



FEDERAAL SECRETARIAAT BTB WEGVERVOER & LOGISTIEK
SECRETARIAT FEDERAL UBOT TRANSPORT & LOGISTIQUE
 Federaal Secretaris — Werner De Clercq — Secrétaire Fédéral
 Paardenmarkt 66 — Antwerpen - 2000 - Anvers
 Tel.: 03/224.34.34 — Fax: 03/224.34.39 — veronique.de.roeck@btb-abvv.be

PROVINCIE ANTWERPEN

- 2000 Antwerpen — Paardenmarkt 66
tel.: 03/224.34.35 — fax.: 03/224.34.49
ma-di-wo-do: 08.30 — 12.00 / 13.00 — 17.00
vrij: 08.30 — 12.00
Secretaris Walter Baes walter.baes@btb-abvv.be
Bestendig Afgevaardigde Carine Dierckx carine.dierckx@btb-abvv.be
- 2300 Turnhout — Grote Markt 48
tel.: 014/40.03.70 — fax.: 014/42.28.87
ma-di-wo-do-vrij: 08.30 — 12.00
ma: 13.00 — 18.30
do: 13.00 — 17.00
- 2800 Mechelen — Zakstraat 16
tel.: 015/29.90.48 — 014/40.03.70 — fax.: 014/42.28.87
do: 09.00 — 12.00 / 13.00 — 16.00
Secretaris Lieve Pattyn abvvtkd.turnhout@computron.be

PROVINCIE LIMBURG

- 3500 Hasselt — Martelarenlaan 5
tel.: 011/22.27.91 — fax.: 011/23.37.94
ma-do-vrij: 08.30 — 12.00
di: 08.30 — 12.00 / 13.00 — 17.30
Secretaris Eddy Graller btb.limburg@skynet.be

PROVINCIE OOST-VLAANDEREN

- 9041 Oostakker — Oostakkerdorp 24
tel.: 09/218.79.80 — fax.: 09/218.79.81
ma: 08.00 — 12.30 / 13.30 — 17.00
di-wo-do: 08.00 — 12.30 / 13.30 — 16.30
vrij: 08.00 — 11.00
- 9200 Dendermonde — Dijkstraat 59
tel.: 052/25.92.59 — fax.: 09/218.79.81
- 9300 Aalst — Houtmarkt 1
tel.: 053/78.78.78
do: 08.30 — 12.00
Secretaris Georges Maes btb.gent@skynet.be
- 9600 Ronse — Statiestraat 21
tel.: 055/21.33.79 — fax.: 055/21.81.06
ma-di-wo-do-vrij: 08.30 — 12.00
ma-di-do: 13.30 — 17.30
vrij: 13.30 — 16.00
Secretaris Didier Verdonck didier.verdonck@accg.be
- 9100 Sint-Niklaas — Vermorgenstraat 11
tel.: 03/224.34.35 — fax.: 03/224.34.49
op afspraak
Secretaris Walter Baes walter.baes@btb-abvv.be
Bestendig Afgevaardigde Carine Dierckx carine.dierckx@btb-abvv.be

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

- 1080 Molenbeek — Picardstraat 69
tel.: 02/511.87.68 — fax.: 02/511.81.46
ma-di-wo-do-vrij: 09.00 — 12.00
ma: 13.00 — 17.30
vrij: 13.00 — 16.00
- 1800 Vilvoorde — Mechelsestraat 6
tel.: 02/253.94.44 — 02/511.87.68. fax.: 02/253.44.41
ma-wo-vrij: 09.00 — 12.00
En op afspraak
- 3000 Leuven — Maria Theresiastraat 119
tel.: 016/22.22.05 — 02/511.87.68. fax.: 016/511.81.45
do: 14.00 — 16.30
En op afspraak
Secretaris Johan Lievens btb.tkd.brussel@skynet.be
Propagandist Sandra Langenus

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

- 8800 Roeselare — Zuidpand 22 B 22
tel.: 051/21.17.00 — fax.: 051/24.08.73
ma-wo-vrij: 09.00 — 12.00
ma: 14.00 — 16.00
vrijdagnamiddag op afspraak
- 8500 Kortrijk — Conservatoriumplein 9
tel.: 056/26.82.58 — 051/21.17.00 — fax.: 051/24.08.73
di: 09.00 — 12.00
- 8900 Ieper — Korte Torhoutstraat 27
tel.: 057/21.83.75 — fax.: 051/24.08.73
ma: 16.30 — 17.30
Secretaris René Degryse btb.roeselare@skynet.be
- 8380 Zeebrugge — Heiststraat 3
tel.: 050/54.47.15 — fax.: 050/54.42.53
ma-di-wo-do-vrij: 08.30 — 12.30
ma-di-do: 13.15 — 17.00
- 8400 Oostende — J. Peurquaetstraat 27
tel.: 059/55.60.85 — fax.: 059/70.51.33
ma-di-do: 08.30 — 12.00 / 14.00 — 17.30
wo-vrij: 08.30 — 12.00
Juli en augustus: ma-di-wo-do-vrij 8u30 — 12u00
- 8000 Brugge — Zilverstraat 43
tel.: 050/44.10.44 — fax.: 050/54.42.53
woensdagnamiddag ENKEL op afspraak
Secretaris Renaud Vermote btbzee@scarlet.be

PROVINCIES DU HAINAUT ET DU BRABANT WALLON

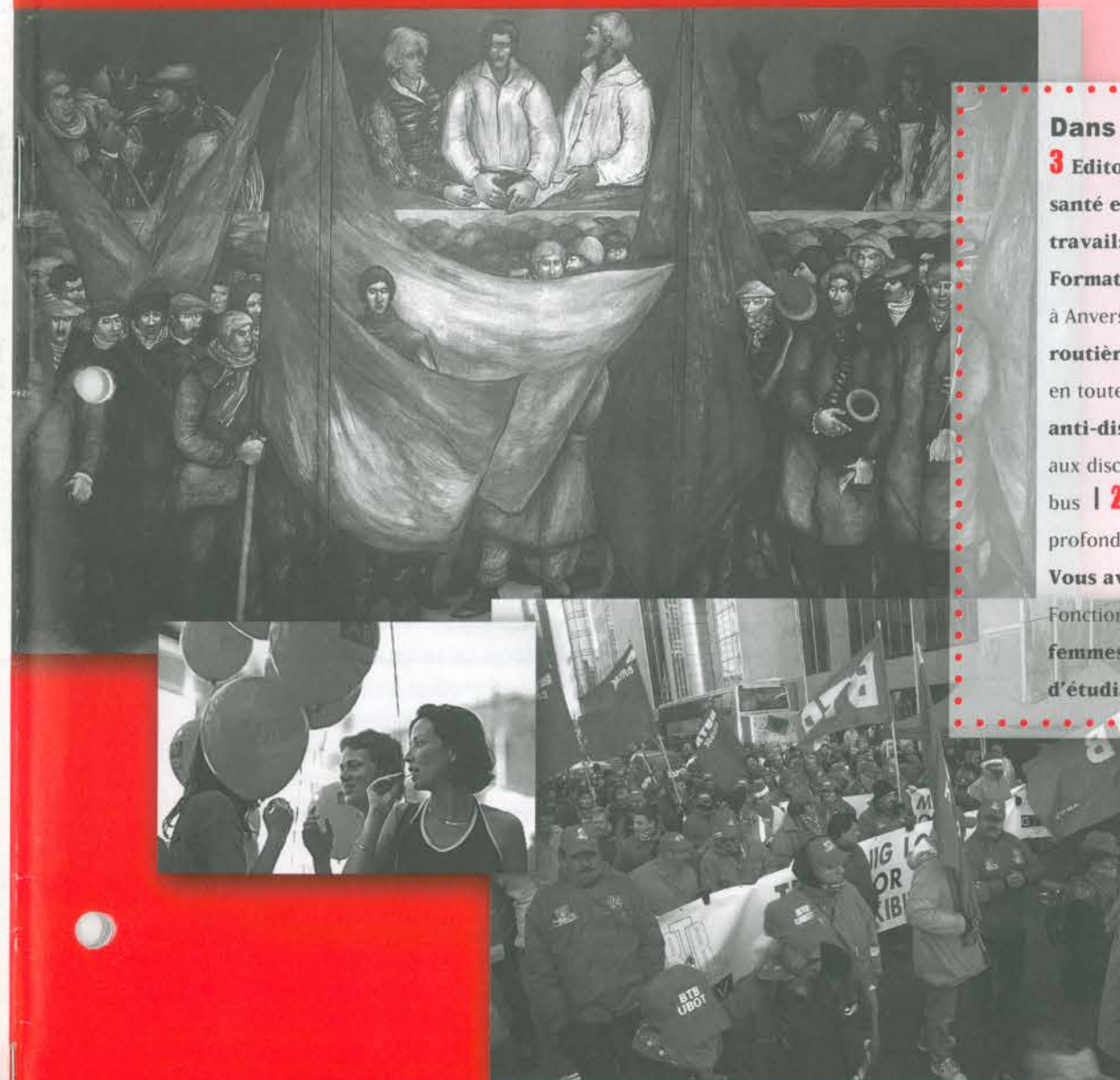
- 6000 Charleroi — Boulevard Devreux 36 - 38
tel.: 071/64.13.05. ou 071/64.12.99 — fax.: 071/32.29.58
lu-ma-jeu: 09.00 — 12.00 / 13.00 — 16.00
ve: 09.00 — 12.00
- 7000 Mons — Rue Chisair 34
tel.: 071/64.13.80 — fax.: 071/32.29.58
permanences le 1^{er} et 3^{ème} mardi matin du mois
- 7130 Binche — Rue Gilles Binchois 16
permanences le 1^{er} et 3^{ème} jeudi du mois — 09.00 — 11.30
Secrétaire Philippe Dumortier fgbtvd.dumortier@computron.be
Propagandiste Daniël Maratta ubot.charleroi@brutele.be
- 7500 Tournai — Rue des Maux 26
tel.: 069/53.27.90 — fax.: 069/22.00.29
lu-merc-ven: 09.00 — 12.00 / 14.00 — 17.00
ma-je: 09.00 — 12.00
- 7860 Lessines, Rue Général Freyberg 11
le 1^{er} vendredi du mois: 09.30 — 11.30
- 1400 Nivelles, Rue de Namur 24
3^{ème} vendredi du mois 09.30 — 11.30
Secrétaire Philippe Dumortier fgbtvd.dumortier@computron.be
Propagandiste Jean-Marie Lamarque
- 7700 Mouscron — Rue du Val 3
tel.: 056/83.33.44 — fax.: 056/48.46.71
mardi: 09.00 — 12.00 / jeudi: 13.30 — 17.00
7711 Dottignies, Rue Couturelle 18
tel.: 056/48.46.70.
Propagandiste Fabrice Delahaye fab.delahaye.ubot@skynet.be

PROVINCES LIÈGE - NAMUR - LUXEMBOURG

- 4000 Liège — Place Saint-Paul 9 (7^e étage)
tel.: 04/221.96.50 — fax.: 04/221.95.82
Liège: lu-ma-je: 08.00 — 12.00 / 13.30 — 16.00
ven: 08.00 — 11.00
Eupen: 1^{er} samedi du mois: 10.00 — 11.30
Welkenraedt: 3^{ème} samedi du mois: 10.00 — 11.30
Namen: 2^{ème} mercredi du mois: 14.00 — 18.00
Secrétaire Frida Kaulen ubot.liege@skynet.be

Dans ce numéro

- 3** Editorial | **4** La
 santé et la sécurité au
 travail: une priorité | **8**
 Formation des militants
 à Anvers | **9** Sécurité
 routière: Partager la route
 en toute sécurité | **11** Code
 anti-discrimination: Non
 aux discriminations dans les
 bus | **20** Soyez BOB au plus
 profond de vos pensées...
 Vous avez bu | **22**
 Fonctions logistiques pour
 femmes | **26** Travail
 d'étudiant: nouveau



FG B Union Belge des Ouvriers du Transport
ENROUTE

contenu

Editorial	3
Transport & manutention	4
Autobus et autocars	9
Transport de combustibles	17
Déménagements	17
Taxis	18
Divers	20

Composez notre numéro direct pour aller vite

Quand vous composez le numéro général du quartier général de l'UBOT, le 03/224.34.11, vous entendez d'abord une voix qui vous propose un menu. Elle vous demande de choisir la langue dans laquelle vous voulez continuer : "Si vous préférez le français, faites le 2". L'ordinateur vous demande ensuite de choisir votre groupe professionnel. Pour le Transport routier & Logistique, vous devez faire le 4. Le central téléphonique électronique aide les personnes qui ne sont pas familiarisées avec l'UBOT à trouver leur chemin dans notre structure. Il s'agit cependant d'une procédure qui prend beaucoup de temps pour les membres et les militants qui connaissent bien notre organisation. Les membres du groupe professionnel Transport routier & Logistique peuvent éviter le central électronique en composant le numéro direct du secrétariat fédéral du groupe professionnel, à savoir le 03/224.34.34.

colophon

Werner De Clercq **Rédaction**
Annemie Craeye
Véronique De Roeck

Willy Degraeve **Traduction**
Rita Lemmens

Werner De Clercq **Photos**
(Antwerpen)
Stefaan Debreuck
(Oostende – West-Vlaanderen)
Rik Cappelle (Brugge)
Frank Mulleman (Kortrijk)
Annemie Craeye
(Afdeling id kijker)
Eddy Coene (Gent)

Editorial

Ces derniers temps, on nous signale régulièrement que les entreprises de transport sont à la recherche d'une nouvelle main-d'oeuvre (au rabais). Selon les transporteurs, ils ne trouveraient plus de bons chauffeurs (lisez des chauffeurs dociles qui font beaucoup d'heures) dans notre pays. Ils tentent donc de contourner par toutes sortes d'astuces l'acquis communautaire qui impose des conditions à l'embauche de chauffeurs venant des nouveaux Etats membres. Autrement, assurent-ils, nous ne pourrions plus affronter la concurrence et nous serons forcés de mettre des chauffeurs à la porte.

Comprenne qui pourra!

L'UBOT-FGTB ne peut tolérer ce genre de pratiques, surtout quand elles sont illégales. Ces entreprises déloyales doivent donc être clouées au pilori sans délai! Si vous êtes témoin de ce genre de pratiques, n'hésitez pas à en informer votre secrétaire régional ou le secrétariat fédéral. Nous vous garantissons l'anonymat absolu!

Les propositions d'accord social 2005-2006 ont été déposées en front commun dans les différentes sous-commissions paritaires. Vous trouverez le détail des différents cahiers revendicatifs dans les pages qui suivent. Entre-temps, les dates des négociations ont elles aussi été fixées.

D'ores et déjà, il est clair que ces négociations ne seront pas faciles, surtout dans les secteurs exposés à la concurrence des nouveaux Etats membres : le transport de personnes et de marchandises par route à longue et à moyenne distance. Le prix élevé du diesel est un autre facteur qui brouille les cartes.

Toutefois, nous ne devons pas oublier que dans la plupart des nouveaux Etats membres, les salaires des chauffeurs ont triplé depuis qu'ils



ont posé leur candidature à l'Union européenne. Par ailleurs, nous avons appris à l'occasion de réunions internationales que ces pays commencent peu à peu à éprouver des difficultés à trouver des chauffeurs qui soient disposés à s'absenter aussi longtemps de leur famille pour de si piètres conditions de travail et de salaire.

En ce qui concerne la logistique, nous axerons l'essentiel de nos efforts sur la concrétisation des salaires dans le cadre de la nouvelle classification des fonctions. Nous exigeons des employeurs qu'ils soient tout aussi généreux pour les ouvriers qu'ils ne l'ont été pour les employés du secteur. Dans le cas contraire, nous compterons sur votre solidarité pour passer à l'action si besoin en est. Nous vous tiendrons de toute façon au courant au moyen de nos bulletins pour les militants. P.S. Si vous nous communiquez votre adresse e-mail, vous pourrez recevoir également notre bulletin dans votre boîte à lettres électronique.

La problématique de la (fin de la) carrière est à l'ordre du jour politique. Le dossier doit être situé dans un cadre plus large et ne pas être limité aux seuls travailleurs âgés. L'objectif doit être d'arriver à une vue globale sur la carrière. Si l'on place le problème dans un cadre plus large, il englobera aussi la liaison des pensions et des allocations sociales au bien-être, le régime des pensions, le financement de la sécurité sociale et l'emploi, point qui concerne surtout les catégories les plus faibles sur le marché du travail : les jeunes, les femmes, les migrants et aussi les personnes handicapées. Mais le dossier doit s'étendre aussi aux conditions de travail, à la formation et à l'expérience professionnelles, à l'accompagnement de la carrière et à un meilleur encadrement du reclassement social ou outplacement. Voilà un dossier de la plus haute importance qui nous concerne tous. Nous y reviendrons au moment voulu.

Werner De Clercq
Secrétaire fédéral Transport routier & Logistique

Transport

de marchandises & logistique

La santé et la sécurité au travail: une priorité

Chaque année, plus d'un millier de substances chimiques dangereuses apparaissent sur le marché. Elles sont utilisées aussi bien par les ménages que dans l'industrie. En général, les utilisateurs de ces produits nouveaux ne sont guère au courant de leur caractère nocif.

Toutes ces substances chimiques sont transportées ou manipulées. Parfois, les chauffeurs ne savent pas très bien quelles substances dangereuses ils transportent. Les travailleurs de la logistique ou des services express de petits colis ne savent quasiment jamais quels produits dangereux ils manipulent. Est-ce bien normal ? Dans le secteur du transport et de la logistique, on a tendance à se renvoyer la responsabilité au sujet des produits transportés. Mais les travailleurs, peuvent-ils être exposés sans plus aux risques ? Et n'ont-ils pas tous le droit de pouvoir travailler dans de bonnes conditions de santé et de sécurité ? Chaque année, des milliers de travailleurs tombent malade suite à l'utilisation de substances dangereuses pendant le travail.

"Accident de poids lourd – le chauffeur ne connaît pas le produit qu'il transporte – les papiers ne sont pas en règle – des heures durant, d'autres chauffeurs passent au ralenti le lieu de l'accident – pendant des heures, les services de secours sont à l'œuvre – plus tard, il s'avère que le produit était nocif – ..."

"Un colis se déchire – personne ne connaît le produit qui s'échappe – les travailleurs continuent à faire leur travail pendant des heures – 5 heures plus tard, les services de secours arrivent sur place – 3 personnes sont immédiatement conduites à l'hôpital et doivent rester en observation – réaction de la direction "cessez de vous plaindre – c'est mauvais pour l'emploi ..."

Voilà deux exemples très récents.

La réaction arrogante de certains employeurs à ces incidents nous ramène d'un coup au 19^e siècle. Pour l'UBOT-FGTB, assurer aux travailleurs de bonnes conditions de santé et de sécurité au travail est la priorité des priorités.

La loi définit clairement les informations dont doivent disposer les travailleurs exposés à des substances dangereuses. Elle prévoit des instructions claires et précises en matière de prévention et de protection des travailleurs et, qui plus est, elle établit une hiérarchie très claire des responsabilités.

Il incombe à l'employeur de rassembler toutes les informations nécessaires et de faire circuler cette information. Il incombe à l'employeur d'en assurer le suivi et le contrôle et de permettre au conseiller en prévention de faire son boulot. Et surtout, il

incombe à l'employeur de mener une politique de prévention adéquate, de faire procéder à l'analyse des risques, de mettre tout en œuvre pour prévenir les accidents.

BREF ... ici, le système parapluie n'a pas sa place !!!

Politique de prévention

L'analyse des risques : la pierre angulaire d'une politique de prévention efficace

Pour gérer les risques dans l'entreprise, un certain nombre de démarches doivent être accomplies qui doivent être discutées au Comité pour la prévention et la protection au travail. Voici les étapes successives de ce processus :

1. Etablir un diagnostic basé sur une analyse des risques.
2. Procéder à une évaluation.
3. Formuler des propositions en vue de prendre des mesures effectives de limitation des risques et d'amélioration de la santé et de la sécurité des travailleurs.
4. Mettre en œuvre ces propositions.

5. Evaluer l'effet des mesures prises.

6. (Au besoin) commencer à nouveau sur la base de cette évaluation. Quelle que soit l'activité exercée par votre entreprise, les principes généraux de la politique de prévention restent les mêmes. Il est essentiel que les représentants des travailleurs et tous ceux qui sont impliqués à la prévention dans l'entreprise connaissent ces principes généraux. De cette manière, ils pourront participer activement à l'organisation et à la réalisation de la politique de prévention.

www.fgtb.be

Brochure "Travailler avec des substances et des préparations dangereuses"

La FGTB a publié sur son site Internet une brochure pratique sur ce thème que vous pouvez télécharger et imprimer. Si vous n'avez pas accès à l'internet, vous pouvez toujours l'obtenir auprès de votre secrétariat régional UBOT-FGTB ou auprès de votre délégué qui se fera un plaisir de vous la procurer.



Proposition d'accord social 2005 – 2006

CP 140.04.09 personnel non roulant

Propositions entièrement à charge des employeurs

- Salaire horaire (2x 2% sur les catégories actuelles)
- Classification des fonctions + liaison salaires 1/04/05
- Création du groupe de travail concrétisation des catégories.
- Notre proposition
- Etape 1:** salaire le plus bas actuel + salaire de base (+ 2%) à partir du 1/7/05
- Etape 2:** tension salariale entre toutes les catégories 2,5% cumulatif / catégorie
- Etape 3:** salaire de base + 2% à partir du 1/7/06
- Indemnité d'ancienneté + € 0,03 (à € 0,08/h par catégorie)
- Prépension
- Prorogation jusqu'au 30/06/2007
- Révision du calcul
- Jour de congé payé supplémentaire par tranche de 5 ans d'ancienneté dans l'entreprise

Propositions dans le cadre du rapprochement des statuts

- Suppression du jour de carence
- Jour férié des communautés supplémentaire
- Assurance hospitalisation

Propositions ayant un impact sur les dépenses du Fonds social

- Fonds de pension ou assurance groupe
- Congé syndical
- Faire un «pot» du nombre total des jours (2 par mandat) sur base du nombre de mandats au CE et au CPPT + 4 mandats (2 mandats délégation syndicale) par entreprise avec un CPPT
- Paiement + fonds social
- Prime syndicale à partir de € 3.718,40
- 2005 - € 110
- 2006 - € 115
- Formation comme prévue dans AIP (pas dans la norme salariale)
- Organisation formation permanente
- Perte de salaire
- Cotisation des employeurs au fonds social doit augmenter progressivement de 4 x 0,25% de la masse salariale de 2006 à 2009 compris — au total + 1%.
- Relever prime de fin d'année au niveau intérimaires 7,6%. En définir le principe. Concrétiser la date d'entrée en vigueur de ce relèvement progressif.
- Crédit temps : une garantie de 5% par entreprise pour les ouvriers.

CP 140.04.09 Personnel roulant

Propositions entièrement à charge des employeurs

- RGPT + 0,05% sur toutes les heures, sans limitation de 12h par jour en moyenne
- Salaire horaire (2x 1% au 01/07/05 et au 01/01/06)
- Indemnité d'ancienneté + € 0,03 (à € 0,08/h par catégorie)
- Indemnité de séjour
- > 24h d'absence du domicile + € 2,00
- < 24h d'absence du domicile + € 1,00
- Séjour fixe + € 1,00
- Paiement travail de nuit
- Droit à partir de minimum 5 nuits par mois
- Indexation 1 fois/an en même temps que l'indemnité RGPT (avril)
- Prépension
- Prorogation jusqu'au 30/06/2007
- Révision du calcul
- Un jour de congé payé supplémentaire par tranche de 5 ans d'ancienneté dans l'entreprise. Un groupe de travail doit être créé pour reconsidérer les catégories salariales en fonction de la formation, de l'expérience, de l'ADR, etc. De plus, un groupe de travail devra se pencher également sur les nouvelles technologies et leurs effets sur les salaires et l'emploi.

Propositions dans le cadre du rapprochement des statuts

- Suppression du jour de carence
- Jour férié des communautés supplémentaire
- Assurance hospitalisation

Propositions ayant un impact sur les dépenses du Fonds social

- Création d'un fonds de pension ou assurance groupe
- Congé syndical
- Faire un «pot» du nombre total des jours (2 par mandat) sur base du nombre de mandats au CE et au CPPT + 4 mandats (2 mandats délégation syndicale) par entreprise avec un CPPT
- Paiement + directement par le fonds social
- Prime syndicale à partir d'un revenu annuel de € 3.718,40
- 2005 - € 110
- 2006 - € 115
- Perte sélection médicale
- Outplacement + prime/mois sans travail pendant 5 ans
- Prime selon ancienneté : 5a = 25 € | 10a = 50 € | 15a = 75 € | 20a = 100 € | +20a = 125 €, à calculer comme sécurité d'existence (fiscalité plus avantageuse)

- Remboursement carte du tachygraphe digital
- 1 x par période de validité directement au chauffeur
- Assistance en cas de traumatisme
- Formation comme prévue dans AIP (pas dans la norme salariale)
- Organisation formation permanente
- Perte de salaire remboursable par fonds social
- Cotisation des employeurs au fonds social doit augmenter progressivement de 4 x 0,25% de la masse salariale de 2006 à 2009 compris — total + 1%
- Relever prime de fin d'année au niveau intérimaires 7,6%. En définir le principe. Concrétiser la date d'entrée en vigueur de ce relèvement progressif.
- Crédit temps : une garantie de 5% par entreprise pour les ouvriers.

Clarification exemples temps de service

dans le précédent numéro d'EN ROUTE (janvier-février-mars 2005).

L'exemple repris en page 8 est un exemple purement fictif (qui n'a rien à voir avec la réalité) pour expliquer comment il faut calculer le temps de service et le complément à accorder sur le temps de service.

Il est évident qu'aucun chauffeur ne peut et ne pourra rouler selon ce schéma, la réglementation sur les temps de conduite et de repos devant absolument être respectée.

Nous y reviendrons à l'occasion de la formation des militants ainsi que dans une prochaine édition de notre magazine.



Transport de marchandises & logistique

Formation des militants à Anvers

Le lundi 30 mai 2005, M. Jef Van Bedts (de la police de la circulation de Brecht) a assuré et animé la formation et les débats sur la réglementation des temps de conduite et de repos. Vu son expérience et sa connaissance du terrain, M. Van Bedts a donné un exposé et des explications qui ont passionné les militants et les délégués du personnel roulant du 140.04/09. Ceux-ci se sont montrés fort enthousiastes à l'issue de la journée de formation.



Le lundi 6 juin 2005, c'est notre collaboratrice du Secrétariat fédéral du Transport routier & Logistique, Annemie Craeye, qui a assuré et animé la formation sur la classification des fonctions du personnel non roulant du 140.04 et 09. Elle a expliqué le système de la classification des fonctions du secteur aux militants et aux délégués qui ont participé activement à cette journée. Le temps voulu, ils feront les démarches nécessaires dans leurs entreprises pour en arriver à une classification des fonctions correctement rémunérée.



Les formations pour les délégués et les militants du sud du pays seront organisées à l'automne 2005.

autobus & autocars

Sécurité routière Partager la route en toute sécurité

Tous les ans, des millions de personnes utilisent l'autocar dans notre pays, le temps d'une excursion ou en direction des vacances. Pour l'immense majorité d'entre elles, tout se passe sans encombre: l'autocar est en effet l'un des moyens, sinon le moyen de transport le plus sûr.

Voici un bref rappel des dispositions les plus importantes :

- a) temps de conduite journalier : maximum 9 h (2 x par semaine : 10 h);
- b) temps de conduite ininterrompu : maximum 4h30, qui doivent être suivies d'une pause de 45 minutes (peut aussi être remplacée par 3 x 15 minutes, étalées sur une période de 5h15);
- c) temps de conduite par quinzaine : maximum 90h;
- d) temps de repos journalier :
 - un chauffeur : minimum 11 h ininterrompues par 24 h (3 x par semaine possibilité de limitation jusqu'à 9 h avec compensation) ou minimum 12 heures avec fractionnement, dont une période ininterrompue d'au moins 8 heures et le solde en maximum deux périodes de minimum 1 h;
 - deux chauffeurs : minimum 8 h ininterrompues par 30 h;
- e) temps de repos hebdomadaire : 45 h ininterrompues avec possibilité de limitation jusqu'à 36 h (au domicile) ou 24h (hors du domicile), moyennant compensation.

Vous trouverez la législation intégrale sur les temps de conduite et de repos sur le site de l'ICB (www.icb-institute.be) sous la rubrique "sécurité routière".

Nous comptons sur toutes les entreprises pour qu'elles mettent tout en oeuvre - en collaboration avec l'ICB - pour renforcer davantage la sécurité du transport. Toute suggestion ou proposition en la matière est la bienvenue à l'adresse info@icb-institute.be

Pourtant, de rares accidents nous rappellent chaque année que les efforts à accomplir en vue d'optimiser la sécurité doivent être permanents.

Entrepreneurs et chauffeurs ont à cet égard un rôle essentiel à remplir. Ils doivent en premier lieu respecter scrupuleusement la réglementation sur les temps de conduite et de repos.

La législation en la matière est identique dans tous les pays européens pour les chauffeurs de tous les véhicules de transport collectif de personnes par route de plus de 8 + 1 places qui effectuent des services réguliers de plus de 50 Km ou des services occasionnels.

A noter enfin qu'à partir du 01/07/05, les services de contrôle du SPF Mobilité et Transports accorderont une attention particulière au respect des ces dispositions par les autocars belges et étrangers.

Cahier revendicatif commun

CP 140.01.02.03. – Autobus et autocars

Prorogation des CCT

- Prorogation régime de prépension
- Prorogation régime du crédit temps
- Prorogation du régime 'groupes à risque'
- Prorogation du régime 'formation' et mise en œuvre rapide du Règlement européen (280 heures)
- Efforts plus importants des interlocuteurs sociaux pour combattre le travail au noir – meilleur contrôle du respect des conditions de travail et de salaire
- Poursuite et finalisation des négociations conventionnelles
- Régime domicile – lieu de travail
- Statut de la délégation syndicale (abaissement des seuils)
- Plan de pension sectoriel
- Instauration d'une feuille de prestations
- Harmonisation des modalités "primes de fin d'année".

Revendications 01, 02, 03

- Augmentation salariale substantielle
- Augmentation ou instauration de l'indemnité pour travail du samedi
- Augmentation de l'indemnité de vêtement
- Augmentation ou instauration de l'indemnité pour travail de nuit
- Indemnité pour incapacité de travail (malades de longue durée)
- Instauration d'un congé d'ancienneté
- Suppression du jour de carence
- Adaptation du régime du remboursement des frais de la sélection médicale
- Modification de l'article 9 du statut du délégué syndical (désigné librement par l'organisation syndicale).

Revendications spécifiques au 01

- Pour le 01 (Région wallonne) : nous renvoyons au cahier revendicatif SRWT – TEC
- Pour le 01 (Région flamande) : nous renvoyons au cahier revendicatif du front commun syndical de la VVM
- Revendications complémentaires Région flamande
 - Adaptation modalités tickets train
 - Assurance hospitalisation (adaptation intervention patronale)

Revendications spécifiques au 01 et au 02

- Adaptation de l'indemnité des 'services coupés'

Revendications spécifiques au 02

- Meilleure carrière pécuniaire par l'instauration d'un nombre plus grand d'échelles barémiques
- Maintien de l'ancienneté en cas de suspension du contrat de travail

Revendications spécifiques au 02 et au 03

- Relèvement de l'indemnité RGPT
- Adaptation du régime du 'travail mixte'
- Indemnité complémentaire en cas de chômage économique (périodes de vacances)
- Un jour de congé supplémentaire – Fête de la Communauté

Revendications spécifiques au 03

- Révision du système d'amplitude (salaire horaire)
- Instauration d'une indemnité d'ancienneté
- Salaire hebdomadaire garanti
- Révision du système des 'heures supplémentaires'
- Conclusion d'une assurance 'étranger' (par ex. Euro-assistance)
- Instauration d'un 'régime de remboursement des frais'
- Instauration du salaire hebdomadaire garanti
- Coresponsabilité du donneur d'ordre / client.

Revendications pour le personnel de garage du 01/02/03

- Application du régime des heures supplémentaires de la SCP 112
- Mêmes revendications que pour le 01/02/03 (Cf. ci-dessus).

Code anti-discrimination Non aux discriminations dans les bus

Fin septembre 2003, quelque 63 entreprises et la VVM-DE LIJN ont signé le code anti-discrimination sectoriel, s'engageant ainsi à lutter contre la discrimination et l'exclusion dans tous les aspects de leurs activités.

Le Fonds social a développé un logo sous forme d'autocollant pour coller sur les véhicules. Dans la semaine du 25 avril dernier, une action "autocollants" a été organisée en collaboration avec la VVM-DE LIJN.

Entre-temps, déjà plus de 4500 véhicules circulent avec un autocollant anti-discrimination. Pour plus d'informations : 02/240.16.61 – connie.machon@socialfondssocial.be



Pleins feux sur [Tournai]

La section regionale de Tournai

Tournai, la vieille dame, porte le poids des années avec charme et élégance. Certes, elle est marquée par les siècles, son âge se lit sur son visage, mais ... elle investit dans la rénovation, et peu à peu elle est en train de subir un lifting profond. Depuis plus de deux mille ans, la ville joue un rôle prépondérant dans la région et elle a la ferme intention de le faire encore pendant de longues années.

Un peu d'histoire

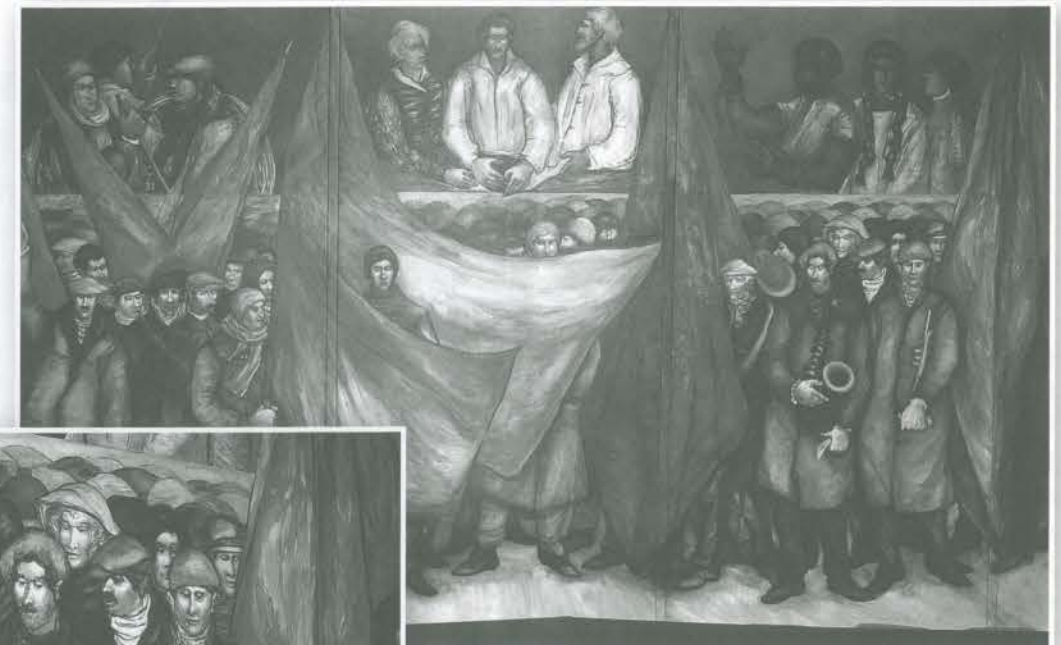
Tout a commencé avec Auguste, le premier empereur de Rome. L'organisation de la Gaule prévoyait la constitution de trois provinces : la Gaule Belgique, la Gaule Lyonnaise et la Gaule Aquitaine. Malgré l'état de guerre permanent et la politique offensive menée contre la Germanie, la situation dans la région semblait relativement stable. C'est à cette époque que les Romains s'établissent à Tournai. Des archéologues en ont retrouvé les traces en 1954. Tornacum, ancien camp militaire des Romains, était situé au carrefour d'axes routiers dont le point de franchissement était l'Escaut à Tournai. Déjà à l'époque, Tournai disposait donc d'un important réseau de transport et de communication, pour preuve les débarcadères et les installations portuaires. Ce rôle de plaque tournante du transport de personnes et de marchandises se poursuivra jusqu'à la fin du Haut Moyen Age. Des siècles durant, Tournai sera le théâtre de combats, de conquêtes, de pertes et de reconquêtes.

Au milieu du Vème siècle, les Francs Saliens s'emparent de la cité dont ils font la capitale d'un petit royaume. C'est sur la rive droite de l'Escaut qu'a été découverte, en 1653, la riche tombe de Childéric, père de Clovis. Au IXème siècle, la ville échappe à la circonscription territoriale dont elle était le chef-lieu et devient une seigneurie épiscopale. Les évêques vont étendre leur domination à la rive droite, c'est-à-dire dans l'Empire Germanique. Au XIème siècle le Tournaisis est conquis par les comtes de Flandres qui en ont fait une châtellenie dont le siège est érigé aux portes de la ville, dans un flot de l'Escaut, l'actuel quartier du Château. Vers 1147, les patriciens s'érigent en commune jurée et font construire la première enceinte communale. L'évêque est éliminé comme haut justicier, situation consacrée par le Roi de France au XIIIème siècle qui place la commune dans des rapports de vassalité directe. La ville se développe peu à peu et accroît son pouvoir. Le roi de France, qui ne peut plus tolérer cette indépendance, envahit le Tournaisis en 1313-1314. Quelques années plus tard, l'évêque lui abandonne le fief de la châtellenie et de l'avouerie. En 1323, l'avoué vend son office et ses droits à Charles le Bel. Mais la commune se montre si jalouse de son autonomie et si revendicatrice qu'en 1332, le roi la supprime. Mais la résistance opposée par la ville lui vaut la restitution du droit de commune. Un an



plus tard, la commune est enfin le seul seigneur de tout son territoire. Mais l'histoire se répète sans cesse. La commune perd plusieurs fois son autonomie pour la regagner plus tard. C'est finalement Charles Quint qui, en 1522, supprimera l'autonomie communale et les droits politiques des métiers.

Beaucoup plus tard, durant la guerre 1914-1918, la ville souffre de l'occupation allemande. A la libération, elle fait partie des derniers champs de bataille. Les envahisseurs font sauter la plupart des ponts, de nombreuses ruines s'amoncellent aussi dans les faubourgs. Les finances communales sont ruinées. Cependant, les dégâts de la Première Guerre mondiale ne peuvent être comparés à ceux de la Seconde durant laquelle le centre de la ville est bombardé par la Luftwaffe. Ces bombardements font des centaines de morts et de blessés et plusieurs milliers de maisons sont détruites ou fortement endommagées.



La vie économique

La prospérité économique de la ville doit beaucoup à la présence dans le sous-sol de calcaire carbonifère pouvant être utilisé comme pierre de taille. La première carrière est exploitée dès le début du Ier siècle et elle se trouvait sur l'emplacement de la cathédrale. L'art de tailler et d'utiliser la pierre subit un recul considérable durant la période franque, mais le XIIème siècle marque une efflorescence de cette industrie qui se prolongera jusqu'au XIVème siècle.

Dès le début du XIème siècle, des marchands écoulent leur laine à Gand. Les foires de Tournai sont fréquentées par des marchands flamands, brabançons et allemands, attirés par un privilège fiscal. Le commerce de la laine devient ainsi une deuxième activité florissante. La seconde moitié du XIVème siècle marque une période de déclin et de difficultés financières. Les luttes démocratiques, la diminution de la population aggravée par la guerre de Cent Ans, les pestes et les famines, la décadence du port de Bruges et de la draperie sapent la prospérité économique. Au XVème siècle, la situation se redresse quelque peu grâce à la tapisserie qui est très appréciée. Mais sous Philippe II, l'activité locale s'éteint quasi complètement. Plus tard, au XVIIIème siècle, sous la domination autrichienne, l'activité économique de la ville reprend et de nouvelles industries naissent. A cette époque, l'industrie textile procure du travail à plus de trois mille personnes tandis que les fours à chaux occupent environ 600 ouvriers.

Pleins feux sur [Tournai]

Sous l'Empire français, l'importance de la ville de Tournai est analogue à celle de Lille, mais dès le rétablissement de la frontière et l'instauration du protectionnisme douanier français, on observe le déclin et la disparition de certaines industries, avec toutes les conséquences dramatiques pour la population. Au XIX^e siècle, la ville passe à côté des révolutions techniques et industrielles. Après une courte reprise de l'industrie textile, le malaise qui s'empare de tout le secteur fait des ravages à un point tel qu'il ne reste presque plus aucune activité.

Aujourd'hui, les investissements reprennent, la création d'un zoning industriel attire des entreprises de transport et des entreprises logistiques, et l'industrie de la pierre pourrait retrouver son deuxième souffle.

Quelques chiffres

Le Hainaut compte environ 1.281.700 habitants dont un peu moins de 11% sont d'origine étrangère. 18,1% de la population est âgé de moins de 14 ans, 64,8% est âgé de 15 à 64 ans et 17,1% est âgé de 65 ans ou plus.

Le Hainaut compte un peu moins de 90.000 chômeurs indemnisés, légèrement moins donc de la moitié des chômeurs en Wallonie et un quart du nombre de chômeurs en Belgique.

Dans la province du Hainaut, 21.000 travailleurs sont occupés dans le secteur des transports et des communications, secteur qui représente à peu près 6% de l'occupation totale dans la province. La majorité des habitants travaillent dans les différents services publics, les soins de santé et dans l'enseignement.

Le revenu annuel moyen s'élevait à 10.258,18 euros en 2001 et est donc inférieur à la moyenne wallonne (10.744,68 euros) et bien sûr inférieur à la moyenne belge (11.748,95 euros).

Et du côté syndical ...

Dans les locaux agréables de l'UBOT à Tournai, j'ai rendez-vous avec Philippe Dumortier, secrétaire régional de l'UBOT et de la Centrale du Textile et du Vêtement, et avec Jean-Marie Lamarque, propagandiste régional de l'UBOT. C'est la moitié de l'équipe qui couvre un territoire syndical qui s'étend du Hainaut au Brabant wallon. Retenus par d'autres activités, Daniel et Sabrina ne pouvaient assister à notre visite. Une petite visite du bâtiment nous fait découvrir des trésors insoupçonnés, telles les peintures uniques de Dubrunfaut dans la salle des fêtes.



Le grand Tournai compte quelque 70.000 habitants. En 1977, avec la fusion des communes, 29 villages ont été réunis à la ville de Tournai pour en faire une seule entité de quelque 20.000 hectares.

Nos deux camarades sont fiers de Tournai, ville au passé très riche et à l'esprit combattant. Ils brossent rapidement le tableau de ce qui fait le charme de Tournai. La ville est traversée par l'Escaut, rivière surplombée par le 'Pont des Trous', l'un des plus prestigieux vestiges de l'architecture militaire médiévale de notre pays. La présence de l'Escaut a toujours été d'une importance capitale pour le développement de la ville, aussi bien sur le plan économique que touristique. Dans le passé, le transport se faisait d'ailleurs généralement par l'Escaut.

La ville possède aussi le plus ancien beffroi de Belgique et une cathédrale imposante, bâtie sur un sous-sol rocheux. A cause de l'instabilité du sous-sol, la cathédrale bouge légèrement. Sou peu, des travaux de rénovation vont commencer dont on prévoit qu'ils dureront trente ans. «Le catholicisme, commencerait-il à vaciller ?» demande-t-on en blaguant. «L'architecture à Tournai est une donnée intéressante, elle offre un panorama des monuments et des styles de construction à travers les siècles. Ainsi, il y a la Halle aux Draps, remarquable bâti-



ment renaissance édifié en 1610, qui est chaque année le théâtre de la Fête du travail. Dans le passé, on y faisait des étoffes».

Les chiffres l'indiquaient déjà : sur le plan économique, la situation n'est pas très rose à Tournai. L'industrie textile a presque complètement disparu de la région. Jean-Marie Lamarque était délégué à Dunlop Enerka, une entreprise qui fabriquait des pneus de transport pour les mines. L'industrie des mines étant à l'agonie, la direction anglaise décida de fermer l'usine, plusieurs centaines de travailleurs se retrouvèrent sur le carreau. Jean-Marie a décidé de rester actif sur le plan syndical et d'aller travailler pour la FGTB. Philippe aussi a pour ainsi dire grandi dans la FGTB, il a commencé à y travailler comme étudiant jobiste et après ses études il a pu commencer à la centrale du textile.

Philippe raconte : «Les ouvriers du textile se sont battus longtemps pour l'emploi. La Filature Textile d'Ere en est un exemple. L'entreprise a fait faillite en 1975. Les 150 ouvriers ont repris l'usine sous forme de coopérative. Ils ont réussi à faire tourner l'usine jusqu'en 2003, année où malheureusement la coopérative a également été déclarée en faillite.»

«Autre exemple du textile : Tourtex, une entreprise qui produit des fibres synthétiques à base de propylène, avait bénéficié en 1999 d'importantes subventions européennes qui se chiffraient dans les millions de francs belges. En échange de ces subventions de l'Europe, l'entreprise devait occuper 120 ouvriers pendant quatre ans. Passée cette période, l'usine est partie vers des régions «où les subventions sont plus attractives». Au bout de 20 jours de lutte syndicale acharnée, les ouvriers dupés ont réussi à récupérer une partie de ces moyens sous forme de dédommagements.»

«Oui, il y a une politique de reconversion qui vise surtout les femmes dans la région. Elles sont peu qualifiées car elles ont commencé à travailler dès l'âge de 16 ans. De plus, l'analphabétisme est encore assez répandu. Le Forem les oriente vers le secteur du transport ou le secteur logistique... On investit dans le développement d'un zoning industriel qui réservera une place importante à la logistique. Mais je souhaiterais quand même émettre quelques critiques à propos de la manière de travailler du Forem. Le chômage dans notre province est énorme. Il faut donc une politique positive et concrète en matière d'emploi. Plans de formation, oui — mais pas sans plan



d'emploi. Il faut offrir aux demandeurs d'emploi des perspectives réelles. De plus, on tient insuffisamment compte du cercle vicieux dans lequel les chômeurs sont enfermés. Il est difficile d'aller postuler un emploi situé à 20 Km de son domicile quand on ne dispose pas d'un moyen de transport adéquat. Il est criant de devoir constater que l'on commence aussi à discriminer les travailleurs âgés. Ainsi, un ouvrier de 52 ans n'a pu suivre une formation de mécanicien. Mais en même temps, on renforce le contrôle des chômeurs.

Jean-Marie et Philippe se complètent :

« Nous couvrons un territoire très étendu : Tournai — Mons — le Centre — Charleroi et le Brabant wallon, des régions aux mentalités et à la culture très différentes. Nous desservons ces régions, pour les deux centrales UBOT et Textile, avec 6 collaborateurs dont 2 propagandistes et 1 secrétaire. Nous y réussissons grâce à la cohésion et à la solidarité qui caractérisent notre équipe.

Quant aux effectifs, ceux du textile se sont stabilisés plus ou moins, mais nous avons énormément souffert de la disparition de cette industrie. Pour nos membres du textile, nous avons surtout des dossiers chômage.

Pour ce qui est de l'UBOT, les effectifs sont montés à plus de 1.000 en cinq ans. Les dossiers que nous traitons sont principalement des dossiers de travailleurs actifs, des litiges avec leur employeur, etc. La région possède d'ailleurs encore un potentiel énorme dans la logistique et le transport. À titre de comparaison : lors des élections sociales de 2004, nous avons eu dans le transport des élections dans 31 entreprises où 112 militants sont actifs. Dans le textile, nous n'avions plus que 7 entreprises à élections avec 12 militants actifs. »

« Comment nous travaillons sur le plan syndical avec les militants ? Nous pratiquons une stratégie d'information très poussée. Le principe de base est la confiance dans les militants. Ils doivent disposer de toute l'information. Ils sont notre relais auprès des travailleurs dans les entreprises. Ils sont donc en contact permanent avec nous. Dans l'entreprise, ils agissent de manière autonome face à l'employeur ou pour aider leurs collègues au travail. Le secrétaire intervient à leur demande mais il ne négocie JAMAIS sans les délégués. »

Et Jean-Marie de confirmer : « La confiance est importante, les relations personnelles avec les délégués vont au-delà des relations purement syndicales et c'est ce qui fait la force de la Wallonie rouge. »

Les deux camarades soulignent que l'action syndicale ne peut se limiter à la prise de responsabilités au sein de la centrale. Il y a aussi la FGTB interprofessionnelle avec sa gamme de services aux affiliés. D'où l'importance d'être présents et actifs à ce niveau également, d'une part dans les instances de décision, et d'autre part dans les actions.

Poursuivant notre entretien, nous allons manger un petit bout et après le repas, nous partons direction nouveau zoning d'entreprises logistiques pour la session photos.

Transport de combustibles

Proposition d'accord social 2005 – 2006
CP 127 – Commerce de combustibles

Propositions entièrement à charge des employeurs

- RGPT + € 0,09 (à € 1,00)
- Salaire horaire (2x 1% : au 01/07/05 et au 01/01/06)
- Ancienneté + € 0,10 pour toutes les catégories
- Prime intempéries — 0° + 30° : 3 € par jour

Propositions dans le cadre du rapprochement des statuts

- Suppression du jour de carence
- Jour férié des communautés supplémentaire

Propositions ayant un impact sur les dépenses du Fonds social

- Formation comme prévue dans AIP 1,9% (pas dans la norme salariale).

Déménagements

Proposition d'accord social 2005-2006
CP 140.05 – Déménagements

Propositions intégralement à charge des employeurs

- RGPT
- 1 x/an indexation le 1/11 de chaque année
- 1e fois le 1/11/2005 (11 mois)
- Salaire horaire 2x 1%
- Le 1/07/2005
- Le 1/01/2006
- Prime de fin d'année
- 160 x salaire horaire en 2005
- 165 x salaire horaire en 2006
- Statut délégation syndicale cf. transport de marchandises
- Prime chauffeur (par heure ou par semaine ou par mois), y compris chauffeurs non permanents
- Jour de congé payé supplémentaire par tranche de 5 ans d'ancienneté

Propositions ayant un impact sur les dépenses du Fonds social

- Indemnité complémentaire en cas de chômage
- € 6,00 en régime de 5 jours par semaine
- € 5,00 en régime de 6 jours par semaine
- Prime d'ancienneté/an
- de 5 – 9 ans : € 35,00
- de 10 – 14 ans : € 70,00
- de 15 – 19 ans : € 105,00
- 20 ans et plus : € 140,00
- Indemnité complémentaire de maladie
- 1e période € 1,20 (5j) € 1,00 (6j)
- 2e période € 3,00 (5j) € 2,50 (6j)
- Prime syndicale:
- Introduction carte de légitimation
- Prépension : prorogation jusqu'au 30/06/2007
- Formation comme prévue dans AIP (pas dans la norme salariale) en fonction de la formation permanente
- Développement du système
- Remboursement employeur / ouvrier
- Augmentation de la cotisation patronale à 2% (aujourd'hui 1,27%)

Propositions dans le cadre du rapprochement des statuts

- Suppression du jour de carence
- Jour férié des Communautés supplémentaire

Taxis

Proposition d'accord social 2005-2006

CP 140.06 – Taxis

Propositions entièrement à charge des employeurs

- Prépension 58 ans
- Indemnité d'ancienneté :
 - Augmenter à 0,6% - 1,2% - 1,8% - 2,4%
- Y compris prépension et pension moyennent calcul 200 jours au prorata (règle en service au 31/12 disparaît ici)
- Calcul du salaire "meilleure formulation (paiement sur prix taxi-mètre au lieu de forfaits)
- Chèque-repas avec cotisation patronale de € 4,46
- Statut délégation syndicale cf. Transport de marchandises

Propositions dans le cadre du rapprochement des statuts

- Suppression du jour de carence
- Jour férié des communautés supplémentaire

Propositions ayant un impact sur les dépenses du Fonds social

- Prime syndicale
 - Introduction carte de légitimation
 - 2005 - € 110
 - 2006 - € 115
- Formation comme prévue dans AIP (pas dans la norme salariale) en fonction de la formation permanente
- Indemnité d'uniforme : occupation 4/5, 5e jour assimilé pour avoir droit
- Perte sélection médicale 247,9 € portée à 500 €
- Prime de départ 50 € par tranche de cinq années d'ancienneté dans le secteur.

CP 140.06 Taxi – Location

Propositions intégralement à charge des employeurs

- Salaire horaire augmentation à 9,8000 €/h (y inclus toutes indexations depuis 1/1/2004)
 - accord de la CCT précédente – non exécuté à cause de la discussion avec 140.02
 - imputation prime de fin d'année et d'autres du 140.02 (entre 1/1/03 et 1/1/05)
- Augmentation RGPT à € 1,00
- Rayer art 3 du protocole d'accord précédent, à remplacer par l'accord sur la création d'une sous-commission paritaire autonome
- Statut délégation syndicale cf. Transport de marchandises
- Prépension 58 ans

Propositions dans le cadre du rapprochement des statuts

- Suppression du jour de carence
- Jour férié des communautés supplémentaire

Propositions ayant un impact sur les dépenses du Fonds social

- Prime syndicale
 - Introduction carte de légitimation
 - 2005 - € 110
 - 2006 - € 115
- Formation comme prévue dans AIP (pas dans la norme salariale) en fonction de la formation permanente.

sécurité routière

[nouvelles amendes]

Adaptation des amendes

Les amendes suivantes seront d'application à partir du 1er octobre 2005.

ACTUELLEMENT		A PARTIR DU 01/10/05	
€ 50	<ul style="list-style-type: none"> • Rouler à bicyclette sans éclairage • Ne pas porter la ceinture de sécurité • Non-utilisation du GSM mains libres 	€ 50	<ul style="list-style-type: none"> • Rouler à bicyclette sans éclairage • Ne pas porter la ceinture de sécurité • Stationnement interdit • Ne pas fermer son véhicule à clé
€ 150	<ul style="list-style-type: none"> • Stationnement interdit dangereux • Stationnement interdit • Ne pas fermer son véhicule à clé • Inciter à l'excès de vitesse 	€ 150	<ul style="list-style-type: none"> • Stationnement interdit dangereux • Non-utilisation du GSM mains libres • Brûler le feu jaune-orange • Non-utilisation des feux antibrouillard arrière • Non-respect la distance entre camions (art. 18 règlement de la circulation)) • Ne pas respecter les règles de la priorité
€ 175	<ul style="list-style-type: none"> • Ne pas respecter les feux rouges • Ne pas respecter le feu jaune-orange • Ne pas respecter les règles de la priorité • Non-utilisation feux antibrouillard arrière • Couper une colonne • Mettre en danger des piétons ou cyclistes • Ne pas respecter l'interdiction de doubler • Rouler la nuit sans éclairage • Ne pas respecter la distance entre camions (art. 18 règlement de la circulation) • S'engager sur un passage à niveau alors que c'est interdit 	€ 175	<ul style="list-style-type: none"> • Ne pas respecter les feux rouges • Doubler une voiture en train de doubler un autre véhicule • Doubler un véhicule qui ralentit devant un passage pour piétons ou pour cyclistes • Couper une colonne • Ignorer les ordres de la police • Ne pas respecter l'interdiction de doubler • Mettre en danger des piétons ou cyclistes • Rouler la nuit sans éclairage

ZONE RESIDENTIELLE, ZONE 30, AUX ABORDS D'ECOLE, EN AGGLOMERATION (= zones où la vitesse est limitée à 20, 30 ou 50 Km/h)

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Moins de 10 Km/h de dépassement : € 50 • A partir de 10 Km/h de plus : <ul style="list-style-type: none"> • € 10 pour chaque Km/h supplémentaire de dépassement | <ul style="list-style-type: none"> • A partir de 30 Km/h de dépassement : au tribunal (déchéance droit de conduire + amende + frais de justice) |
|--|--|

AUTRES ROUTES

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Moins de 10 Km/h de dépassement : € 50 • A partir de 10 Km/h de plus : <ul style="list-style-type: none"> • € 5 pour chaque Km/h supplémentaire de dépassement | <ul style="list-style-type: none"> • A partir de 40 Km/h de dépassement : au tribunal (déchéance droit de conduire + amende + frais de justice) |
|---|--|

TRIBUNAL

- Dépasser un véhicule lui-même en train de doubler
- Doubler un véhicule qui ralentit devant un passage pour piétons ou pour cyclistes
- Ignorer les ordres de la police
- Faire demi-tour sur l'autoroute
- Dépasser dans une côte ou dans un virage
- Luttés de vitesse

TRIBUNAL : AMENDE € 220 à € 2.750 + DECHEANCE DROIT DE CONDUIRE + FRAIS DE JUSTICE

- Inciter à l'excès de vitesse
- S'engager sur un passage à niveau alors que c'est interdit
- Faire demi-tour sur l'autoroute
- Dépasser dans une côte ou dans un virage
- Ignorer l'ordre de la police de vous arrêter
- Luttés de vitesse

Soyez BOB au plus profond de vos pensées...

Vous avez bu

L'alcool que vous avez bu est présent dans votre sang et dans l'air que vous expirez. On peut donc contrôler si vous êtes sous son influence ou non.

Vous êtes punissable si vous prenez le volant avec une concentration d'alcool dans l'haleine de 0,22 mg/l AAE* (0,5 ‰ dans votre sang) ou plus.

0,22 mg/l dans votre haleine
ou
0,5 ‰ dans votre sang

*AAE: Air Alvéolaire Expire

Combien de verres ?

Il est extrêmement difficile d'établir une concordance exacte entre le nombre de verres ingurgités et la montée de l'alcoolémie. La quantité de boissons peut varier selon la personne et dépend entre autres de votre poids, du rythme auquel vous buvez, du type de boisson, de l'absorption préalable ou non d'un repas... Néanmoins, la moyenne admise (que les facteurs susmentionnés peuvent légèrement ou plus sensiblement influencer) est la suivante : un verre donne environ un taux d'alcool dans le sang de 0,2 ‰ chez un homme de 75 kg et de 0,3 ‰ chez une femme de 60 kg. Qu'il s'agisse de bière, de vin, d'apéritif ou d'alcool pur, un verre, normalement servi, contient environ 10 g d'alcool pur :

BIERE (PILS)	VIN	APERITIF	SPIRITUEUX
25 cl	10 cl	7 cl	3 cl (et non 5 ou 6 cl!)
5°	12,5°	18°	40°

L'alcool présent dans votre sang est éliminé à un rythme d'environ 0,15 ‰ par heure. L'élimination se déroule donc plus lentement que l'absorption, et les palliatifs tels que le café ou l'eau sucrée ne sont d'aucun secours.

En résumé, il est pratiquement impossible de déterminer la concentration d'alcool en comptant simplement le nombre de verres absorbés. C'est pourquoi il est préférable de ne pas boire du tout lorsque vous devez prendre le volant.

L'alcool et les capacités de conduite

Même en petites quantités (à partir de 0,5 ‰), l'alcool influence les capacités du conducteur et n'est donc pas compatible avec la conduite d'un véhicule. Quelques exemples :

- L'alcool influence la perception. Les conducteurs sous l'emprise de l'alcool remarquent moins et plus tard certains éléments du trafic comme les piétons, les cyclistes, les signaux routiers, les rues latérales, les véhicules venant en sens inverse...
- Dans certaines situations complexes, les conducteurs sous l'emprise de l'alcool sont moins capables de surveiller simultanément plusieurs éléments. Leurs yeux réagissent plus lentement et restent plus longtemps fixés sur certains objets.
- L'alcool réduit le champ de vision. Les conducteurs sous l'influence de l'alcool ont tendance à regarder droit devant eux et ne remarquent

pas ce qui se passe sur le côté ("vision en tunnel").

- Sous l'emprise de l'alcool, les conducteurs sont plus enclins à regarder d'un seul côté et risquent ainsi de "voir double". Ils voient moins bien en profondeur et évaluent mal les distances.
- Les conducteurs sous l'influence de l'alcool éprouvent plus de difficultés à rouler en ligne droite et se mettent à zigzaguer.
- L'alcool augmente le temps de réaction et diminue les réflexes.
- L'alcool accroît le risque de somnolence.
- L'alcool réduit les inhibitions et accroît la prise de risques de la part du conducteur.

La plupart de ces effets se manifestent déjà à partir d'un taux d'alcool de 0,5 ‰. Et pourtant, nombreux sont ceux qui s'estiment en état de conduire aussi longtemps qu'ils ne se sentent pas ivres. Ils pensent à tort qu'après trois ou quatre verres, l'alcool ne les influence pas encore...

La note

La police effectue régulièrement des contrôles alcool. Si vous avez bu, vous devez immédiatement en payer les conséquences. L'assurance aussi donne priorité à la sécurité.

	Perception immédiate	Transaction	Amendes (prononcées par le juge) (2)
≥ 0,22 " 0,35 mg/l AAE (3) (≥ 0,5 " 0,8 ‰)	€ 137,50	€ 137,50	De € 137,50 à € 2,750
≥ 0,35 mg/l AAE (≥ 0,8 ‰)	non	- € 400 (4) si ≥ 0,35 et " 0,50 mg/l AAE (≥ 0,8 et " 1,2 ‰) - € 550 (4) si ≥ 0,50 et " 0,65 mg/l AAE (≥ 1,2 et " 1,5 ‰)	De € 1.100 à € 11.000
Etat d'ivresse ou état analogue résultant de l'emploi de drogues ou de médicaments	non	non	De € 1.100 à € 11.000
Récidive imprégnation alcoolique ≥ 0,35 mg/l AAE (0,8 ‰) ou ivresse et état analogue après usage de drogues ou de médicaments	non	- oui, si récidive ≥ 0,35 mg/l AAE (≥ 0,8 ‰) - non si récidive ivresse	De € 2.200 à € 27.500
Refus de se soumettre, sans motif légitime, à l'alcootest ou au prélèvement sanguin	non	€ 700 (4)	De € 1.100 à € 11.000

	Interdiction temporaire de conduire	Retrait immédiat du permis (1 à 3 mois)	Déchéance du droit de conduire (1) (prononcée par le juge de police)
≥ 0,22 < 0,35 mg/l AAE (3) (≥ 0,5 " 0,8 ‰)	minimum 3 h	non	facultative
≥ 0,35 mg/l AAE (≥ 0,8 ‰)	minimum 6 h	oui: - si conduite compromettant la sécurité routière - si ≥ 0,70 mg/l AAE	facultative (5)
Etat d'ivresse ou état analogue résultant de l'emploi de drogues ou de médicaments	minimum 6 h	oui	1 mois à 5 ans / définitive
Récidive imprégnation alcoolique ≥ 0,35 mg/l AAE (0,8 ‰) ou ivresse et état analogue après usage de drogues ou de médicaments	minimum 6 h	oui	3 mois à 5 ans / définitive
Refus de se soumettre, sans motif légitime, à l'alcootest ou au prélèvement sanguin	minimum 6 h	oui, en cas de comportement routier dangereux ou d'ivresse	facultative (5)

- (1) La réintégration du droit de conduire peut être subordonnée à la réussite des examens théorique, pratique, médical et psychologique.
(2) Pour les infractions entraînant des lésions corporelles ou pour des cas de récidives graves, le juge peut également prononcer une peine de prison.
(3) AAE: air alvéolaire expiré.
(4) Sauf si conduite compromettant la sécurité routière, en cas d'accident avec dommages corporels ou en cas d'ivresse.
(5) Trois mois minimum si condamnation en cas d'accident mortel.

Fonctions logistiques pour femmes

En lançant ce projet en collaboration avec le VDAB de Gand, le Fonds social du Transport de marchandises entend promouvoir l'entrée des femmes dans le secteur logistique.

Les fonctions de préparateur de commandes (order picker), de clarkiste et de chauffeur de chariot élévateur sont toujours considérées – à tort – comme des emplois traditionnellement masculins et pour les femmes il n'est pas évident d'y avoir accès.

Une campagne d'affichage a été mise au point pour inciter et encourager les femmes à opter pour une formation à une fonction dans la logistique. Talent d'organisation, adresse et concentration sont en effet des qualités "féminines" qui sont tout aussi indispensables dans la logistique. Cette campagne est complétée par des informations publiées sur la partie flamande du site internet du Fonds social (www.sfv.be) avec des témoignages, des informations sur le projet de formation organisé à Gand, les autres formations possibles et toute une liste d'entreprises intéressées.

Un projet va démarrer le 19 septembre 2005 à Gand. Douze femmes qui sont à la recherche d'un emploi vont suivre une formation qui doit les orienter vers une fonction dans le secteur de la logistique.

Aucune connaissance ou expérience particulière n'est requise pour entrer dans le projet. Pendant la préformation, les candidates pourront s'initier à la profession et se préparer à une formation professionnelle et à un emploi dans la logistique. La préformation commencera le 19 septembre et s'étalera sur quatre semaines. Cette préformation sera suivie par une formation technique d'une durée d'un mois organisée par le VDAB. Fin novembre, les candidates pourront suivre une formation professionnelle individuelle à l'entreprise pour se familiariser avec la fonction "sur le tas". "Job & Co" s'occupe à la fois de la préformation et de la guidance individuelle des candidates et ce de leur entrée dans le projet jusqu'à leur accès à un emploi.

Pour les demandeuses d'emploi intéressées, des sessions d'information sont organisées sur le contenu du projet avec possibilité d'entretiens individuels. Ces journées d'information ont lieu dans les locaux du VDAB de Gand.

La brochure d'information diffusée par "Job & Co" peut être téléchargée sur le site Web du Fonds social.

Je bent het gewoon



om bergen te verzetten

Werken in een magazijn als **HEFTRUCKCHAUFFEUR** vereist organisatievermogen. Een job voor u? Volg dan een opleiding. Surf voor meer info naar www.sfv.be of bel naar de VDAB-afdeling op het gratis nummer **0800 40 200**. Je kan ook terecht bij de Werkwinkel of een VDAB-kantoor in de buurt.

PAKKENDE JOBS DAMES

Je bent het gewoon



om te manoeuvreren

Werken in een magazijn als **REACHTRUCKCHAUFFEUR** vereist betrouwbare. Een job voor u? Volg dan een opleiding. Surf voor meer info naar www.sfv.be of bel naar de VDAB-afdeling op het gratis nummer **0800 40 200**. Je kan ook terecht bij de Werkwinkel of een VDAB-kantoor in de buurt.

PAKKENDE JOBS DAMES

Je bent het gewoon



om op de kleintjes te letten

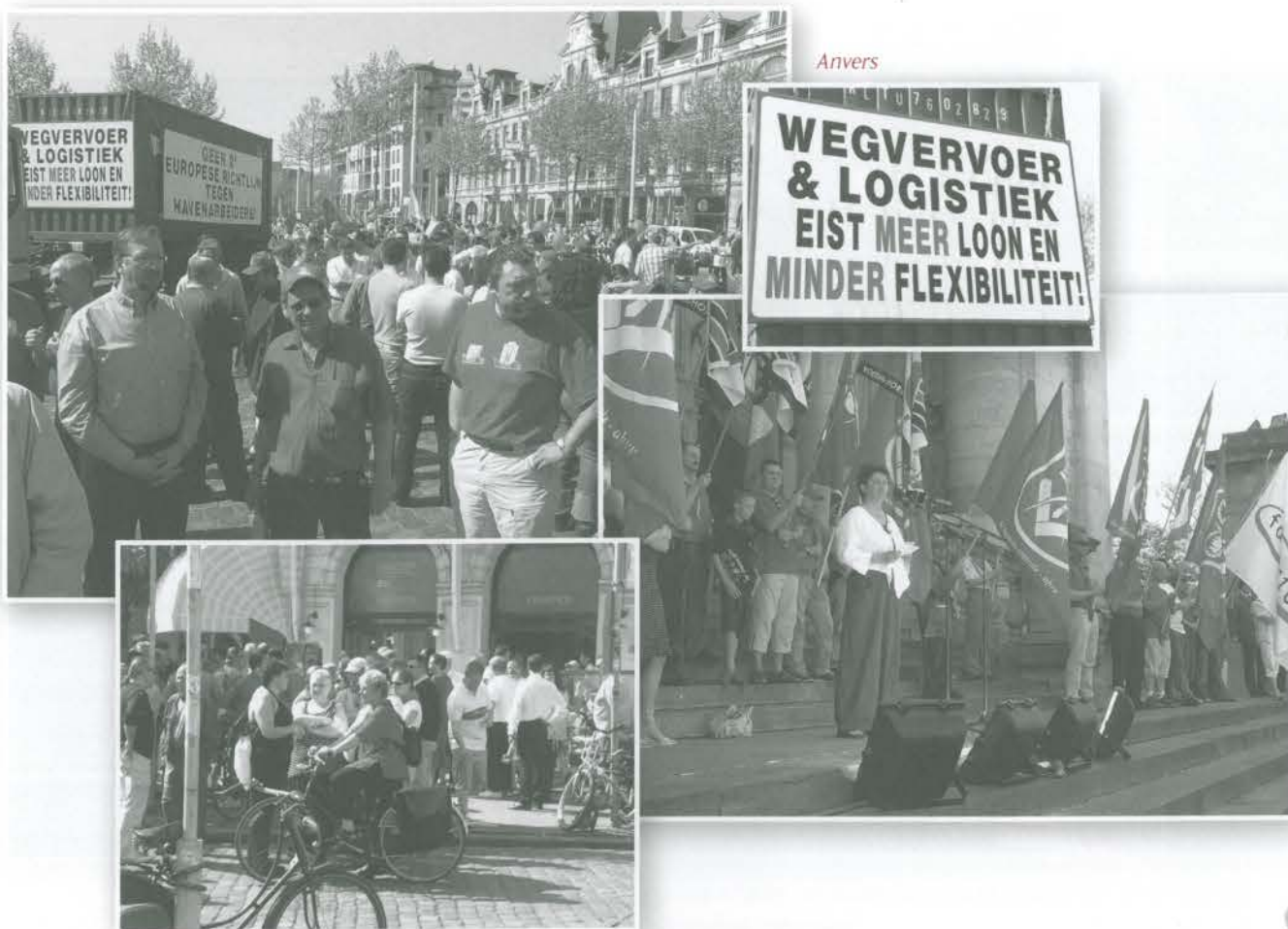
Werken in een magazijn als **ORDERPICKER** vereist zorgzaamheid. Een job voor u? Volg dan een opleiding. Surf voor meer info naar www.sfv.be of bel naar de VDAB-afdeling op het gratis nummer **0800 40 200**. Je kan ook terecht bij de Werkwinkel of een VDAB-kantoor in de buurt.

PAKKENDE JOBS DAMES



1 mai sur les lieux

24



Brugge



Courtrai

Ostende



la Flandres occidentale



25



14 mai - manifestation à liège

un grand merci aux affilies et militants présents



Travail d'étudiant

nouveau

Les examens étant terminés, l'été s'annonçant chaud et beau, les jeunes caressent toutes sortes de projets : excursions, voyages ou autres. Pour financer leurs projets, beaucoup de jeunes recherchent un emploi pendant les vacances.

Mais attention aux problèmes traditionnels :

contrats de travail, périodes de travail, rémunération, sécurité, et ainsi de suite. Autre fait marquant : la législation sur le travail des étudiants a changé.

Nouveau à partir du 1^{er} juillet 2005 !

- Le nombre de jours de travail autorisés est doublé et passe donc à 46. Les 23 jours de travail initiaux (assujettis à une cotisation sociale de 7,5%) sont maintenus... Cela ne signifie pourtant pas que les étudiants peuvent désormais travailler deux mois sans interruption. Au contraire! Ces 23 jours supplémentaires ne peuvent être prestés qu'en dehors des mois de juillet, août et septembre, c'est-à-dire pendant les week-ends et les autres périodes de vacances scolaires. Les charges sociales levées sur ces 23 jours supplémentaires sont portées à 12,5%, dont 4,5% sont à charge des étudiants jobistes.
- Les plafonds fiscaux sont également doublés.
- Les 23 jours supplémentaires sont déduits du stage d'attente dans le chômage. Ainsi, l'étudiant qui pendant ses quatre années d'étude travaille 23 jours en dehors des mois d'été, verra son stage d'attente raccourci de quatre mois. Au lieu de parcourir un stage d'attente de neuf mois, il ne devra faire plus que cinq mois. Malheureusement, nous ne savons pas encore comment ce système va être appliqué en pratique.

Pour toute question et information, vous pouvez vous adresser aux "Etudiants FGTB" Rue Haute 42, 1000 Bruxelles, Tél. (02) 506 83 92 ou E-mail : etudiants@jeunes-fgtb.be. Sur le site <http://www.fgtb-wallonne.be/FrameSet.htm>, vous pouvez consulter en ligne la brochure "Jobs étudiants : mode d'emploi".

Veste fluo

A partir du 23 juin, la veste de sécurité fluo est obligatoire au Portugal. Le chauffeur doit même la porter lorsqu'il descend de son camion pour placer le triangle de présignalisation. Les chauffeurs qui omettent de porter la veste fluo en des circonstances dangereuses risquent une amende de 120 à 600 euros. S'ils ne disposent pas d'une veste fluo à bord du véhicule, ils sont passibles d'une amende de 60 à 300 euros.

Remettez la souche ci-dessous à un(e) collègue non encore affilié(e) à l'UBOT – secteur du transport routier.

Souche d'inscription

Nom :

Prénom :

Adresse :

Commune et code postal :

Numéro du registre national :

Numéro de téléphone :

Occupé(e) chez la firme :

Adresse de la firme :

Fonction :

Souche à renvoyer au secrétariat régional de l'UBOT.