe qui conclut une CCT sectorielle à cet égard, pour que la problématique des gaz toxiques devienne un point d'attention dans l'ensemble du secteur. Nous défendons aussi l'instauration d'une obligation de reprendre cela dans le Plan d'action annuel et d'élaborer une campagne commune de sensibilisation et de prévention. Il faut dire que les employeurs ont estimé qu'on exagérât un peu et qu'ils étaient plutôt réticents à signer une convention collective de travail à ce propos. En juin 2010, après des mois de négociation, ils ont fait sauter la concertation, avec comme seul argument que la charge administrative serait trop lourde pour les entreprises de transport et de logistique.

L'UBOT est reconnue pour le travail fourni.

L'UBOT a gagné la "TGAV Best Initiative Award 2010"! L'organisation néerlandaise, qui représente la plate-forme d'experts relative aux gaz toxiques dans des conteneurs, a attribué cette distinction à l'UBOT qui, grâce à ses efforts, a pu réaliser la signature d'une CCT sur les gaz toxiques. Le secteur belge du transport est ainsi le premier secteur en Europe à avoir conclu une telle convention collective de travail! L'UBOT est reconnue pour le travail accompli.



Mais cette CCT est très importante pour l'UBOT, étant donné que sur le terrain, nous sommes déjà confrontés aux effets de gaz toxiques dans les conteneurs. Nous considérons la signature de cette CCT comme un début d'une meilleure protection pour les travailleurs tant que pour les employeurs, qui ensemble sont les victimes du fait que beaucoup de conteneurs – très souvent en provenance de l'Asie – contiennent des gaz toxiques.

Sous la pression de l'UBOT, on aboutit quand même à la signature de la CCT sur les gaz toxiques en date du 13 septembre 2010. Le Fonds social du Transport et de la Logistique met au point une campagne d'information et de sensibilisation sur base de cette CCT. Cette campagne sera lancée d'ailleurs avant la fin de cette année-ci.

En plus, la problématique des gaz toxiques dans les conteneurs devra obligatoirement faire partie du Plan annuel d'action dans les entreprises concernées. C'est un plan qui est établi chaque année au Comité pour la protection et la prévention au travail. Compte tenu de notre préoccupation et de nos efforts en la matière, nous sommes très contents de cette avancée majeure sur le plan de la prévention dans les entreprises de transport et de logistique.

Entre-temps, on est passé déjà au kick-off de la campagne de sensibilisation annoncée. Le site web www.gaztoxiques.be était lancé officiellement lors de la conférence de presse le 30 novembre dernier. En même temps, le formulaire de prime syndicale envoyé ce mois aux travailleurs du secteur du transport de marchandises et de la logistique était accompagné d'un dépliant d'information sur la problématique. Cela a pris du temps et des efforts, mais tu le vois: la persévérance vient à bout de tout.

Vicky et Ellen: deux jeunes femmes – 8 conseils de santé!

DEUX JEUNES FEMMES QUI ONT FAIT DES ÉTUDES DE DIÉTÉTISTE ET QUI ONT CONSACRÉ LEUR MÉMOIRE DE FIN D'ÉTUDES AUX HABITUDES ALIMENTAIRES DES ROUTIERS EN RÉSUMANT LES CONCLUSIONS

De mauvaises habitudes alimentaires et le manque d'activité physique constituent d'importants facteurs de risque de développement d'excès de poids, d'obésité et d'autres maladies de civilisation telles que: hypertension, diabète, diabète mellitus de type 2, apnée du sommeil et maladies cardio-vasculaires.

Des études démontrent que le routier moyen présente un risque accru de développement d'affections liées au genre de vie du fait que les habitudes alimentaires et le manque de mouvement des routiers laissent fort à désirer.

Les plats du jour servis dans les restos routiers ne répondent pas aux critères d'un bon repas chaud et sain. Les repas servis contiennent trop de calories, trop de viande et trop peu de légumes.

Les routiers qui prennent régulièrement un repas dans les restos routiers courent donc un risque plus important de développement d'affections liées à leur style de vie.

Les restos routiers ne doivent certainement disparaître de l'univers des routiers. Ce sont les repas qu'il faut adapter!

Aussi bien les routiers que les propriétaires des restos routiers ne sont pas suffisamment au courant des principes d'une alimentation saine. Une formation en la matière est donc absolument nécessaire!

Les routiers sont demandeurs d'alternatives alimentaires plus saines dans les restos routiers. Les plats du jour actuels servis dans les restos routiers ne doivent donc certainement pas être maintenus en raison des préférences des routiers!

La grande majorité des routiers sont d'avis que les prix des repas sont trop élevés!



Secteur Transport de marchandises et logistique

L'UBOT t'a donné un cadeau le 1^{er} juillet dernier

Les pensions dans notre secteur sont basses. Trop basses. Un vieil mal contre lequel l'UBOT lutte depuis longtemps déjà. C'est pourquoi nous revendiquons depuis longtemps un complément à la pension légale. Les employeurs du secteur du transport de marchandises et de la logistique l'ont toujours refusé systématiquement. Apparemment, ils estimaient que donner aux chauffeurs leur dû, notamment une pension correcte, était trop coûteux. C'était donc un accouchement très difficile, un accouchement par les fers. L'UBOT devait menacer d'une grève dans le secteur pour forcer une percée. Ce n'est que par la détermination des travailleurs, dont nous savons qu'ils appuyaient nos revendications, que nous avons pu réaliser le deuxième pilier. En fait, vous vous êtes offert un cadeau vous-mêmes ce 1^{er} juillet dernier.

Ci-après suivent les grandes lignes des accords conclus concernant la pension complémentaire. Contactez votre secrétariat régional pour des informations plus détaillées.

MISE EN ŒUVRE RÉGIME SECTORIEL DE PENSION COMPLÉMENTAIRE

Il existe en Belgique trois possibilités pour constituer une pension, les trois 'piliers de pension'. Le premier pilier concerne la pension légale. Par deuxième pilier, on entend les régimes de pension complémentaire liés à une activité professionnelle; pour les travailleurs, ce régime de pension complémentaire peut s'organiser soit au niveau de l'entreprise, soit au niveau sectoriel. Le troisième pilier concerne la constitution individuelle de pension (par ex. les épargnes pension).

La CCT du 15 septembre 2011 met en œuvre un plan sectoriel de pension complémentaire pour tous les ouvriers du secteur transport et logistique pour compte de tiers (catégorie ONSS 083 - sCP 140.03 - auparavant 140.04 et 140.09 - et code travailleur 015 ou 027 à l'exception des contrats d'apprentissage).

Ce régime sectoriel de pension est organisé par le Fonds Social Transport et Logistique (FSTL) qui en assure un financement adéquat conforme à un plan de financement à approuver par le FSMA (Financial Services and Markets Authority - auparavant la CBFA).

Le Fonds de Pension Transport et Logistique - en abrégé Pensio TL - un organisme propre pour le financement des pensions (OFP), est créé pour la gestion et l'exécution de ce régime de pension sectoriel.

COTISATION POUR LE RÉGIME SECTORIEL DE PENSION

Ce plan de pension est complètement financé par une cotisation patronale des employeurs concernés de la catégorie ONSS 083. Cette cotisation de pension s'élève à €50 par trimestre complet par travailleur occupé à temps plein. Pour les ouvriers à temps partiel ou les ouvriers n'ayant pas été occupés pendant un trimestre complet, la cotisation est calculée au prorata. La cotisation est calculée pour tous les jours effectivement prestés, les jours fériés et le congé légal, ainsi que pour le premier mois d'incapacité de travail suite à un accident de travail ou maladie.

€43 de cette cotisation sont réservés à la constitution effective de pension, le solde de €7 est utilisé pour couvrir les cotisations de sécurité sociale et les frais du régime de pension.

La perception et le recouvrement de la cotisation sont assurés par l'ONSS. La cotisation est due à partir du 1^{er} juillet ou à partir de l'entrée en service si le contrat de travail débute après cette date.

AFFILIATION ET CONSTITUTION DE PENSION

Les ouvriers concernés en service au 1^{er} juillet 2011, sont affiliés au plan sectoriel de pension complémentaire à partir du 1^{er} juillet 2011. Les ouvriers entrant en service auprès d'un employeur concerné ou dont l'employeur adhère plus tard au régime sectoriel de pension complémentaire, sont affiliés à cette date ultérieure. Toutefois, les ouvriers ne peuvent prétendre à des droits acquis de pension complémentaire qu'après une affiliation au régime sectoriel de pension d'au moins 1 an.

Les cotisations sont versées sur un compte individuel des ouvriers et capitalisées à un rendement fixé par la loi (actuellement 3,25 %) tant qu'ils restent occupés par un employeur concerné du secteur. Lors de leur (pré)pension, mais (aujourd'hui) au plus tôt à l'âge de 60 ans, ils peuvent demander leur pension complémentaire constituée, soit sous forme de capital unique, soit sous forme d'une rente.

En cas de décès précoce de l'ouvrier avant sa (pré)pension, un capital décès est payé aux bénéficiaires (partenaires, enfants, petits-enfants, bénéficiaires testamentaires, héritiers légaux à l'exception de l'Etat ou autre(s) bénéficiaire(s) désigné(s) par écrit par l'ouvrier. Au cas où il n'y a pas de bénéficiaires, les réserves acquises restent dans Pensio TL. Un capital décès peut être payé sous forme d'un capital unique ou d'une rente.

SORTIE

Un ouvrier qui quitte son employeur après une affiliation au régime sectoriel de pension d'au moins 1 an, et qui n'entre pas en service d'un autre employeur appliquant le régime sectoriel de pension au cours des deux trimestres suivants, sort du plan sectoriel de pension et peut transférer ses réserves acquises, le cas échéant majorées à concurrence du montant garanti par la loi:

- soit vers l'organisme de pension de son nouvel employeur/secteur;
- soit vers la structure d'accueil du régime sectoriel de pension auprès d'Intégrale;
- soit vers un organisme de pension de son choix qui répartit son bénéfice total parmi ses affiliés à raison de leurs réserves et qui limite les coûts selon les règles déterminées par le Roi.

S'il le souhaite, il peut laisser ses réserves acquises dans Pensio TL. S'il ne communique pas sa préférence, ses réserves acquises restent dans Pensio TL.

STRUCTURE D'ACCUEIL

Le secteur a conclu avec Intégrale un contrat d'assurance pour:

- la gestion de réserves entrantes d'ouvriers entrant dans le secteur et souhaitant transférer vers Pensio TL leurs réserves acquises auprès de leur(s) employeur(s)/régime(s) sectoriel(s) précédents;
- la gestion de réserves acquises sortantes d'ouvriers quittant le secteur et en demandant, au moment de, ou après, leur sortie, le transfert vers la structure d'accueil;
- la gestion des rentes suite à une demande de conversion du capital de pension/décès en rente;
- la gestion de la continuation individuelle de la constitution de pension complémentaire par les ouvriers ayant quitté le secteur du transport et de la logistique.

Les réserves transférées sont gérées par Intégrale selon le règlement de la structure d'accueil.

RÈGLEMENT DE PENSION

Toutes les conditions et modalités des droits et obligations de l'organisateur, des employeurs, des affiliés, des bénéficiaires et des ayants droit des affiliés, ainsi que les règles et procédures concernant l'exécution du régime sectoriel de pension sont définies dans le règlement de pension joint comme annexe 1 à la CCT du 15 septembre 2011 relative au régime sectoriel de pension complémentaire.

OPTING OUT

Les employeurs organisant déjà au niveau de l'entreprise pour tous leurs ouvriers un propre plan de pension au moins équivalent au régime sectoriel de pension complémentaire, peuvent continuer leur propre régime de pension et ne sont pas obligés d'adhérer au plan sectoriel. Afin de (continuer à) bénéficier de cette exonération, ils doivent annuellement prouver l'équivalence (continue) de leur plan d'entreprise par une attestation d'actuaire. Ils doivent également prouver annuellement le paiement des primes ainsi que la gestion paritaire de leur régime de pension ou la surveillance paritaire au niveau de l'entreprise.



CHAUFFEURS DE BUS ET DE CAMION

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

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

OÙ POURREZ-VOUS NOUS TROUVER DANS LES MOIS À VENIR?

Voici les endroits où vous trouverez notre bureau mobile qui sera ouvert de 11h à 18h.

jeudi 9 janvier 2012	Brucargo
jeudi 16 janvier 2012	Aéroport Zaventem
jeudi 16 janvier 2012	14h00-17h30 LAR REKKEM - Parking Total
jeudi 23 janvier 2012	Brucargo
jeudi 23 janvier 2012	Aéroport Zaventem
jeudi 23 janvier 2012	14h00-17h30 LAR REKKEM - Parking Total
jeudi 27 février 2012	09h00-15h00 411 direction Bruxelles (Wanlin)
jeudi 15 mars 2012	Brucargo
jeudi 15 mars 2012	Aéroport Zaventem
jeudi 15 mars 2012	14h00-17h30 LAR REKKEM - Parking Total



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

SAVAIS-TU QUE

- L'UBOT a renouvelé son site web. Allez vite voir sur www.ubot-fgtb.be
- Le 20 septembre 2011, le journal De Lloyd a élu l'UBOT Transport & Logistique par la personne de Frank Moreels comme une des cent personnalités les plus puissantes dans le secteur du transport dans le Benelux entier.

L'UBOT SE PRÉPARE A UN HIVER RIGOUREUX

Le groupe de travail 'Transport de marchandises & Logistique' de la Commission paritaire s'est penché le 16 novembre dernier sur la problématique de l'interdiction de rouler pour les camions en cas de fortes chutes de neige.

Après discussion, nous sommes parvenus à formuler avec les fédérations patronales les conclusions (logiques) suivantes :

- En cas d'interdiction de rouler à cause d'intempéries, le temps que le chauffeur est bloqué sur le côté de la route avec son camion, sera rémunéré comme temps de disponibilité.
- Lorsque le chauffeur de camion est informé avant le début de son travail journalier qu'il ne pourra pas partir à cause des mauvaises conditions atmosphériques, l'employeur pourra introduire une demande de chômage économique ou temporaire auprès de l'ONEm.

Il est peut-être encore plus important de noter que les trois fédérations patronales se sont également engagées à rappeler clairement à leurs membres employeurs qu'il est interdit de mettre sous pression leurs chauffeurs pour qu'ils ignorent les interdictions de rouler imposées par les autorités.

Enfin, les organisations syndicales et les fédérations patronales prendront à très court terme une initiative commune pour demander aux autorités d'assurer une meilleure communication et une meilleure coordination des interdictions de rouler.

FGTB UBOT

Opération Boule de neige

LE PLAN HIVER DE L'UBOT POUR LES CAMIONNEURS

Selon les prévisions de météorologistes allemands et néerlandais, nous pouvons nous attendre à un véritable hiver d'horreur, avec des chutes de neige et des températures plus basses que la normale pendant toute la saison.

Cependant, il ne faut pas paniquer, selon la présentatrice météo Jill Peeters: « Je ne m'aventure pas à des prévisions saisonnières ».

Des vêtements chauds, des pneus d'hiver et des pelles à neige : vous feriez mieux de les avoir à portée de main selon Meteo Consult. Cette agence météorologique néerlandaise a constaté, il y a quelques semaines, qu'un hiver difficile nous attend. Car pas mal de zones de haute pression circulent dans l'hémisphère nord, ce qui pourrait aller de pair avec des vents de l'est et un froid extrême. Meteo Consult estime que la probabilité d'avoir des mois froids en décembre, janvier et février se situe à pas moins de 75%.

Avec ces prévisions, Meteo Consult rejoint les déclarations antérieures du météorologiste britannique James Madden. Celui-ci prévoit des températures de -23 degrés et des chutes de neige abondantes en Grande-Bretagne et en Irlande.

Espérons que ce ne sera pas si pire que ça, mais prenons quand même les dispositions nécessaires.

OPÉRATION "BOULE DE NEIGE" AIDE LES CAMIONNEURS EN DÉTRESSE !

L'UBOT vient au secours des camionneurs qui se trouvent bloqués sur la route suite à une interdiction de circuler en cas de fortes chutes de neige ou de verglas.

L'UBOT ouvre une ligne de secours pour les camionneurs qui se trouvent bloqués sur la route après une interdiction de circuler décrétée par les autorités publiques à cause d'intempéries.

L'UBOT CONSEILLERA ET AIDERA LES CAMIONNEURS QUI SE TROUVENT BLOQUÉS SUR LA ROUTE. LA LIGNE DE SECOURS D'HIVER DE L'UBOT SERA OUVERTE 24H SUR 24 AU NUMÉRO +32 3 224 34 34 ET DEVIENT OPÉRATIONNELLE LORSQUE LA SITUATION SUIVANTE SE PRÉSENTE :

- des problèmes d'hiver graves (routes enneigées, verglas dangereux et persistant, ...)
- donnant lieu à une interdiction de circulation générale ou régionale de la part des autorités publiques
- avec des chauffeurs qui restent bloqués sur les parkings pendant une longue période.

Les camionneurs en détresse **sur le réseau routier belge** peuvent nous contacter à ce numéro et demander de l'assistance.

L'UBOT annoncera la mise en service de cette ligne par la presse et à travers de ses propres canaux.

A quoi peut-on s'attendre en nous téléphonant ?

- Que tu sois affilié à l'UBOT ou pas, un bon conseil est gratuit, c'est avec plaisir et gratuitement que nous te donnons des informations.
- Nous pouvons avertir ta famille à la maison ou signaler à ton employeur que tu te trouves dans des problèmes (si cela n'a pas encore été fait spontanément).
- Pour nos affiliés, nous passons à une vitesse supérieure : nous essayons de t'assister concrètement avec nos voitures de secours UBOT (de la soupe chaude, du café, une ration de réserve, une couverture isolante, ...) si le besoin est tellement grand, nous t'apportons de l'aide.

Quelques conseils avant de prendre la route en hiver :

- Assurez-vous que votre véhicule est techniquement parfaitement en ordre.
- Des pneus d'hiver sont évidemment plus sûrs que des pneus de camion ordinaires.
- Emportez suffisamment de ravitaillement (vivres de réserve pour minimum 1 à 2 jours, surtout de la nourriture riche en calories et des boissons chaudes - pas d'alcool parce que celui-ci stimule la surfusion) des gâteaux muesli, des barres et du sucre « énergie ». En prennent peu de place.
- Des vêtements chauds sont absolument indispensables. Surtout la tête, le cou, la poitrine et l'aine sont sensibles à la perte de chaleur. Un fleece extra, des gants, un châle et un bonnet sont donc à conseiller. Habillez-vous de plusieurs couches lâches et assurez-vous que vos vêtements restent secs. Enlevez immédiatement des vêtements mouillés. Des chaussures d'hiver convenables protègent vos pieds.
- Une couverture extra peut également être utile.
- Emportez des allumettes, elles peuvent être utiles pour faire du feu ou allumer un réchaud à gaz pour chauffer une soupe. Une petite pelle pliable peut également s'avérer utile. Un petit réchaud à gaz ne coûte pas cher et peut rendre
- une nuit très froide supportable si vous avez pensé à emporter suffisamment d'eau, du café soluble ou du thé (pour une fois du sucre extra est permis), de la soupe minute, du bouillon ou de l'Oxo.
- Assurez-vous d'avoir avec vous le chargeur de batterie de votre GSM, pour que vous puissiez à tout moment avertir quelqu'un.
- Une lampe de poche (à batteries chargées) peut vous servir également.
- Suivez le bulletin météo et les flashes nouvelles sur la radio et suivez les conseils des autorités.

Et enfin : soyez toujours prudent et vigilant ! Si les dégâts matériels peuvent être réparés, une vie humaine est irremplaçable ! Et aidez vos collègues : SOYEZ SOLIDAIRES !

L'UBOT N'ABANDONNE PAS À LEUR SORT LES CAMIONNEURS EN DÉTRESSE ; CONTACTEZ-NOUS : NOUS SOMMES LÀ POUR VOUS AIDER !
+32 3 224 34 34 – OPÉRATION BOULE DE NEIGE