

Demandez cette carte utile à votre délégué UBOT à votre entreprise ou à votre secrétariat régional UBOT.

Règlement européen 561/2006 Temps de conduite & de repos - Depuis le 11 avril 2007	
Temps de conduite ininterrompu	Maximum 4 heures 30
Interruption du temps de conduite = temps de repos	45 minutes
	4 heures 30
OU Fractionnement de l'interruption : minimum 15 minutes, suivant d'une interruption de 30 minutes minimum (ordre obligatoire)	30 minutes
	2 heures 30
	15 minutes
	2 heures 30
	15 minutes
Temps de conduite journalier	= Maximum 9 heures entre 2 temps de repos journaliers ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire
	= 2 x par semaine prolongation jusqu'à 10 heures possible
	= au moins 11 heures consécutives par période de 24 heures.
	OU = Fractionnement en 7 périodes possibles: minimum 3 heures non interrompues
	suyties de 9 heures non interrompues (ordre obligatoire)
Temps de repos journalier normal	9 heures
Temps de repos journalier raccourci	Minimum 9 heures consécutives
Temps de conduite hebdomadaire	Au maximum 3 x possible entre 2 temps de repos hebdomadaire (il n'y a plus de compensation)
Temps de conduite par 2 semaines	Plus plus de 56 heures
Temps de repos normal	Le total du temps de conduite de deux semaines consécutives ne peut jamais dépasser 90 heures.
Temps de repos hebdo. raccourci	Au moins 45 heures (pas dans la cabine) pas plus tard qu'à la fin de 6 périodes de 24 heures
Temps de repos sur une période de deux semaines consécutives	Minimum 24 heures - moyennant compensation de 24 h; au moins (moyennant compensation).

20 Securité des parkings : les syndicats enfin entendus !

Les propositions sont intéressantes, mais elles visent unilatéralement la sécurisation des chargements.

23 De Lijn : une collaboration "rouge" qui paie

Avec la CGSP, l'UBOT obtient une convention.

14 Pedro Zamora

Sa vie pour les droits de ses camarades.



FGTB Union Belge des Ouvriers du Transport
ENROUTE

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

APRES UN CONGRES REUSSI ! SE RETROUSSER LES MANCHES !

4 A l'avenir, les conditions de travail et de salaire ne pourront que s'améliorer

[Interview de Peter Vanvelthoven – Ministre de l'Emploi]

12 Troubles du sommeil ? Pas la faute des chauffeurs !

[L'UBOT-FGTB connaît le problème de l'apnée du sommeil dont souffrent certains chauffeurs de camion.]

16 Handicapé au travail et pourtant chauffeur à part entière : Fiction ? Non, la réalité !

Fiction ? Non, la réalité !



22 l'UBOT-FGTB en congrès

Reportage photo



Le congrès statutaire de l'UBOT du 23 mars 2007 a sans aucun doute été une réussite. Pour la centrale, qui a mis à l'agenda le débat sur le thème de la globalisation à visage humain, mais aussi pour notre groupe professionnel Transport routier & Logistique. La résolution de notre groupe professionnel votée par le congrès comprend pas moins de onze pages de projets et de propositions.



Je mettrai personnellement tout en oeuvre pour réaliser ces projets. Mais comme je l'ai déjà souligné, seul, je ne suis rien. La mise en œuvre des résolutions de congrès est la mission de toute l'équipe du Transport routier & Logistique. Chaque militant, chaque secrétaire, chaque collaborateur doit se sentir interpellé pour participer à la réalisation et à la mise en œuvre de nos résolutions.

Le changement de look de cette édition d'En Route est déjà une première réalisation des résolutions votées par le congrès : entièrement en couleurs, avec une mise en page quelque peu retravaillée, voilà déjà un premier pas. Dans les mois à venir, nous continuerons à améliorer notre magazine dans le but d'en rehausser encore la qualité. D'ici là, des journées d'étude auront eu lieu en Flandre et en Wallonie sur les "temps de conduite et de repos" et sur "l'organisation des élections sociales dans le secteur". Déjà aujourd'hui, nous enregistrons 150 inscriptions, nous pouvons donc parler d'un succès.

Entre-temps, une première assemblée fédérale des militants a eu lieu dans le Limbourg où une centaine de militants de l'UBOT-FGTB ont eu une réunion de travail avec le ministre de l'Emploi Peter Vanvelthoven.

Voilà trois promesses, inscrites dans les textes de résolution, que nous avons déjà tenues. Nous sommes déterminés à continuer sur notre lancée ...

Dans ce numéro ...

Après deux communiqués de presse adressés au ministre de l'Intérieur Dewael sur la sécurité des parkings, nous avons enfin été reçus par un proche collaborateur du ministre, chargé de ce dossier. Notre délégation a eu l'occasion de faire part des préoccupations de l'UBOT et il a été convenu de se revoir plus tard lorsque de nouvelles évolutions se feront jour dans ce dossier.

Le ministre de la Mobilité, le socialiste Renaat Landuyt, quant à lui, nous a reçus à son cabinet et nous avons eu l'occasion de lui soumettre la problématique de l'apnée du sommeil. Vous en lirez plus dans notre magazine.

Alors qu'en Europe, nous nous battons pour améliorer la sécurité sur les parkings, il faut bien constater que le militantisme est une activité extrêmement dangereuse pour certains syndicalistes. Nous pensons à Pedro Zamora, un docker et militant syndical au Guatemala. Son militantisme lui a été fatal : devant les yeux de son fils de 3 ans, il a été abattu par balles et achevé comme une bête par une balle dans la bouche.

Après une première action en Flandre orientale, tombée à l'eau "à cause de la neige", l'UBOT et la CGSP-TBM ont organisé en Flandre des actions à Anvers, Malines et Turnhout. Ne dit-on pas que "les extrêmes se touchent" ? En effet, cette fois-ci, les actions se sont déroulées sous un soleil resplendissant qui sera, espérons-le, le symbole d'une coopération fructueuse entre l'UBOT et la CGSP chez la société "De Lijn".

Dans les pages centrales de cette édition, vous trouverez pour la première fois une affiche, que vous pourrez détacher facilement et coller sur les panneaux syndicaux dans l'entreprise. L'affiche peut être utilisée des deux côtés. Au recto, il y a un visuel, une aguiche en quelque sorte. Au verso vous trouverez le contenu et quelques explications. Vous pouvez vous mettre d'accord avec vos collègues pour coller le recto et le verso l'un en dessous de l'autre de façon à obtenir une seule grande affiche. Voilà une occasion rêvée pour profiler l'UBOT-FGTB dans votre entreprise. L'objectif, c'est de coller dans chaque entreprise au moins deux affiches UBOT-FGTB. Cette fois-ci, l'affiche concerne "Les nouveaux temps de conduite et de repos".

Vous trouverez bien sûr également des nouvelles concernant les négociations sectorielles qui viennent de démarrer. Dans le transport routier (personnel roulant et non roulant), nous avons transmis à nos militants des tracts que nous reproduisons dans ce numéro.

Mais nous reprenons également les revendications du commerce de combustibles et du secteur du déménagement. Dans le prochain numéro, nous publierons les cahiers revendicatifs des autres secteurs. Sachez déjà que ces négociations ne seront

pas faciles, nous devrons mettre les bouchées doubles pour obtenir gain de cause !

Le secteur logistique

Principal de cette édition est sans aucun doute l'interview du ministre de l'Emploi Peter Vanvelthoven, qui peut à juste titre revendiquer la paternité de la nouvelle commission paritaire de la logistique. En effet, c'est lui qui, après dix années de palabres (et de pressions exercées par l'UBOT), a veillé à créer une commission paritaire spécifique pour le secteur de la logistique.

Le 10 juin 2007 : rendez-vous dans les urnes

Comme vous le savez sans doute, il y a eu au cours des derniers mois de vives discussions au sein de la FGTB concernant ses relations avec les partis socialistes, le PS et la sp.a. Nous savons que les partis socialistes adoptent régulièrement des positions qui ne sont pas les nôtres et que le pacte de solidarité entre les générations avait sérieusement troublé notre relation avec ces partis.

Cependant, après une étude approfondie des programmes des partis, force nous est de constater que de tous les partis politiques, le PS et le sp.a sont le plus proches des positions syndicales. Ce constat se vérifie d'ailleurs en pratique et plus particulièrement au niveau des cabinets des ministres socialistes où nous sommes toujours les bienvenus pour défendre nos positions syndicales et où nous trouvons très souvent une oreille bienveillante.

Je suis convaincu qu'une organisation syndicale comme la nôtre doit garder son indépendance par rapport aux partis politiques. Mais je suis tout autant convaincu que nous devons émettre un vote utile. Et si vous me le demandez, je le ferai en votant pour les militants syndicaux figurant sur la liste du parti socialiste.

[mai 2007.]

A L'AVENIR, LES CONDITIONS DE TRAVAIL ET DE SALAIRE NE POURRONT QUE S'AMELIORER

INTERVIEW DE PETER VANVELTHOVEN - MINISTRE DE L'EMPLOI

Au début de l'année, la décision du ministre de l'Emploi concernant le secteur logistique avait causé bien des remous, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur de la FGTB. Peter Vanvelthoven a pris l'initiative de rendre une seule commission paritaire compétente pour toutes les entreprises logistiques. Toutes ces entreprises, qui ressortissaient à 16 commissions paritaires différentes, relèveront désormais d'une seule commission paritaire, la 140, celle du transport.

EN ROUTE s'est mis en quête de trouver les raisons qui ont amené le ministre à trancher définitivement. Nous sommes allés trouver Peter Vanvelthoven (sp.a) – ministre fédéral de l'Emploi. Nous ne nous sommes pas limités au secteur de la logistique, en effet, un ministre de l'Emploi a encore d'autres chats à fouetter. Voici la grande interview d'En route !

Une seule commission paritaire pour le secteur logistique

ER | Voici quelques mois, en février pour être plus précis, vous annonciez la création d'une seule commission paritaire de la logistique. Quels éléments vous ont amené à prendre cette décision car dans le secteur, tout le monde n'était pas prêt à aller dans cette direction ?

Peter Vanvelthoven | Je pense que tout le monde a entre-temps compris que non seulement la Flandre mais que toute la Belgique doit se développer comme lieu d'implantation pour accueillir les entreprises logistiques. Selon des études que j'ai vues, la Flandre occupe la première place en tant que centre logistique, et la Wallonie suit de très près à la deuxième place. La Belgique est une plaque tournante logistique et possède d'innombrables atouts. Prenons par exemple notre accessibilité, notre localisation excellente au centre de l'Europe et, élément à ne pas sous-estimer, nous possérons encore une offre très large de terrains

industriels pour un prix raisonnable. Autres atouts sont les formations logistiques tant vantées et notre connaissance des langues. Tous ces éléments font de la Flandre et de la Wallonie des régions qui sont au sommet européen dans le domaine logistique. Voilà des facteurs extrêmement importants quand on parle de l'emploi. Les entreprises logistiques créent des emplois nouveaux. Nous avons constaté que ce ne sont pas toujours des emplois très qualifiés, non, ce sont précisément les métiers techniques

Tous ces éléments font de la Flandre et de la Wallonie des régions qui sont au sommet européen dans le domaine logistique.

pour lesquels le secteur logistique crée des opportunités. Quand il s'agit de l'emploi, la logistique est en passe de devenir un des secteurs les plus prometteurs. Mais à un moment donné, nous avons constaté que ce centre logistique se heurtait

à une série d'obstacles. L'un des principaux obstacles, des entreprises logistiques internationales me l'ont signalé, était l'insécurité juridique qui règne en Belgique, ou plutôt qui régnait car la situation va bientôt changer. En raison de cette insécurité, une entreprise pouvait ressortir à une autre commission paritaire selon les marchandises qu'elle manutentionnait.

ER | Pouvez-vous nous citer quelques exemples concrets de cette insécurité juridique et de ses conséquences ?

Peter Vanvelthoven | Je pense par exemple au centre de distribution d'Ikea. Ce centre logistique assure principalement la distribution de meubles en bois, de sorte qu'il relève de la commission paritaire du bois. Mais si demain, il passe à la distribution de meubles en métal, il ressortira à la commission paritaire du métal. En pratique, cela implique un passage constant vers une autre commission paritaire et donc aussi d'autres conditions de travail et de salaire. D'ailleurs, pour le personnel, il faut constamment réadapter un certain nombre de choses. Il y a des entreprises,

comme Ikea par exemple, qui ont dû changer trois quatre fois de commission paritaire. Au fait, c'est inouï. Bien sûr, cela n'est pas passé inaperçu dans les quartiers généraux européens. La direction belge doit chaque fois aller expliquer en haut qu'il faut à nouveau tout revoir parce que l'entreprise a été logée dans une autre commission paritaire. C'est ainsi que nous avons reçu le signal que les quartiers généraux européens freinaient de nouveaux investissements. Il faut savoir que, dans leurs projets d'investissement et dans leur planning financier, les entreprises tiennent compte des charges salariales à payer, et si celles-ci changent tous les deux trois ans, cela n'est plus intéressant.

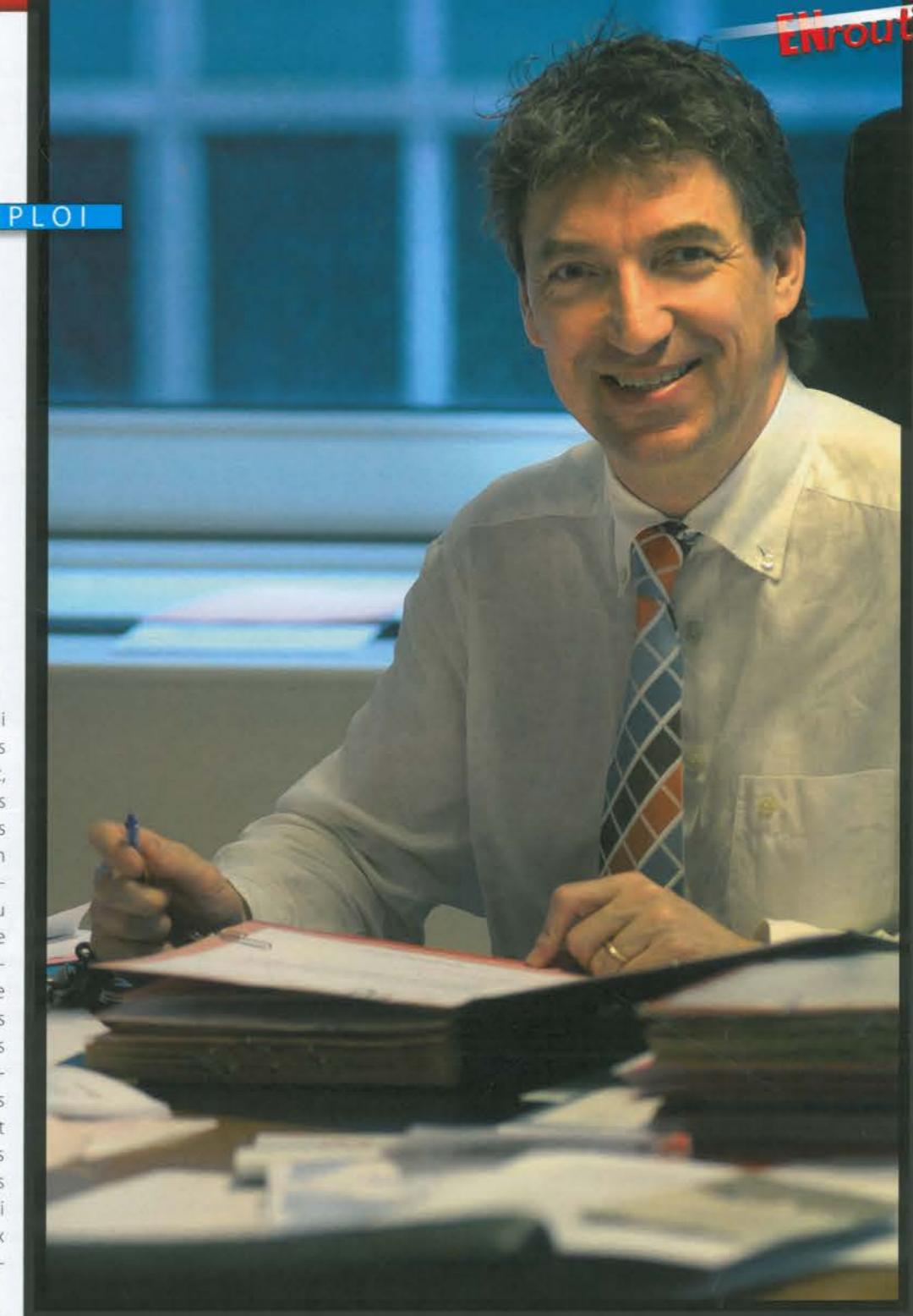
Un autre élément est que la logistique devient de plus en plus un secteur économique à part entière. Dans ce cas, il est vraiment bizarre qu'un magasinier d'Ikea gagne un salaire fixé par la commission paritaire du bois. Le magasinier qui fait exactement le même travail, mais dont l'entreprise relève d'une autre commission paritaire, ne touche pas le même salaire. La même fonction est différemment rémunérée malgré le fait que les travailleurs soient occupés dans le même secteur économique. Pareille situation est source de concurrence déloyale entre les entreprises. Enfin, un troisième élément est qu'en 2004, avec Frank Vandenbroucke, il avait

été convenu de geler pour une période de trois ans la situation pour un certain nombre d'entreprises logistiques, évitant à ces entreprises le risque de devoir changer de commission paritaire. Cette "période de gel" vient à échéance à la mi-2007. Ces trois éléments m'ont amené à la conclusion qu'il fallait maintenant trouver une solution définitive.

ER | Comment avez-vous procédé concrètement ? Est-ce que tous les partenaires sociaux ont été consultés ?

Peter Vanvelthoven | En mai 2006, nous

avons organisé une table ronde. J'ai informé toutes les parties concernées que, sur la base des arguments déjà avancés, nous devions aller vers une seule commission paritaire pour le secteur logistique. Au fait, il y en a deux, une pour les ouvriers, la CP 140 du transport, et une pour les employés, la CP 226. Tout le monde a été impliqué dès le début. De mai 2006 à février 2007, nous avons organisé des discussions avec les partenaires sociaux. Jusque là, tout s'était passé dans un calme relatif. Ce n'est qu'après la publication de l'avis dans le Moniteur belge et donc avec le lancement de la procédure officielle, la



période de 30 jours qui suit la publication de l'avis, que ça et là, on a commencé à s'agiter un peu. Résultat des courses : depuis la publication de l'avis, nous avons discuté presque tous les jours de la problématique de la commission paritaire de la logistique. Nous avons rencontré tous ceux qui avaient des remarques ou des réflexions à faire. Nous y avons investi un travail gigantesque, si bien que

nous avons pu répondre à de nombreuses questions, ce qui a rassuré la plupart des gens. Certains secteurs s'étaient inquiétés à juste titre. En affinant, en précisant les textes, nous avons pu apaiser également ces inquiétudes. Nous avions donc un texte définitif, soutenu par presque tout le monde, que nous avons soumis au Conseil d'Etat qui l'a retourné sans remarques. Avec la publication de cet arrêté Royal dans le Moniteur, la commission paritaire de la logistique est devenue réalité.

L'important, c'est que nous devons maintenant essayer de valoriser au maximum les atouts dont notre pays dispose. Les obstacles ont été enlevés. La balle est maintenant dans le camp des entreprises logistiques internationales qui doivent à présent trouver le chemin de la Belgique. Nous devons en effet continuer à affronter la concurrence d'autres régions importantes en Europe dans ce domaine. Je pense notamment au Nord – Pas de Calais. Nous avons maintenant fourni la preuve aux quartiers généraux en Europe qu'ils sont les bienvenus, que nous avons des atouts et que nous avons mis fin à l'insécurité juridique.

Le secteur logistique – un secteur de croissance

ER | Quelles pourraient être les conséquences pour la croissance économique et l'emploi ? Est-ce que cette décision pourrait compenser quelque peu la débâcle de DHL ?

Peter Vanvelthoven | Mon objectif n'est pas tellement d'essayer de compenser ce qui a disparu. J'ai constaté que la logistique devenait de plus en plus importante. Nous avons des atouts. Si nous ne les jouons pas maintenant, on dira dans dix ans : "Nous avons eu l'occasion mais nous l'avons laissé passer", ce qui serait vraiment dommage. Nous devons saisir toutes les opportunités quand nous excellons dans quelque chose

ou quand nous disposons d'atouts que les autres n'ont pas, et essayer de créer rapidement une solution.

Les employeurs m'ont toujours assuré que le problème était la sécurité juridique, qu'ils ne voulaient pas diminuer les conditions de travail et de salaire existantes dans leurs entreprises.

ment une plus-value économique. Et c'est ce que nous faisons dans ce dossier. Plus il y aura d'entreprises qui s'installent chez nous, plus ce sera bénéfique au développement économique général. Si les grands de la distribution européenne choisissent la Belgique comme centre de leurs activités pour le reste de l'Europe, cela ne manquera pas d'attirer des entreprises d'autres secteurs de l'économie. Ecoutez, quelques grandes entreprises vont montrer le chemin aux joueurs moins importants sur le marché. Elles indiqueront que la Belgique est une localisation importante. Voilà une donnée qui a toute son importance pour la Wallonie qui monte rapidement dans le ranking des régions logistiques. Il est difficile d'en estimer l'impact concret sur l'emploi. Mais des dirigeants d'entreprise m'ont dit que certains investissements et projets de développement sont actuellement à l'arrêt. J'espère que la création d'une seule commission paritaire de la logistique pourra réveiller ces investissements dormants. Ces dirigeants d'entreprise m'ont laissé entendre clairement qu'il s'agissait là d'un facteur important pour faire passer les décisions d'investissement au niveau de leurs quartiers généraux.

L'utilité pour les travailleurs

ER | Quels sont les avantages de cette nouvelle commission paritaire pour les travailleurs ?

Peter Vanvelthoven | Le principal avantage de la nouvelle commission paritaire est la possibilité de créer de nouveaux emplois dans le pays. Evidemment, les travailleurs qui bénéficient de meilleures conditions de travail et de salaire que dans la commission paritaire de la logistique, pourront les garder. Je l'ai clairement dit et écrit. Les travailleurs ne doivent vraiment pas se faire de soucis à ce sujet.

De plus, maintenant qu'il y a une seule

commission paritaire de la logistique, les syndicats pourront négocier en une fois pour l'ensemble du secteur.

Ils deviendront vraiment un partenaire important de cette concertation sociale. Auparavant, c'était l'éparpillement, la dispersion. Maintenant, les syndicats occuperont une position bien plus forte à la table de négociation. A l'avenir, les conditions de travail et de salaire dans le secteur ne

pourront que s'améliorer. Voilà une bonne chose pour tout le monde.

ER | Les employeurs, sont-ils du même avis ?

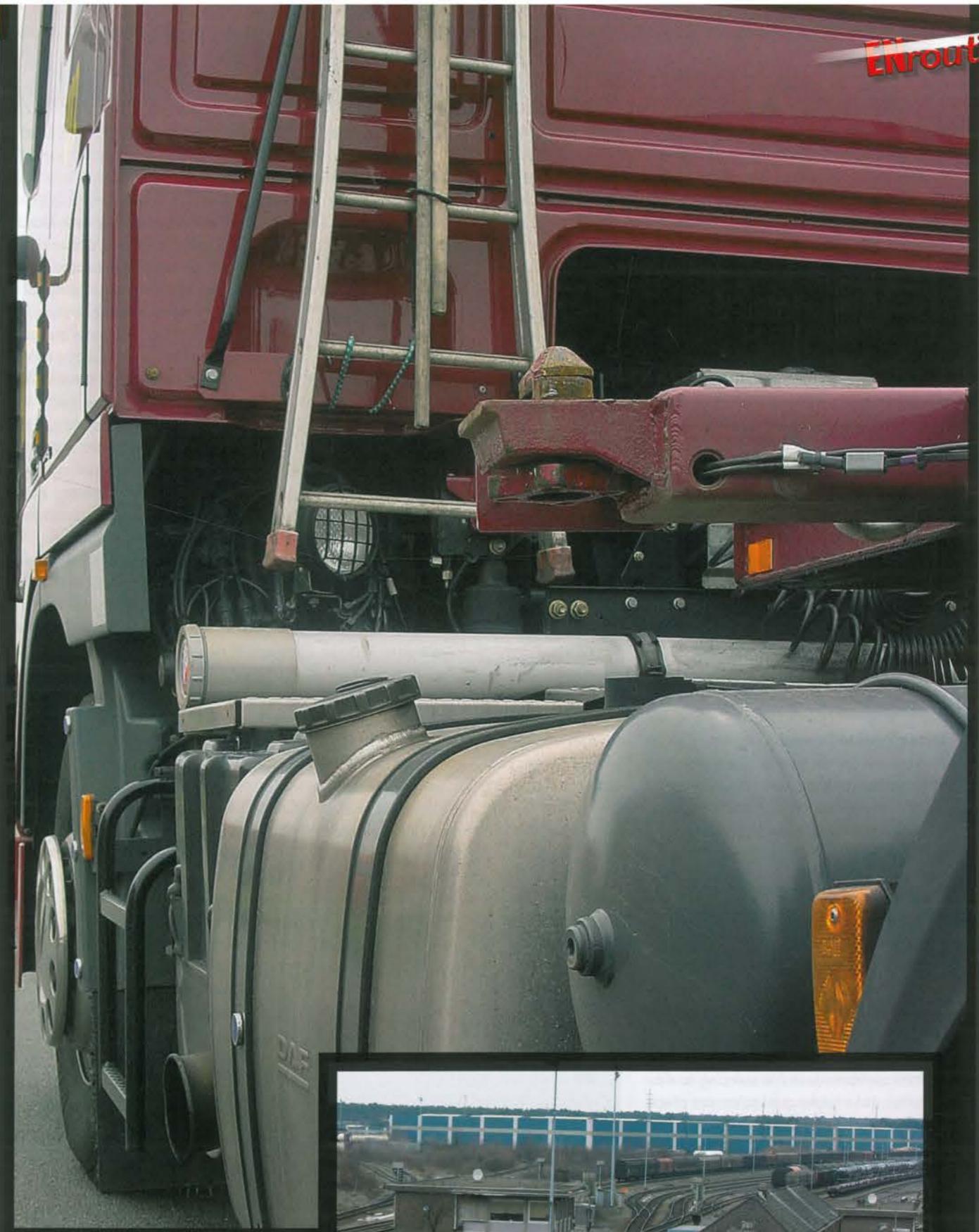
Peter Vanvelthoven | J'ai l'impression que les employeurs sont contents de la décision prise. Ils m'ont toujours assuré que le problème était la sécurité juridique, qu'ils ne voulaient pas diminuer les conditions de travail et de salaire existantes dans leurs entreprises. Ils veulent respecter ce qui a été convenu dans les entreprises.

ER | Voilà une nouvelle importante pour nos membres !

Diminuer le nombre d'accidents du travail – augmenter le bonus malus

ER | Vous êtes ministre de l'Emploi depuis 2005. Vous n'êtes pas resté les bras croisés. Vous avez pris de nombreuses initiatives dans le domaine de la sécurité au travail, de la fraude sociale, du travail illégal.

Peter Vanvelthoven | Oui, nous avons fait du bon travail (rire). Vous venez de citer nos deux principales priorités : la lutte contre la fraude sociale et la diminution du nombre d'accidents du travail. Nous constatons une baisse constante du nombre d'accidents du travail au cours des dernières années. C'est une tendance encourageante. Mais il y a un hic : le nombre des accidents graves ne baisse pas, il reste au même niveau. C'est un mauvais point. Leur nombre doit également baisser. C'est pourquoi, au cours de l'année écoulée, nous avons pris quatre ou cinq mesures. La mesure relative au bonus malus est la principale. Grâce à cette mesure, nos statistiques relatives aux accidents du travail de chaque entreprise individuelle sont prises en compte dans le calcul de la prime à payer à l'assureur contre les accidents du travail.



La logistique devient de plus en plus importante. Nous disposons de nombreux atouts. A nous de les jouer, sinon nous constaterons dans dix ans que nous avons raté le coche. (voir photo centre Ikea, train de marchandises livré directement à l'entreprise) et ce serait bien dommage



Auparavant, il y avait un régime plus ou moins global pour le secteur, et plus particulièrement pour les petites et les moyennes entreprises. Le pourcentage de la prime à payer était fixé par secteur avec comme résultat qu'il n'était pas tenu compte des efforts réalisés pour éviter les accidents du travail. La prime était toujours la même. En d'autres termes, les entreprises qui n'investissaient pas dans une politique de prévention des accidents du travail, jouissaient en quelque sorte d'un avantage concurrentiel par rapport à celles qui investissaient dans la sécurité au travail. En pratique, l'argent qu'elles n'avaient pas investi, elles pouvaient l'utiliser pour autre chose, pour faire de la publicité par exemple, ou pour vendre moins cher.

Ce qui n'est pas correct: Le principe du bonus malus récompense les entreprises qui connaissent peu d'accidents de travail et sanctionnent celles qui en ont beaucoup.

S'attaquer aux entreprises "cow-boys"

Peter Vanvelthoven | En plus, nous allons imposer aux entreprises cow-boys une cotisation de prévention supplémentaire. Il s'agit d'une cotisation relativement importante qu'elles ne paieront pas aux pouvoirs publics mais à l'assureur contre les accidents du travail.

ER | A quoi servira cette prime supplémentaire ?

Peter Vanvelthoven | En Belgique, il y a 3 à 400 entreprises cow-boys, des entreprises qui connaissent un taux d'accident du travail anormalement élevé. Elles sont mises sur une liste et doivent payer cette prime supplémentaire à la compagnie d'assurance qui envoie quelqu'un sur place. Cette personne rédige un rapport des mesures que l'entreprise doit prendre pour prévenir les accidents du travail à l'avenir. Ce rapport doit être respecté. Voilà ce à quoi sert la prime. Cette même liste est communiquée aux services d'inspection qui vont suivre ces entreprises de près et contrôler si elles ont pris les mesures indispensables.

ER | Quel est le statut de ces personnes ?

Peter Vanvelthoven | Elles sont en quelque sorte des conseillers en prévention, qui viennent en plus des conseillers en prévention internes ou externes.

Désigner un parrain ou une marraine

Peter Vanvelthoven | Dans les statistiques, on constate que les accidents du travail font beaucoup de victimes parmi les jeunes, qui sont souvent moins familiarisés avec l'entreprise en raison de leur manque

emplois à risque, ils ne les confient pas à leur propre personnel mais à des travailleurs intérimaires.

ER | Quel en est l'avantage ?

Peter Vanvelthoven | Il y a un double avantage qui réside dans la prime contre les accidents du travail et dans le salaire.

L'employeur du travailleur intérimaire est l'agence intérimaire laquelle paie donc la prime contre les accidents du travail. Cette prime est sensiblement inférieure à celle payée par une entreprise d'un secteur à risque. L'entreprise réalise donc déjà une première économie. De plus, en sous-traitant ces emplois, un éventuel accident du travail n'est pas repris dans les statistiques de l'entreprise, car le travailleur victime travaille pour l'agence intérimaire.

Pas de déclaration = occupation illégale !

d'expérience. Il y a un an et demi, un grave incendie a touché une entreprise. Deux jeunes sont restés morts dans l'incendie, c'était leur premier jour de travail. L'incendie avait développé une fumée très dense et les jeunes n'avaient pas encore fait le tour de l'entreprise. Ils n'ont pas trouvé la porte de secours !

Pour nous, c'était la raison pour dire que tout nouveau travailleur qui arrive à l'entreprise doit bénéficier d'un accueil personnel de la part de l'employeur ou de son préposé qui doivent lui exposer le fonctionnement général de l'entreprise ainsi que les risques liés au travail et les mesures de prévention prises. De plus, tout nouveau travailleur aura un parrain ou une marraine. Ils sont chargés de rappeler aux jeunes les risques liés à leur poste de travail et présents dans l'environnement de travail. Ils doivent leur apprendre comment éviter ces risques, les choses auxquelles ils doivent faire attention, etc. En prenant ces mesures, nous essayons également de faire baisser le nombre d'accidents.

Combattre la fraude sociale et l'occupation illégale par le Service de renseignement et de recherche

Peter Vanvelthoven | La fraude sociale a connu une importante poussée un an après l'élargissement de l'Union européenne à une série de nouveaux Etats membres de l'ancienne Europe de l'Est. A un moment donné, nous avons constaté que ces gens venaient travailler ici. Pour moi, pas de problème, du moment que cela se fasse selon les règles, c'est-à-dire dans le respect de nos conditions de salaire et de travail. Mais les services d'inspection constataient de plus en plus que ces gens venaient travailler dans le cadre de toutes sortes de constructions, via des agences intérimaires et la fameuse mise à disposition de travailleurs. Des constructions qui, après contrôle, n'étaient pas très catholiques.

Nous avons connu des situations où l'entreprise a licencié ses propres travailleurs pour les remplacer par des travailleurs polonais qui étaient même payés en dessous des salaires minimums négociés dans notre pays. Un abus flagrant donc !

Fin 2005 début 2006, nous avons décidé de prendre des mesures supplémentaires, il fallait stopper ce genre d'abus. Nous avons

Qui est Peter ?

Le 13 juin 2003, Peter Vanvelthoven fut nommé Secrétaire d'Etat fédéral, chargé de l'Informatisation de l'Etat. Il fut adjoint au Vice-premier Ministre et Ministre du Budget Johan Vande Lanotte. Pour ce citoyen originaire de Lommel, alors âgé de 40 ans, il s'agissait d'un premier couronnement d'une carrière politique, qui se remarque surtout par son ascension continue.

Après le départ en octobre 2005 du Vice-premier Ministre et Ministre du Budget Vande Lanotte à la présidence du sp.a, un jeu de chaises musicales a eu lieu au sein du gouvernement fédéral. Ainsi, Peter Vanvelthoven a été promu Ministre de l'Emploi et de l'Informatisation.

Mais en fait, qui est ce Ministre? Parcourons son CV.

Peter Vanvelthoven est né en octobre 1962 à Lommel, dans le Limbourg, et est le fils du célèbre homme politique Louis. Rien de surprenant, donc, qu'il embrasse lui-même une carrière politique. En 1985, il obtient sa licence en droit à la VUB, et, un an plus tard, une licence spéciale en fiscalité et examen comptable à la RUG.

Ce n'est que 10 ans plus tard qu'il assume son premier mandat politique. Avant cela, il crée d'abord un cabinet d'avocats. En 1985, il prête serment en tant qu'avocat à la Cour d'appel de Gand, s'inscrit comme stagiaire au barreau de Gand, et deux ans plus tard, il est assistant à temps plein du Prof. Dr. Spruyt dans le secteur du Droit fiscal à la Faculté de droit de la VUB. De 1989 à 1995, Peter Vanvelthoven est maître de conférences invité à la Faculté de droit et à la Faculté des Sciences économiques, sociales et politiques de la VUB. Entre-temps (en 1991), il se fait inscrire au tableau des avocats du barreau de Hasselt.

Cependant, le parcours de Peter Vanvelthoven est donc surtout politique:

- * 1994 - 1995 : conseiller provincial Limbourg
- * 1995: député permanent province du Limbourg
- * 1995 - 1999: député flamand arrondissement électoral Limbourg
- * 1999 - 2003: député fédéral arrondissement électoral Limbourg
- * 2003 - 2005 : Secrétaire d'Etat à l'Informatisation de l'Etat
- * 2005: Le Ministre de l'Emploi et de l'Informatisation
- * Membre du bureau du parti sp.a
- * Vice-président sp.a Limbourg

Peter Vanvelthoven est marié avec Ingrid et il a deux enfants, Sam et Nathalie.



décidé de faire quatre choses.

Premièrement, la coopération entre les services d'inspection doit devenir beaucoup plus efficace. Au niveau fédéral, nous avons quatre grands services d'inspection qui contrôlent chacun une partie du marché du travail : l'inspection sociale, l'inspection de l'ONSS, la Surveillance des lois sociales et l'inspection de l'ONEM. Entre-temps, c'est chose faite, nous avons créé le Service de renseignement et de recherche en matière sociale.

ER | Que fait ce Service de renseignement et de recherche ?

Peter Vanvelthoven | Il a établi un planning mensuel dans lequel il prévoit dans chaque arrondissement de Belgique deux contrôles supplémentaires conjointes des quatre services d'inspection. C'est la première fois qu'on a travaillé avec un tel planning. Ces contrôles supplémentaires se font - il s'agit d'un élément extrêmement important - en collaboration avec l'auditeur du travail de l'arrondissement. La justice y est donc immédiatement impliquée.

ER | Nos militants se plaignent souvent du fait qu'ils ne savent pas ce qui arrive après les inspections. La présence de l'auditeur du travail est une réponse à ces plaintes ?

Peter Vanvelthoven | Oui, de cette manière, nous essayons de renforcer les contrôles. Ce que nous comptons également faire, en plus des quatre mesures décidées, c'est d'améliorer et d'accélérer le traitement des amendes administratives.

Auparavant, on rédigeait un procès-verbal qui était transmis à la justice qui décidait de lancer des poursuites ou non. Si la justice engageait des poursuites, tant mieux; mais elle ne le faisait que dans une minorité de cas, pour des infractions graves. S'il n'y avait pas de poursuites, le dossier revenait devant l'administration qui pouvait éventuellement infliger une amende administrative. Que faisons-nous à présent ? Nous allons accélérer les procédures administratives. Nous avons engagé 4 juristes supplémentaires à cet effet et mis en place un plan d'informatisation poussée. Il faut en effet que la sanction suive très rapidement le constat de l'infraction. Si cela prend trop de temps, l'effet de dissuasion se perd. Nous voulons que ces amendes administratives suivent très rapidement le constat de l'infraction de sorte que les responsables ressentent très rapidement les effets et mettent fin à leurs pratiques illégales.

Déclaration obligatoire - LIMOSA

Peter Vanvelthoven | Deuxièmement, nous nous sommes dit que nous devions absolument savoir qui vient travailler en Belgique. Jusque peu, nous ne le savions pas du tout. Il n'y avait aucune forme de déclaration, tout le monde pouvait venir, avec toutes les conséquences y afférentes. D'où LIMOSA, la déclaration électronique obligatoire de toute personne qui vient travailler dans notre pays.

Peter Vanvelthoven reçoit le titre d'honneur de "Louis Major de la logistique"

Nul n'ignore l'importance de Louis Major pour les travailleurs portuaires. C'est bien lui qui a donné un statut spécifique à ces derniers, un statut resté intact jusqu'à ce jour, en dépit des multiples attaques subies. Une réunion de travail d'une centaine de militants de l'UBOT, en présence du Ministre Vanvelthoven, a été l'occasion d'apprécier à leur juste valeur les efforts de ce dernier pour mettre de l'ordre dans la situation du secteur de la logistique. Grâce à ses initiatives qui ont mené à la mise en place d'une seule Commission paritaire pour la Logistique, le Ministre n'a pas seulement mis fin à la dispersion des activités logistiques sur 16 commissions paritaires différentes, il a également fait la clarté pour les employeurs et les travailleurs.

Son nouvel arrêté royal, qui a reçu un avis positif sans la moindre remarque du Conseil d'Etat, vient d'être publié.

Herman Reynders, président du sp.a du Limbourg, et Peter Vanvelthoven ont, en collaboration avec l'UBOT fédérale, pris la parole au nom du sp.a le dimanche 6 mai à l'occasion d'une réunion de militants de l'UBOT du Limbourg. Des secrétaires de plusieurs autres sections régionales flamandes sont venus rejoindre les militants concernés.

A la même réunion, Eddy Graller, secrétaire régional de l'UBOT du Limbourg, a commenté les possibilités de conclure des accords de coopération entre l'UBOT et le sp.a. Frank Moreels, secrétaire fédéral Transport routier et Logistique, a quant à lui exposé les défis syndicaux que pose la nouvelle commission paritaire de la Logistique. Finalement, le Président de l'UBOT, Ivan Victor, a souligné la coopération positive entre le sp.a et tous les Groupes professionnels de l'UBOT, après quoi il a lancé un appel chaleureux pour appuyer les syndicalistes sur les listes du sp.a à l'occasion des élections du 10 juin 2007. En lui octroyant le titre d'honneur de "Louis Major du secteur de la Logistique", Ivan Victor a souligné les efforts soutenus du Ministre Vanvelthoven pour mettre fin à l'insécurité juridique dans le secteur de la Logistique.

ER | Qui est responsable de la déclaration ?

Peter Vanvelthoven | La responsabilité repose sur l'employeur étranger. S'il envoie des travailleurs en Belgique, il doit les déclarer. S'il s'agit d'un indépendant, il doit faire lui-même la déclaration. Il n'incombe donc

pas au donneur d'ordre belge de le faire. Cette déclaration obligatoire est un instrument fantastique pour mes services d'inspection. Jusqu'ici, sur un chantier, ils ne pouvaient jamais vérifier les papiers avec l'étranger. Ils devaient faire des copies, prendre contact avec les services d'inspection polonais ou roumains par exemple, ce qui prenait des semaines. Et quand l'inspection constatait des irrégularités, ils avaient déjà mis la clé sous le piafasson.

Dorénavant, les inspecteurs descendront sur le chantier et la seule chose à vérifier c'est de voir si on est déclaré. Si les personnes ont été déclarées, on peut penser qu'elles seront occupées légalement, on vérifiera par après. Mais du moment qu'il n'y a aucune preuve de déclaration, les services concluent immédiatement à une occupation illégale. Ils ne doivent déjà plus se mettre

à la recherche d'autres documents. Donc, pas de déclaration = occupation illégale ! Nous pourrons donc intervenir bien plus efficacement.

ER | Les employeurs belges, ne doivent-ils rien faire ?

Peter Vanvelthoven | Nous demandons aux employeurs belges de vérifier si tout travailleur étranger a bien et bien été déclaré. Si ces travailleurs n'ont pas de preuve de déclaration, les employeurs belges doivent le signaler. C'est une procédure très légère, ils doivent uniquement faire ces constats. Mais ces travailleurs exploités étaient occupés par un petit sous-traitant, parfois d'origine étrangère. L'entrepreneur principal s'en lavait les mains, ce n'était pas lui qui avait engagé ces travailleurs. Désormais, il ne pourra plus le faire : en cas d'infractions graves, la responsabilité solidaire jouera. Nous avons mis tout cela au point sur le plan technique, mais comme le Parlement a été dissous, le projet ne pourra plus être voté avant le 10 juin.

Je pense que nous avons là un bel éventail de mesures qui nous permettront de renforcer les contrôles, d'améliorer leur efficacité et de chasser autant que possible le travail illégal.

Nous sommes le premier pays européen à disposer d'un tel système électronique. Tous les Etats membres européens sont à la recherche d'un tel système car ils sont tous confrontés aux mêmes problèmes. L'Allemagne par exemple est fort intéressée par le système belge.

Salaire et droit d'action

Peter Vanvelthoven | Une troisième mesure que nous avons prise concerne le droit d'action pour les travailleurs étrangers. Un exemple : un ouvrier polonais détaché en Belgique constate qu'on ne lui paie pas assez. Auparavant, il ne pouvait pas s'adresser aux tribunaux belges. S'il voulait obtenir les arriérés de salaire, il devait s'adresser au juge du pays d'origine de son employeur. Nous avons constaté que cette procédure ne fonctionnait pas.

Responsabilité solidaire de l'employeur

Peter Vanvelthoven | Et quatrième mesure : la responsabilité solidaire de l'employeur.

Il n'est pas normal qu'un chantier occupe des travailleurs sous-payés ou contraints de preser trop d'heures. Des inspecteurs ont fait ces constats. Mais ces travailleurs exploités étaient occupés par un petit sous-traitant, parfois d'origine étrangère. L'entrepreneur principal s'en lavait les mains, ce n'était pas lui qui avait engagé ces travailleurs. Désormais, il ne pourra plus le faire : en cas d'infractions graves, la responsabilité solidaire jouera. Nous avons mis tout cela au point sur le plan technique, mais comme le Parlement a été dissous, le projet ne pourra plus être voté avant le 10 juin.

Si l'employeur nous en informe, il a fait son devoir et nous n'allons pas entamer d'autres démarches à son égard. S'il ne le fait pas, il sera évidemment sanctionné, il écopera d'une amende. Selon nous, c'est tout à fait logique.

Nous sommes le premier pays européen à disposer d'un tel système électronique.

Tous les Etats membres européens sont à la recherche d'un tel système car ils sont tous confrontés aux mêmes problèmes. L'Allemagne par exemple est fort intéressée par le système belge.

ER | Les chantiers, cela concerne plus que le secteur de la construction ?

Peter Vanvelthoven | C'est bien le but. Nous commençons par la construction, mais récemment nous avons mis sur pied une

action d'envergure avec les services d'inspection pour contrôler les "Madames pipi" dans les relais routiers. Le journal télévisé en a même parlé. On a constaté des situations criantes. Dans certains cas, ces femmes gagnaient à peine 2 euros par heure. Un vrai scandale ! On a constaté des cas de femmes qui gagnaient moins de 15 euros par jour alors qu'elles faisaient des journées de plus de 12-13 heures. Et bien sûr, le relais routier se cachait derrière le sous-traitant. Ce sont également ces cas que nous visons. Mais nous allons commencer par la Construction et une fois que le système tournera, nous l'étendrons aux autres secteurs où mes services d'inspection constatent le plus d'abus.

Et le Sociopol européen ?

ER | Anne Van Lancker (députée européenne du sp.a) a lancé il y quelque temps l'idée d'une collaboration entre les différents services d'inspection au niveau européen. Où en est ce projet ?

Peter Vanvelthoven | Je suis d'accord à 100% avec cette idée. Cela devient vraiment un problème. Car voyez-vous, en Belgique, nous prenons toute une série de mesures, mais les autres Etats membres de l'Union européenne devraient prendre des mesures similaires. Il faut d'urgence organiser de bons contacts avec les inspections étrangères, non seulement des pays voisins, mais aussi de Pologne, de Roumanie, etcetera. Aujourd'hui, chaque Etat membre doit veiller individuellement à avoir de bons contacts avec les services d'inspection d'autres pays.

La Commission européenne a un rôle de choix à jouer à ce niveau. Il est facile de décrire que tout le monde doit pouvoir aller travailler dans n'importe quel pays, et donc d'ouvrir les frontières. J'y suis favorable bien sûr, mais ces décisions doivent aller de pair avec une approche européenne intégrée des abus.

Un réseau des services d'inspection européens serait un élément extrêmement important. Nous avons décidé d'introduire notre projet LIMOSA auprès de la Commission comme un exemple de bonne pratique. Nous espérons qu'il sera reconnu comme tel au sein de l'Europe. Il s'agirait d'un premier pas très concret vers la création d'un réseau européen des services d'inspection. L'établissement d'une "liste noire" d'entreprises de mauvaise foi qui serait diffusée dans tous les pays de l'Union européenne, serait un autre instrument efficace dans la lutte contre le travail au noir et le travail illégal.

Quelques détails intéressants sur Peter

ENROUTE

1 Quels syndicalistes admires-tu ?

Ce qui m'a frappé ces 18 derniers mois, surtout dans le cas de restructurations importantes, c'est l'importance d'avoir une bonne direction syndicale sur le terrain. Ce que ces délégués ont à faire en ces moments est d'une difficulté incroyable. Ils doivent informer convenablement leur base, ils doivent tenter de canaliser la colère, la déception, la misère des travailleurs. Et entre-temps, ils doivent essayer de donner un nouvel avenir à l'entreprise et aux travailleurs. Oui, cela me semble une mission incroyablement difficile. Donc, si vous me demandez pour quels syndicalistes j'ai de l'admiration, c'est pour l'homme ou la femme sur le terrain. Ils ont une mission infernale et sont parfois contraints de prendre des décisions très importantes d'un moment à l'autre. Ce qui est loin d'être évident. Je les admire vraiment !

2 Es-tu habile ?

Très habile quand il s'agit d'éviter les travaux qui exigent de l'habileté.

3 Pour quel sportif/politique éprouves-tu beaucoup d'admiration ?

Dans mes jeunes années, je ne jurais que par Michael Jordan. Dans le domaine du basket, il était mon grand modèle. Mes coéquipiers et moi essayions d'imiter les dunks de ce dieu du basket mais honnêtement, je dois avouer que ma puissance de saut était un peu plus limitée. Le politique qui surpassé tout le monde est Nelson Mandela. La manière dont il a dirigé l'Afrique du Sud à travers les nombreuses années difficiles et cela sans aucune rancune du passé est admirable.

4 Enfant, as-tu jamais rêvé de pouvoir monter dans un poids lourd ?

Non, jamais. Je rêvais de devenir Eddy Merckx. Dans la période du Tour de France, nous jalonnois un parcours dans le quartier. Il y avait un viaduc tout près, pour nous c'était un col. Un jour, j'y ai vécu une expérience particulièrement traumatisante. En plein sprint, j'ai perdu – littéralement – les pédales et j'ai heurté durement le cadre avec... comment dit-on... mes parties nobles. Une expérience douloureuse et traumatisante que je n'ai jamais oubliée. C'est à ce moment que ma carrière de cycliste professionnel à la Merckx a pris fin. Je voulais tout faire pour être sur le podium, mais vivre ça une deuxième fois... oh que non.

5 Quelles sont tes mauvaises habitudes ?

D'après feu ma grand-mère, j'étais un "ennuyeux monsieur je-sais-tout", mais je sais très bien que ce n'est pas vrai !

ER | Du beau travail en une période aussi courte !

(ac)

TROUBLES DU SOMMEIL ? PAS LA FAUTE DES CHAUFFEURS !

Selon le quotidien flamand "De Tijd" du 10/04/07, un camionneur sur trois somnole au volant. Une enquête réalisée par l'Université de Gand montre que plus de la moitié des camionneurs font face à un manque de sommeil. SEULEMENT un quart des chauffeurs de camion commence une nouvelle semaine de travail en étant bien reposé. L'UBOT-FGTB connaît le problème de l'apnée du sommeil dont souffrent certains chauffeurs de camion. En effet, certains de nos membres nous ont fait savoir qu'ils sont confrontés à ce problème.

Quelles en sont les causes ?

Des études montrent que la charge de travail qui pèse sur les routiers est énorme. Plus de la moitié d'entre eux font des semaines de plus de 50 heures, un quart fait même des semaines de plus de 60 heures.

Les directives européennes ont fixé à 48 heures la limite du temps de travail hebdomadaire. Dans la semaine de six jours, cela correspond à 8 heures par jour. Dans la semaine de cinq jours, cela correspond à 9 heures 36 minutes par jour.

Ces semaines de plus de 50, voire 60 heures indiquent que la moitié des chauffeurs de camion dépassent largement la limite européenne.

C'est pourquoi, l'UBOT-FGTB plaide en faveur d'un renforcement des contrôles des temps de conduite et de repos. De plus, la principale responsabilité repose ici sur les épaules de l'employeur : c'est lui qui établit le planning, met les chauffeurs sous pression, consacre trop peu d'attention à ses responsabilités en matière de prévention, tient insuffisamment compte du bien-être de ses chauffeurs.

Le chauffeur qui passe tellement d'heures au volant aboutit dans un cercle vicieux. Il n'a pas le temps de se reposer convenablement, pas le temps de souffler ni de se détendre. Ce n'est pas sa vie nocturne sauvage qui fait qu'il n'arrive pas à reprendre le travail "frais et dispos". L'enquête le montre très clairement.

Plus de la moitié d'entre eux font des semaines de plus de 50 heures, un quart fait même des semaines de plus de 60 heures.

Que veut l'UBOT-FGTB ?

Le jeudi 10 mai 2007, le ministre fédéral de la Mobilité, Renaat Landuyt, nous a reçus à son cabinet.

Nous avons insisté sur l'organisation d'une bonne campagne de sensibilisation des camionneurs. Cette campagne devrait d'une part souligner la nécessité d'un repos suffisant et de bonne qualité et d'autre part renforcer les contrôles des temps de conduite et de repos.

Pour nous, cette problématique ne peut être dissociée de celle des parkings bien aménagés et équipés où les routiers peuvent se reposer en toute sécurité, se nourrir et se soigner convenablement.

Les camionneurs qui souffrent de l'apnée du sommeil et/ou d'autres troubles du sommeil devraient bénéficier d'un accompagnement suffisant et adéquat.

Nous souhaitons qu'un appel soit lancé aux routiers qui souffrent déjà de ce genre de troubles.

Les troubles du sommeil risquent de mettre en danger la sécurité et de la circulation et des conditions de travail des chauffeurs. Ils pourraient aussi donner lieu à la perte du certificat de sélection médicale et donc à la perte du revenu des chauffeurs. Les chauffeurs qui, après une vaste campagne de prévention, seraient victimes d'une perte de revenu, devraient pouvoir compter sur une intervention financière.



"(de gauche à droite) Renaat Landuyt (ministre de la Mobilité), Jan Cornillie (cabinet du ministre de la Mobilité) et Dirk Blanchart, Frank Moreels. Dirk fait la démonstration de l'appareil avec lequel il dort depuis trois ans et grâce auquel il souffre moins de l'apnée du sommeil."

Témoignage de Dirk Blanchart délégué à la firme De Dijker NV

Dirk Blanchart, délégué actif depuis des années et membre du conseil d'entreprise et du comité pour la prévention et la protection à la firme De Dijker NV, faisait partie de la délégation UBOT-FGTB.

"Deux fois j'ai senti quelque chose, je savais qu'il y avait un problème. Je me suis adressé au médecin du travail de l'entreprise. Il m'a demandé de remplir un questionnaire. Généralement, les camionneurs remplissent ce genre de

questionnaire à la va-vite. Mais bon, j'ai essayé de répondre aussi honnêtement que possible à toutes les questions. Arrivé à la question de savoir si je somnolais parfois au volant, j'ai répondu "oui". Tout comme j'ai répondu "oui" à la question de savoir si je ronflais la nuit.

Le médecin du travail m'a envoyé dans une clinique du sommeil. Les examens ont permis de constater que je souffrais de l'apnée du sommeil, avec pour résultat que j'ai subi une interdiction de conduire et que je ne peux plus prendre le volant jusqu'en fin mai 2007.

Sous peu, je dois subir deux examens supplémentaires. Si leur résultat est positif, je pourrais continuer à exercer mon métier de chauffeur. Si le résultat est négatif, ce sera complètement fini, je pourrai restituer définitivement les clés de mon camion.

Il est peu probable que De Dijker me trouve un autre emploi. Dans ce cas, ce sera le licenciement et je tomberai sans revenus."

PEDRO ZAMORA A DONNE SA VIE POUR LES DROITS DE SES CAMARADES

Le Guatemala, pays à la nature splendide et aux villages pittoresques, aux marchés colorés et aux forêts étendus. Un pays avec 12 millions d'habitants dont la moitié sont des "indigenas", des descendants des Maya. Voilà un aspect du Guatemala, mais ce n'est hélas pas le seul. Le Guatemala est aussi un pays qui jouit d'une très mauvaise réputation. Il est plus connu pour les violences commises contre ses habitants, femmes, militants syndicaux, défenseurs des droits de l'homme, que pour la beauté de sa nature.

Un peu d'histoire

Après le coup d'Etat de 1954, plus de 200.000 personnes parmi lesquels 83% "indigenas", ont disparu – lisez "ont été assassinés". Après plus de dix ans de violations des droits de l'homme, le gouvernement signa enfin en 1996 un accord de paix, tirant un trait sous une période de violences et inaugurant une période d'espérance. L'accord de paix prévoyait une solution aux conflits agricoles, s'attaquant à la pauvreté dans les campagnes, contenait des mesures visant une redistribution des terres agricoles et mettait fin à l'exclusion du peuple maya de la vie politique. Plusieurs pays européens, dont la Belgique, aident le pays à respecter les termes de l'accord de paix. Hélas, un accord de paix à lui seul ne suffit pas à garantir la paix. Les assassinats se poursuivent, toujours dans l'impunité totale.

Répression violente, encore aujourd'hui – lutte contre les privatisations

Le 15 janvier 2007, Pedro Zamora, Secrétaire général du STEPQ – le Syndicat des dockers du port de Quetzal – quitte sa maison. Il monte dans sa voiture avec deux de ses enfants et se met en route pour aller à



l'hôpital dans un quartier proche du port de Quetzal.

Avec son organisation syndicale, Pedro se bat depuis tout un temps contre la privatisation totale ou partielle du port de Quetzal et pour faire respecter les conventions collectives de travail. Le syndicat se préoccupe sérieusement des conditions de travail futures des dockers. Par ailleurs, il y a une autre raison pour s'opposer à la privatisation. Le

port de Quetzal, le premier port du pays, représente une importante source de revenus pour le Trésor du pays, dont une partie sert au développement des infrastructures locales qui sont d'une importance capitale pour Quetzal.

La direction, aidée par la police, menace et opprime les travailleurs portuaires en recourant à la violence, bafouant ainsi de nouveau les conventions internationales sur les droits

de l'homme et sur les droits syndicaux, pourtant signées par le Guatemala.

Les dockers sont terrorisés, vivent dans la crainte permanente de perdre leur emploi et de voir leurs familles plongées dans la plus grande misère. Ils ne veulent pas que le port public soit privatisé aux seules fins de servir les intérêts privés de quelques individus. Le STEPQ formule des propositions pour moderniser le port, ils sont conscients de

cette nécessité, mais leurs propositions ne sont pas entendues. Les dockers commencent donc à s'associer et déclenchent une guerre des nerfs contre les projets de privatisation.

Pedro est suivi, reçoit des menaces de mort. Les manifestations syndicales des dockers sont violemment réprimées par les forces de police. Les dockers font appel à la plus haute instance du pays, le Président. En vain. Le 15 janvier 2007, Pedro quitte donc sa maison avec deux de ses enfants. A peine sorti du port, il remarque qu'il est suivi. Il tente de semer ses poursuivants, sans succès. Ils provoquent un accident, Pedro heurte un mur. Des coups de fusil retentissent ... La première réaction de Pedro est de protéger ses enfants. Devant les yeux de ses enfants, il est abattu de plus de vingt balles.

Le STEPQ et l'ITF (la Fédération internationale des ouvriers du transport) sont convaincus que l'assassinat de Pedro Zamora a servi uniquement à l'empêcher de défendre l'emploi

Une campagne pour que justice soit faite

L'ITF a lancé une campagne pour exiger que les assassins de Pedro Zamora soient jugés. Elle demande à toutes les organisations syndicales dans le monde entier de se joindre à cette campagne et de faire pression sur les autorités guatémaltèques. Il faut que justice soit faite ! Il faut protéger les cinq autres responsables syndicaux du STEPQ qui ont également reçu des menaces de mort. Une plainte a déjà été déposée auprès de l'Organisation internationale du travail.

Appel à tous les syndicalistes

Soutenez cette campagne ! Comment ? En adressant des lettres aux politiques belges, demandant d'exiger des autorités guatémaltèques de juger et de condamner les assassins.

Ou en adressant des lettres au gouvernement du Guatemala pour condamner l'assassinat et exiger une enquête.

Vous pouvez le faire avec vos collègues au travail, vos collègues militants dans votre région, avec votre secrétaire régional.

Plus d'informations à l'adresse : www.itfglobal.org/solidarity/pedro-zamora.cfm



HANDICAPÉ AU TRAVAIL CHAUFFEUR A PART EN FICTION ? NON, LA REA

Celui qui pense qu'une personne handicapée ne peut pas travailler comme chauffeur de camion à part entière, se trompe lourdement. Prenons l'exemple de Ludo Klinkhamer qui travaille comme chauffeur international chez l'entreprise De Luyker NV à Geel. A l'âge de 18 ans, sa jambe droite a été amputée et pourtant, cela fait déjà 32 ans qu'il conduit avec une prothèse.

Ludo Klinkhamer | "Je conduis un camion avec transmission mécanique. Pour embrayer, j'utilise ma jambe gauche et pour freiner et accélérer, j'utilise ma prothèse. Cela fonctionne parfaitement, c'est comme si au fil des ans, le toucher des pédales est passé dans mon genou par le biais de ma prothèse."

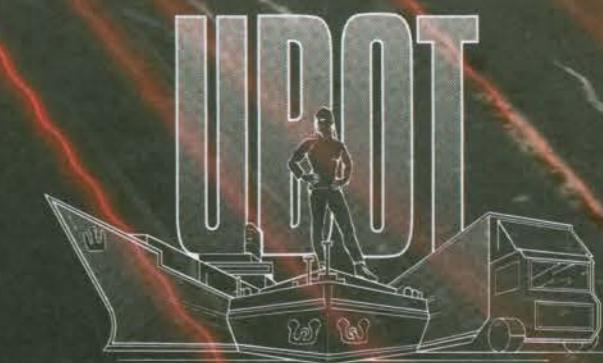
Avec l'aide financière du Fonds social du transport de marchandises (FST), l'Institut Belge de la Sécurité Routière (IBSR) a acheté en 2003 pour son département "Centre d'Aptitude à la Conduite et d'Adaptation des Véhicules" (CARA) un camion d'écolage spécialement équipé. Grâce à ce véhicule, les spécialistes du CARA évaluent l'aptitude à la conduite des candidats chauffeurs souffrant d'une réduction de leurs capacités fonctionnelles.

En organisant une campagne d'information en collaboration avec l'IBSR, le Fonds social du Transport veut attirer l'attention sur le fonctionnement du CARA. Dans ce cadre, 35 collaborateurs de différentes organisations qui s'occupent de jeter des passerelles entre les handicapés au travail et le marché du travail, ont rendu visite le 12 avril dernier au CARA pour faire plus ample connaissance avec cette organisation.

Ils ont reçu des informations sur les aptitudes fonctionnelles réduites les plus fréquentes et sur les différentes pistes que peuvent suivre les candidats chauffeurs professionnels handicapés pour réaliser leurs ambitions. Une attention toute particulière a été consacrée au trajet à suivre par les candidats chauffeurs professionnels souffrant d'un handicap pour obtenir l'attestation d'aptitude à la conduite. Bien évidemment, il a aussi été longuement



Guido Baeten (IBSR):
"L'accèsibilité à la profession – y compris au niveau des formations – est une question de déclic mental – tout est dans la tête".



Règlement européen 561/2006 Temps de conduite & de repos – Depuis le 11 avril 2007

Temps de conduite ininterrompu

Interruption
du temps de conduite
= temps de repos

 = Maximum 4 heures 30

Au minimum 45 minutes consécutives

		
4 heures 30		45 minutes

OU

Fractionnement de l'interruption : minimum 15 minutes, suivies d'une interruption de 30 minutes minimum (ordre obligatoire)

			
2 heures	15 minutes	2 heures 30	30 minutes

 = Maximum 9 heures entre 2 temps de repos journaliers ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire

 = 2 x par semaine prolongation jusqu'à 10 heures possible

 = au moins 11 heures consécutives par période de 24 heures.

OU

 = Fractionnement en 2 périodes est possible: minimum 3 heures ininterrompues, suivies de 9 heures ininterrompues (ordre obligatoire)

			
4 heures 30	3 heures	4 heures 30	9 heures

Minimum 9 heures consécutives

Au maximum 3 x possible entre 2 temps de repos hebdomadaire (il n'y a plus de compensation)

Pas plus de 56 heures

Le total du temps de conduite de deux semaines consécutives ne peut jamais dépasser 90 heures.

Au moins 45 heures (pas dans la cabine!)

Pas plus tard qu'à la fin de 6 périodes de 24 heures

Minimum 24 heures – moyennant compensation en bloc avant la fin de la troisième semaine

2 temps de repos hebdomadaire normal (minimum 45 heures)

OU

1 temps de repos hebd. normal et 1 temps de repos hebd. raccourci de 24 h. au moins (moyennant compensation).

Temps de conduite de repos

ET POURTANT
TIERE :
LITE !



question du camion d'écolage spécialement adapté.

Vous trouverez sur le site internet du FST (www.sfv.be) des interviews intéressantes de chauffeurs professionnels souffrant d'un handicap et de leurs employeurs.

MESURES D'AIDE PRÉVUES PAR LE GOUVERNEMENT FLAMAND

Le gouvernement flamand a pris des mesures spécifiques pour promouvoir l'intégration des personnes handicapées au travail sur le marché du travail. En voici les principales:



Intervention dans les charges salariales

■ La prime d'insertion

L'employeur du secteur privé qui engage un travailleur handicapé à temps plein ou à temps partiel, peut demander une prime d'insertion. La condition est que le travailleur handicapé soit reconnu pour le domaine "travail" par la Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap (Agence flamande des personnes handicapées).

Cette prime, égale à 30% du salaire de référence, vise à couvrir les coûts que l'employeur doit supporter pour :

- L'installation du travailleur dans le circuit économique normal;
- L'intégration du travailleur dans le processus de travail de l'entreprise;
- L'accompagnement professionnel complémentaire;
- L'éventuelle perte de rendement du travailleur due à son handicap.

LA CCT 26

Les employeurs peuvent bénéficier en vertu de la CCT 26 d'un subside salarial afin de compenser la perte de rendement due au handicap. Le travailleur handicapé doit être reconnu par l'Agence flamande des personnes handicapées.

Ce subside s'élève à minimum 5% et ne peut dépasser 50% du salaire en fonction du taux de handicap dont souffre le travailleur concerné. Le Fonds flamand des personnes handicapées conseille l'inspection sociale. La CCT 26 a une durée de validité d'un an, mais elle peut être prolongée.

Primes visant à faciliter l'intégration du travailleur

■ Adaptation du poste de travail

Condition : le poste de travail nécessite une adaptation qui n'est pas usuelle dans le secteur professionnel mais qui est indispensable à l'exécution des tâches.

La prime, qui est payée à l'employeur, couvre les frais de l'adaptation.



■ Outils de travail adaptés

Condition : le travailleur handicapé a besoin d'outils de travail adaptés qui ne sont pas usuels dans le secteur et que l'employeur n'est pas obligé d'acheter pour le travailleur.

La prime couvre les coûts supplémentaires des outils de travail adaptés et est payée au travailleur handicapé. Les outils restent la propriété du travailleur handicapé quand il change d'employeur.

■ Vêtements de travail adaptés

Condition : le travailleur handicapé a besoin de vêtements de travail adaptés qui ne sont pas usuels dans le secteur et que l'employeur n'est pas obligé d'acheter pour lui.

La prime couvre les coûts supplémentaires des vêtements de travail adaptés et est payée au travailleur handicapé. Les vêtements restent la propriété du travailleur handicapé quand il change d'employeur.

■ Frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail

Condition : le travailleur est dans l'impossibilité d'utiliser les transports en commun sans accompagnement ou est contraint d'utiliser ses propres moyens de transport en raison de la nature de son handicap.

Le montant de la prime dépend des interventions de l'employeur et est différent selon qu'il s'agit de déplacements avec les transports en commun, avec ses propres moyens de transport, avec un moyen de transport d'un tiers ou avec un transport collectif.

Les employeurs du secteur privé peuvent bénéficier de cette mesure à condition qu'il s'agisse de travailleurs reconnus par le Fonds flamand pour les personnes handicapées.

COMMENT DEMANDER CES INTERVENTIONS ?

Les formulaires de demande et les informations au sujet de la procédure de demande concernant aussi bien les interventions dans les coûts salariaux que les primes visant à faciliter l'intégration du travailleur, peuvent être obtenus sur le site internet du VDAB, www.vdab.be.

Guido Baeten (IBSR):
"La sélection médicale pour conducteur de bus existe depuis 1948, jusque 1970 le test consistait à monter un escalier de 18 marches en 30 secondes. Depuis lors, beaucoup de choses ont changé.".

Cliquez sur
1.'Werklinks'
2.'Gelijke kansen'
3.'Personen met een handicap'.

Pour de plus amples informations, vous pouvez également vous adresser à la :

Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap

Sterrenkundelaan 28
1210 Brussel
Tel.: 02/225.84.11
<http://www.vlafo.be>
<http://www.dpb.be>

(Avec nos remerciements au Fonds social du Transport de marchandises)

MESURES D'AIDE DANS LES COMMUNAUTÉS FRANÇAISE ET GERMANOPHONE

Les communautés française et germanophone de Belgique ont également pris des mesures spécifiques visant à promouvoir l'intégration des personnes handicapées.

Ces mesures concernent :

- des primes visant à promouvoir l'occupation des personnes handicapées dans des activités professionnelles adaptées;
- des primes visant à promouvoir la formation des personnes handicapées en vue de leur intégration dans des activités professionnelles normales ou adaptées;
- le cofinancement de l'achat de matériel destiné à enlever les obstacles à l'insertion des personnes handicapées sur le marché du travail.

De plus amples informations peuvent être obtenues aux adresses suivantes :

Service Bruxellois Francophone des Personnes Handicapées

Rue des Palais 42 | 1030 Bruxelles
Tel.: 02/800.8000
<http://www.cocof.be/sbfph/>

Agence Wallonne pour l'Intégration des Personnes Handicapées

Site Saint-Charles
Rue de la Rivelaine 21 | 6061 Charleroi
Tel.: 071/20 57 11
<http://www.awiph.be>

Dienststelle für Personen mit Behinderung:

Route d'Aix, 69-71 | 4780 Saint-Vith
Tel.: 080/22.91.11 | <http://www.dpb.be>

Interview de Ludo Klinkhammer, chauffeur chez De Luyker NV

Ludo Klinkhammer est chauffeur de camion depuis 32 ans. Il travaille depuis le 28 mai 2004 chez la firme De Luyker NV, section transport en vrac. Il roule sur les Pays-Bas, le Grand-Duché de Luxembourg, l'Allemagne et le nord de la France. A l'âge de 18 ans, il a été victime d'un grave accident de la route avec sa motocyclette. Sa jambe droite a dû être amputée.

FST | Comment êtes-vous arrivé dans le secteur ?

Ludo Klinkhammer | Au fait, je suis cuisinier de formation et avant mon accident, je travaillais dans le restaurant de mon père. Après l'accident, j'ai dû arrêter parce que je ne pouvais pas rester debout longtemps. Mon père exploitait un relais routier et déjà jeune, j'avais beaucoup de sympathie pour le métier et les routiers. J'ai donc tout fait pour obtenir mon permis de conduire et j'ai commencé à conduire à l'âge de 21 ans.

FST | Comment ont réagi les employeurs et les collègues au travail ?

Ludo Klinkhammer | Je n'ai jamais caché que j'étais handicapé et la plupart du temps, j'ai eu l'occasion de prouver que j'étais un conducteur de camion compétent et à part entière. Les collègues réagissaient généralement de manière positive et souvent ils admiraient ma motivation et ma persévérance.

FST | A-t-il fallu faire des travaux d'adaptation à la cabine et à l'infrastructure dans l'entreprise ?

Ludo Klinkhammer | Bien vite après mon entrée en service, j'ai demandé et obtenu un nouveau tracteur équipé d'une vaste cabine et d'un lit surélevé. Sinon je n'avais pas assez d'espace pour bouger et j'avais des difficultés à enlever ma prothèse. La cabine du nouveau tracteur était équipée à cet effet. La glacière n'encombre plus la cabine et le lit a été placé un peu plus haut de sorte que je peux me déplacer facilement de mon siège à mon lit et enlever facilement ma prothèse quand je suis au lit.

Je conduis un camion avec transmission mécanique. Pour embrayer j'utilise la jambe gauche et pour freiner et accélérer, ma prothèse. Cela fonctionne parfaitement, c'est comme si au fil des ans, le toucher des pédales est passé dans mon genou par le biais de ma prothèse.

Dans l'entreprise, le bloc sanitaire et les douches ont été adaptés. Des poignées supplémentaires ont été installées dans les douches de sorte que je peux me laver sans problèmes. En ce qui concerne les douches dans les relais routiers, il y a trop peu d'aménagements pour permettre aux chauffeurs handicapés de se laver convenablement et sans risques. Moi-même, je prends toujours un tabouret pour pouvoir prendre une douche sans risquer d'accident. C'est un problème auquel il faut remédier d'urgence !



Interview d'Antoon Vandewiele, chauffeur chez Dirk Raes NV

Antoon Vandewiele est chauffeur depuis cinq ans. Il conduit une camionnette adaptée spécialement au transport de produits pharmaceutiques sous température dirigée. Antoon est né avec une malformation à l'épaule et au bras gauche qui a diminué sa capacité de bouger ces membres. En 1999, lorsqu'il travaillait dans le secteur du métal, il a été victime d'un grave accident du travail qui a entraîné également une diminution de la capacité d'utilisation de son bras droit.

FST | Comment êtes-vous arrivé dans notre secteur ?

Antoon Vandewiele | Après ma rééducation, j'ai repris le travail dans le métal pendant un an et demi jusqu'à ce que je ne puisse plus tenir. Entre-temps, la mutualité m'avait accordé une invalidité de 60%. Mais je voulais continuer à travailler d'une manière ou d'une autre et c'est ainsi que je me suis adressé au Jobcenter de Flandre occidentale à Gits, qui accompagne les demandeurs d'emploi souffrant d'un handicap vers un emploi adapté dans le cadre d'un trajet sur mesure. On m'a trouvé apte à faire un travail léger de chauffeur et c'est donc ainsi qu'avec l'aide de ce centre, j'ai trouvé un emploi comme chauffeur de distribution B dans le secteur.

FST | Est-ce qu'on fait appel à toi pour l'accompagnement de nouveaux collègues ?

Antoon Vandewiele | Oui. Mon employeur, monsieur Raes, m'a demandé d'assurer le tutorat pour les nouveaux collègues et j'ai saisi cette opportunité des deux mains. J'ai entre-temps assuré la formation et l'accompagnement d'une trentaine de personnes. Je forme équipe avec une collègue chauffeur et nous travaillons en duo. Les nouveaux collègues rouent trois jours avec moi et deux jours avec elle. Nous faisons l'évaluation ensemble. Début 2007, nous avons participé à la formation au tutorat pour chauffeurs de camion expérimentés organisée par le Fonds social du transport de marchandises et nous avons obtenu l'attestation d'accompagnateur.

FST | A-t-il fallu adapter ton véhicule ?

Antoon Vandewiele | J'ai reçu une camionnette à boîte de vitesse automatique, ce qui me permet de ne pas utiliser pour ainsi dire mon épaule et mon bras droit. Les instruments de commande, comme les clignotants par exemple, se trouvent sur ma gauche et je n'ai aucun problème à les utiliser.



SECURITE DES PARKINGS : LES SYNDICATS ENFIN ENTENDUS !

Ces derniers mois, le ministre de l'Intérieur P. Dewael s'est profilé sur le dossier de la sécurité des parkings le long des autoroutes. L'UBOT-FGTB a dû réagir par deux fois pour corriger les propositions formulées et pour être enfin entendue dans ce dossier. Les propositions du ministre sont certes intéressantes, mais elles visent unilatéralement la sécurisation des camions et des chargements.

En effet, le ministre avait ignoré la sécurité des chauffeurs et la garantie pour les chauffeurs de pouvoir se garer dans des conditions de confort leur permettant de respecter les règles en matière de temps de conduite et de repos. Cet "oubli" du ministre de l'Intérieur était logique quand on sait que les représentants des chauffeurs, c'est-à-dire les organisations syndicales, n'avaient pas été impliqués à la préparation de ces mesures. Après avoir diffusé deux communiqués de presse, l'UBOT-FGTB a été invitée au cabinet du ministre Dewael pour exposer son point de vue.

Voici en résumé la position que nous avons exposée au cabinet du ministre Dewael le 3 avril 2007 :

- Il faut des parkings suffisamment grands pour permettre aux routiers de se garer sur les parkings mêmes et non sur la bande d'urgence avec tous les risques que cela comporte pour leur sécurité.
- Ces parkings doivent être sécurisés et suffisamment gardés afin d'assurer la sécurité du chauffeur et du chargement pendant les temps de repos obligatoires. Outre la surveillance par caméras, cela implique également des contrôles réguliers de la police, un éclairage suffisant des parkings, ...
- Ces parkings doivent offrir un confort suffisant aux chauffeurs : toilettes, douches, restauration, pc avec connexion internet, ...
- Enfin, élément très important également, ces parkings doivent être non payants pour les chauffeurs.

L'UBOT-FGTB continuera à assurer le suivi de cette problématique et à interpeller les responsables politiques sur la base de documents argumentés.

L'opinion d'un délégué

Dennis Lauwers, délégué chez Trafuco, faisait partie de la délégation UBOT-FGTB qui a rendu visite au cabinet du ministre Dewael. EN ROUTE est allé le trouver pour l'interroger sur les parkings, sur la situation sur le terrain et sur la situation idéale. Ecoutez ce homme du terrain !

Dennis | "Des parkings gardés, une nécessité ? Ce n'est pas là que le bât blesse ! Il y a déjà quelques parkings sévèrement gardés, mais beaucoup d'employeurs ne sont pas disposés à payer pour leur utilisation. Résultat : ces parkings restent pour ainsi dire vides. C'est une pure perte de places de parking".

Confort et hygiène

Dennis | "Des installations sanitaires décentes et propres, voilà un des problèmes majeurs. Sur les parkings, généralement ceux avec stations essence, on trouve le plus souvent des blocs sanitaires bien équipés. Mais aux moments de pointe, l'entretien laisse à désirer. Le chauffeur paie tout de même 2 euros pour l'utilisation des douches et aux moments de pointe, on ne nettoie pas assez régulièrement de sorte qu'on n'est jamais sûr de pouvoir prendre une douche dans une cabine propre. La situation est bien pire encore sur les parkings où il n'y a pas de stations essence, qui sont des terrains exploités par les pouvoirs publics. Les installations sanitaires y sont carrément sales. Les autorités semblent penser qu'elles ne doivent rien faire pour remédier à cette situation puisque personne n'utilise ces installations. C'est bien sûr la question de l'oeuf et de la poule."

Des parkings sécurisés

Dennis | "Passer une bonne nuit pour un chauffeur n'est pas impossible mais quand même très difficile. Sur de nombreux parkings, on est harcelé par des prostitués masculins. Ils accostent les chauffeurs de manière relativement agressive et explicite, ce qui n'est pas de nature à améliorer le sentiment de sécurité. Ce phénomène se rencontre surtout sur les petits parkings sans équipements et dans lesquels on n'investit pas.

Les autorités croient améliorer la sécurité en enlevant la végétation sur les parkings ! C'est en partie vrai quand il s'agit de vols. Mais moi, et avec moi beaucoup de chauffeurs, nous sommes contre. Enlever la végétation sur les parkings n'est pas une bonne chose pour le sommeil des chauffeurs. Les arbres et les buissons absorbent une grande partie du bruit de l'autoroute. Sans cette végétation, le chauffeur dort moins bien".

Un bon parking sécurisé ?

Dennis | "On trouve de bons exemples en Allemagne. Il s'agit de parkings payants, oui, mais pour le prix du ticket, on reçoit également un ticket pour un repas au restaurant. Et les repas n'y coûtent pas cher, ils sont excellents, sans trop de graisse. Les installations sanitaires y sont propres et il n'y a pas de prostitués.

On trouve un autre exemple à Willebroek - Cleaning Tanks, un parking vraiment aménagé pour les chauffeurs professionnels. Et on y trouve un excellent menu à 8,50 euros."

Dennis | "Bien sûr, le confort sur les parkings doit être amélioré. En ce qui concerne

TEL.0744/9447-1 FAX 930475
ACQUASARTA-TR



En ce qui concerne les possibilités de détente, les restaurants devraient tenir compte bien davantage des routiers, c'est-à-dire que les repas devraient être plus variés, plus sains et plus abordables."

la sécurité, il faut offrir la diversité la plus grande qui soit. Je pense à trois niveaux de sécurisation : une partie non gardée, une partie surveillée par caméras et une partie cloisonnée.

Il faudrait aussi des équipements spécifiques pour les camions frigorifiques ou bien des places de parkings équipées d'une alimentation en électricité. Ce serait la solution idéale pour

aujourd'hui. Par conséquent, il faut investir dans la création de places supplémentaires. Et pourquoi ne pas le faire immédiatement d'une manière efficace ?

En ce qui concerne les possibilités de détente, les restaurants devraient tenir compte bien davantage des routiers, c'est-à-dire que les repas devraient être plus variés, plus sains et plus abordables."

L'UBOT REUNIE EN CONGRES LE 23 MARS 2007

L'UBOT réunie en congrès statutaire le 23 mars 2007 a pris congé de son secrétaire fédéral Transport routier & Logistique, Werner De Clercq. Les militants ont élu à l'unanimité des voix Frank Moreels, son successeur, au poste de secrétaire fédéral Transport routier & Logistique. Ils ont également reconduit dans leurs mandats Ivan Victor (Président de l'UBOT) et Marc Loridan (secrétaire fédéral du secteur Ports).



DE LIJN : UNE COLLABORATION "ROUGE" QUI PAIE

Avec la CGSP, l'UBOT obtient une convention pour le secteur des transports réguliers qui permettra de renforcer notre capacité d'action chez les fermiers de la société De Lijn. Ces derniers mois, au sein de la société "De Lijn" la discussion sur le cahier de charges pour les lignes louées battait son plein. Ce cahier de charges définit les conditions auxquelles les fermiers doivent satisfaire pour obtenir un contrat pour la réalisation de certains services en sous-traitance. Les partenaires représentés au SERV (Conseil social et économique flamand), dont les organisations syndicales, sont associés à ces discussions. Avec la CGSP, l'UBOT fait partie de la délégation FGTB.

Renforcer l'influence syndicale, y compris chez les petits fermiers

Dès le début, l'UBOT et la CGSP étaient sur la même longueur d'onde. L'influence syndicale chez les fermiers doit être renforcée, plus particulièrement chez les fermiers où le syndicat, c'est-à-dire l'UBOT, n'est pas (encore) représenté. Non pas pour y semer la pagaille, comme certains diront, mais pour veiller à ce que tout se fasse dans les règles, notamment au niveau des conditions de travail et de salaire. Le passé a en effet démontré que les prix "défiant toute concurrence" sont souvent bâties sur le dos du personnel.

D'une pierre deux coups

La fermeté de la délégation de la FGTB a de toute évidence eu son effet de l'autre côté de la table. On a proposé de confier le contrôle des conditions de travail et de salaire à un organisme géré paritai- rement au sein duquel patrons et syndicats veilleront au respect de ces conditions. Une bonne proposition qui, selon nous, n'allait pas assez loin. Toutefois, nous avons collaboré de manière constructive à la création d'une asbl ("Viasoc") qui veillera à l'application des conventions collectives de travail chez les fermiers.

De plus, grâce au soutien de la CGSP, l'UBOT a réussi à obtenir une convention collective ouvrant la possibilité aux permanents de l'UBOT d'être entendus par l'employeur en cas de problèmes, y compris et surtout dans ces entreprises où il n'existe pas de délégation syndicale.

Une avancée pour la présence syndicale dans les PME

Ne sous-estimons surtout pas cette convention collective. La vive opposition à laquelle nous nous sommes heurtés lors de ces négociations ne saurait mentir ! Il est vrai que par cet accord, nous forçons l'accès à des entreprises dans lesquelles nous n'avons jamais pu entrer. A nous maintenant d'utiliser cette convention et de veiller à son application. Les secrétaires de l'UBOT n'hésiteront pas à se servir de ce levier !

Une conclusion : la collaboration avec la CGSP paie !



Cette convention ouvre la possibilité d'accès à des entreprises dans lesquelles nous n'avons pas de délégation syndicale. Par cet accord nous forçons l'accès à des entreprises dans lesquelles nous n'avons jamais pu entrer.

AUTOBUS & AUTOCARS

130 EMPLOIS MENACÉS CHEZ LES FERMIERS DE LA SOCIÉTÉ DE LIJN

Le 22 mars 2007, l'UBOT-FGTB a mené avec les collègues de l'autre syndicat une action devant la maison de la province à Hasselt.

A l'origine de l'action se trouvait la décision plutôt curieuse que la société De Lijn avait prise la veille du 22 mars. Elle avait en effet décidé de mettre fin à 9 contrats de fermier, dont 4 dans la province du Limbourg, et d'organiser une nouvelle adjudication. Il n'est pas certain du tout que l'emploi pourra être maintenu dans ces entreprises.

Eddy Graller, secrétaire régional de l'UBOT Limbourg : "Les nouvelles adjudications ne nous poseraient aucun problème si les quatre entreprises limbourgeoises n'étaient pas des entreprises de bonne foi où l'on travaille sérieusement."

Eddy Graller "Il est très bizarre que d'autres entreprises qui font toutes preuve d'une grande créativité, n'aient pas été visées. Nous ne tolérerons jamais que dans le cadre des nouvelles adjudications, des entreprises de mauvaise foi reprennent les contrats des entreprises sérieuses !"

AUTOBUS & AUTOCARS

LA COLLABORATION UBOT-FGTB ET CGSP EN FLANDRE : UN GRAND SUCCÈS

Les lundi 16 et mardi 17 avril 2007, les militants de l'UBOT-FGTB et leurs collègues de la CGSP ont fait le tour de la province d'Anvers. Ils ont donné la publicité nécessaire à leur collaboration récente dans les villes d'Anvers, Turnhout, Herentals et Malines. Sous un soleil rayonnant, ils ont distribué un tract et notre magazine En route aux chauffeurs de bus des fermiers et de DE LIJN.



TRANSPORT DE MARCHANDISES

UN FRONT UNI DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES & LOGISTIQUE

La FGTB et la CSC soumettent un cahier revendicatif commun aux patrons du secteur Transport de marchandises et Logistique. Ensemble nous sommes plus forts dans la négociation, ensemble nous pouvons obtenir plus.

Le cahier de revendications communes 2007– 2008 pour la PC 140/04/09 – Personnel non roulant**Nos revendications pour le personnel non roulant:****1 | A charge de l'employeur**

Augmentation du **salaire horaire** : 2 x 1% sur les catégories existantes :

- 1 x 1% au 01.07.2007
- 1 x 1% au 01.07.2008

Prime d'équipe : fixée à 10% du salaire horaire

Indemnité pour équipes de nuit (après 20h00 mais avant 08h00 ininterrompu) : supplément de 15% du salaire horaire

Délégation syndicale à partir de 20 travailleurs

Crédit-temps : relèvement du seuil à 5% ouvriers CP 140

2 | Pour un premier pas dans le rapprochement entre les statuts ouvrier et employé

Jusqu'ici les patrons ont refusé toute avancée dans ce domaine.

Nous revendiquons :

- La suppression du jour de carence
- En supplément, un jour férié des communautés
- Une assurance hospitalisation.

3 | Avec une incidence sur les dépenses du Fonds social

Une augmentation étalée des cotisations patronales pour faire face aux besoins actuels du Fonds social et aux dépenses futures en matière de formation

Congé syndical : 5 jours par mandat/an.

Prépension :

- Prolongation jusqu'au 30.06.2009
- Calcul sur base des salaires ONSS

Fonds de pensions ou assurance groupe dans le secteur

Les patrons prennent 67.000 Travailleurs en otage dans le secteur du transport

Ils refusent de prolonger la convention prépension.

Espèrent-ils ainsi intimider les négociateurs ? Les négociations s'annoncent dures. Nous aurons besoin de tout votre soutien dans les entreprises.

L'UBOT-FGTB compte sur vous !!!**Le cahier de revendications communes 2007– 2008 pour la PC 140/04/09 – Personnel roulant****Rappel**

La fois passée, nous avons obtenu une augmentation du pouvoir d'achat pour les années suivantes :

- Le 01/01/2007 l'indemnité de disponibilité est rémunérée à 99%.
- Le 01/01/2007 le dépassement du temps de service de 60 h moyen/mois est rémunéré à 130%.
- Le 01/01/2008 le dépassement du temps de service de 60 h moyen/mois est rémunéré à 140%.
- Le 01/01/2009 le dépassement du temps de service de 60 h moyen/mois est rémunéré à 150%.

Nos revendications pour le personnel roulant:**1 | A charge de l'employeur**

Augmentation de **l'indemnité RGPT** à € 1,06

Augmentation de **l'indemnité de séjour** :

- | | |
|-----------------------|----------|
| - > 24h hors domicile | + € 2,00 |
| - < 24h hors domicile | + € 1,00 |
| - Séjour fixe | + € 1,00 |

Rémunération **travail de nuit**

- Droit à partir de min. 5 nuits par mois
- Indexation 1x/an (avec l'indemnité RGPT)

Indemnité ADR : catégorie spécifique transport substances dangereuses (ADR)

- | | |
|-------------|---------------------------------|
| - Grand ADR | € 9,7970 + € 0,50 (38h/semaine) |
| - Grand ADR | € 9,5460 + € 0,50 (39h/semaine) |
| - Petit ADR | € 9,7970 + € 0,25 (38h/semaine) |
| - Petit ADR | € 9,5460 + € 0,25 (39h/semaine) |

Délégation syndicale : à partir de 20 travailleurs

Crédit-temps : relèvement seuil à 5% ouvriers CP 140

2 | Pour un premier pas dans le rapprochement entre les statuts ouvrier et employé

Jusqu'ici les patrons ont refusé toute avancée dans ce domaine. Nous revendiquons :

- La suppression du jour de carence
- En supplément, un jour férié des communautés
- Une assurance hospitalisation

3 | Avec une incidence sur les dépenses du Fonds social

Une augmentation étalée des cotisations patronales pour faire face aux besoins actuels du Fonds social et aux dépenses futures en matière de formation

Congé syndical : 5 jours par mandat/an.

Prépension :

- Prolongation jusqu'au 30.06.2009
- Calcul sur base des salaires ONSS

Création d'un **fonds de pensions** ou assurance groupe

Lancement du **groupe de travail "classification des fonctions"**

TRANSPORT DE MARCHANDISES

INDEMNITÉ EN CAS DE PERTE DE LA SÉLECTION MEDICALE

Indemnité unique en cas de licenciement à la suite de la perte de la sélection médicale

La perte du certificat de sélection médicale peut avoir des conséquences dramatiques pour le chauffeur. En effet, les entreprises ne peuvent ou ne veulent pas toutes offrir un emploi alternatif équivalent avec pour résultat le licenciement du chauffeur concerné qui éprouve par la suite les plus grandes difficultés à trouver un autre emploi.

C'est pourquoi, l'UBOT-FGTB a proposé de prendre des mesures en vue de compenser quelque peu la perte de revenu subie par les chauffeurs qui se trouvent dans ce cas.

Nous avons finalement pu conclure le 24 octobre 2006 une convention collective réglant ce problème pour la période du 1er juin 2006 au 31 décembre 2007 compris. Elle s'applique au personnel roulant des sous-secteurs 140.04 (transport) et 140.09 (logistique).

Pour avoir droit à cette indemnité unique, le chauffeur doit remplir quatre conditions.

Conditions régissant l'octroi de cette indemnité unique

- Avoir été déclaré comme ouvrier dans la catégorie ONSS 083 pendant au moins dix ans au cours des quinze dernières années;
- Faire partie du personnel roulant;
- Être licencié à la suite de la perte définitive du certificat de sélection médicale et ne pas avoir reçu d'offre d'emploi équivalent dans l'entreprise;
- Être licencié dans une période de cinq ans en cas d'occupation dans un autre emploi dans l'entreprise.

Montant de l'indemnité unique

L'indemnité sera de 5.000 euros bruts maximum pour un travailleur occupé à temps plein. Pour les chauffeurs occupés à temps partiel, le calcul se fait au prorata.

Le montant de l'indemnité dépend du nombre d'années que le chauffeur est encore éloigné de sa retraite. En fonction de cette formule, les montants ci-dessous sont d'application aux chauffeurs occupés à temps plein :

Montant de l'indemnité unique	
Jusque 55 ans compris	€ 5.000,-
A partir de 56 ans	€ 4.500,-
A partir de 57 ans	€ 4.000,-
A partir de 58 ans	€ 3.500,-
A partir de 59 ans	€ 3.000,-
A partir de 60 ans	€ 2.500,-
A partir de 61 ans	€ 2.000,-
A partir de 62 ans	€ 1.500,-
A partir de 63 ans	€ 1.000,-
A partir de 64 ans	€ 500,-
Au-delà de 65 ans	Aucune d'indemnité

Ces montants sont considérés comme une indemnité complémentaire aux allocations de chômage. Ils sont donc assujettis au précompte professionnel et à des cotisations de sécurité sociale calculées en fonction du pacte de solidarité entre les générations.

Qui est redevable de l'indemnité ?

L'employeur paie l'indemnité au chauffeur qui y a droit. Il doit le faire dans le mois qui suit le licenciement à la suite de la perte de la sélection médicale.

Les cotisations patronales à la sécurité sociale sont à charge de l'employeur qui peut cependant récupérer le montant de base brut par le biais du Fonds social du Transport de marchandises.

Si le chauffeur a une ancienneté de moins d'un an dans l'entreprise, l'employeur peut également réclamer le remboursement des cotisations sociales dues en fonction du pacte de solidarité entre les générations.



TRANSPORT DE MARCHANDISES

ACCOMPAGNEMENT PSYCHOLOGIQUE EN CAS DE TRAUMATISMES

L'agressivité au travail, une attaque (à main armée), un accident de la circulation, un cambriolage, une séquestration ... autant d'événements susceptibles de créer des psycho-traumatismes. Les réactions dues au stress par exemple peuvent persister pendant des jours, des semaines voire des mois et perturber gravement les victimes dans leur fonctionnement. Les ouvriers du secteur Transport & Logistique confrontés à ce genre d'événements traumatisants peuvent désormais faire appel aux services de l'IVP/POBOS pour bénéficier d'un accompagnement des traumatismes.

A la demande des partenaires sociaux, le Fonds social du transport de marchandises a conclu un accord de collaboration avec cet organisme qui entre en vigueur le 4 juillet 2006.

Comment demander un accompagnement ?

L'ouvrier, sa famille ou son employeur peuvent appeler le numéro de secours gratuit 0800/ 11.0.11 (24 heures sur 24) de l'IVP/POBOS.

L'IVP/POBOS enregistre :

Les données à caractère personnel de l'ouvrier ainsi que la date et la nature de l'incident. L'organisme contacte ensuite le FST afin de vérifier s'il s'agit d'un ouvrier de notre secteur.

Sur le site internet www.onze-zero-onze.be vous trouverez de plus amples informations sur la procédure d'inscription.

Comment se déroule l'accompagnement ?

Une fois que le FST a donné son accord, l'IVP/POBOS désigne un psychologue/psychothérapeute local. Il fixe un rendez-vous avec le demandeur. L'entretien a lieu dans les trois jours ouvrables de l'enregistrement de la demande d'aide. Un entretien d'accueil est prévu standard. Lorsque le psychologue/psychothérapeute le juge nécessaire, deux autres entretiens d'accompagnement peuvent être organisés.

Qu'est-ce que l'IVP/POBOS ?

IVP/POBOS se profile depuis 1993 comme un bureau-conseil pour la gestion du traumatisme et du bien-être et occupe en cette qualité la position de leader du marché en Belgique. Pour l'accompagnement psychologique, le centre fait appel à un réseau national de 85 psychologues et psychothérapeutes expérimentés. L'accompagnement psychologique est offert dans les trois langues du pays : le français, le néerlandais et l'allemand.

L'information dans votre portefeuille

Toutes les personnes ayant touché une prime de fin d'année en 2006 recevront bientôt la fiche fiscale 281.10. Dans la même enveloppe, elles trouveront une lettre au sujet de l'accompagnement psychologique en cas d'événements traumatisants ainsi qu'une carte plastifiée du type carte bancaire. Sur cette carte figurent le numéro d'appel 0800 et les informations relatives à la procédure d'inscription.

DÉMÉNAGEMENT

NOUVEAUX SALAIRES

1er mai - semaine de 38 heures

Indexation de 2 % au 1er mai 2007 de tous les salaires

Porteur débutant	9,3389 €
Porteur (+ 1 an)	9,4195 €
Chauffeur	9,5988 €
Machiniste	9,5988 €
Emballeur	9,5988 €
Caissier	9,5988 €
Chauffeur	9,7013 €
Permis C ou CE avec minimum 2 ans d'ancienneté dans le secteur	
Chef d'équipe	9,7013 €

DÉMÉNAGEMENT

CAHIER DE REVENDICATIONS COMMUNES 2007 – 2008 POUR LA CP 140.05 – DÉMÉNAGEMENT

Voici nos revendications pour les travailleurs du secteur du déménagement :

1 | Propositions entièrement à charge de l'employeur

Augmentation de l'indemnité RGPT à € 1,06 (actuellement : € 1,02) avec une adaptation annuelle au 1er avril.

Augmentation du **salaire horaire** : 2 x 1% :

- 1% au 01/07/2007.
- 1% au 01/07/2008.

Délégation syndicale : à partir de 20 travailleurs - Procédures : les noms sont communiqués au président de la commission paritaire du transport en raison de la protection.

Prime chauffeur : (par heure ou par semaine ou par mois) pour les chauffeurs occasionnels.

2 | Propositions en fonction du rapprochement entre les statuts

Jusqu'ici les employeurs ne se sont pas montrés disposés à prendre des mesures. Nous voulons des avancées dans les domaines suivants :

- Suppression du jour de carence.
- En supplément, jour férié des communautés.
- Assurance hospitalisation.

3 | Propositions ayant une incidence sur les dépenses du Fonds social

Augmentation prime d'ancienneté :

De 5 – 9 ans : 30 € + 5 € = 35 €.

De 10 – 14 ans : 60 € + 10 € = 70 €.

De 15 – 19 ans : 90 € + 15 € = 105 €.

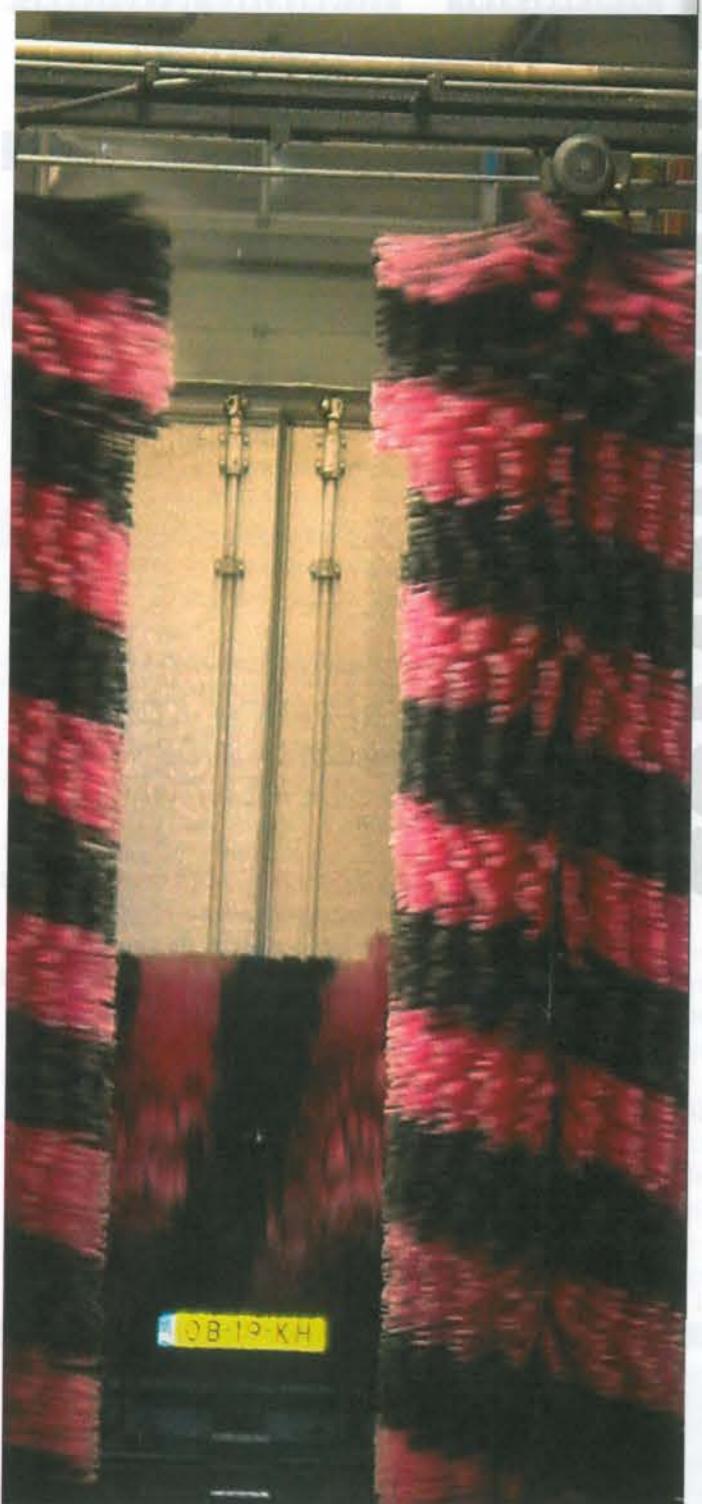
Plus de 20 ans : 120 € + 20 € = 140 €.

Prime syndicale : introduction carte de légitimation.

Prépension : prolongation jusqu'au 30.06.2009.

Formation syndicale : 5 jours/mandat/an.

Création Fonds de pensions



COMBUSTIBLES

CAHIER DE REVENDICATIONS COMMUNES 2007-2008 POUR LA CP 127 – COMMERCE DE COMBUSTIBLES

Voici nos revendications pour les travailleurs du commerce de combustibles**1 | Propositions entièrement à charge de l'employeur**

Relèvement de l'indemnité RGPT à 1,02 €.

Augmentation du **salaire horaire** : 2 x 1% :

- 1% au 01/07/07.
- 1% au 01/07/08.

Prime d'ancienneté : + 0,10 € pour toutes les catégories.**Délégation syndicale** : à partir de 20 travailleurs - Procédure : les noms sont communiqués au président de la commission paritaire du transport en raison de la protection.**2 | Propositions en fonction du rapprochement entre les statuts**

Jusqu'ici les employeurs ne se sont pas montrés disposés à prendre des mesures. Nous voulons des avancées dans les domaines suivants :

- Suppression du jour de carence.
- En supplément, jour férié des communautés.
- Assurance hospitalisation.

3 | Propositions ayant une incidence sur les dépenses du Fonds socialIntroduction d'une prime pour perte de la sélection médicale
Remboursement formation ADR :

- Frais de formation à charge du Fonds social.
- Equivalent salarial à charge de l'employeur.

SAVIEZ-VOUS QUE... ?

En 2005, le nombre de jours de grève s'est élevé à 670.000, quatre fois plus qu'en 2004,

et le nombre le plus élevé sur une période de dix ans s'étendant de 1995 à 2005. Cette pointe est bien sûr le résultat de la grève générale proclamée contre le pacte des générations fin 2005. La FGTB avait pris l'initiative du combat contre ce pacte et au sein de la FGTB, l'UBOT a été un des fers de lance. En effet, dans l'industrie, le secteur du transport a été un des secteurs les plus agités. Grâce bien sûr à la combativité des militants de l'UBOT-FGTB que nous remercions vivement !

ELECTIONS SOCIALES

En route

ENTRETIEN AVEC EDDY VAN LANCKER, SECRÉTAIRE FÉDÉRAL DE LA FGTB

EN ROUTE a rencontré Eddy Van Lancker, secrétaire fédéral de la FGTB, à l'occasion de la journée de formation organisée le 14 mai pour les militants, devant lesquels il a levé un coin du voile de la campagne de la FGTB fédérale pour les élections sociales. Nous avons eu un entretien avec lui.

**Eddy Van Lancker**

"Pour la FGTB, les élections sociales ont toujours été un moment important de la vie syndicale. Un moment d'évaluation, de recevoir un retour des militants sur le terrain, de rassembler nos forces. Bref, le moment de nous mesurer avec les autres organisations syndicales. La victoire aux élections sociales n'est pas seulement importante dans les entreprises, elle a aussi un effet sur notre représentation à d'autres niveaux, par exemple au Conseil National du Travail et aussi sur le nombre de juges sociaux que nous pouvons désigner. Autant de niveaux donc où la FGTB doit être forte pour défendre les intérêts collectifs et individuels des travailleurs."

Une campagne

Eddy Van Lancker "Oui, nous le disons chaque fois, à juste titre d'ailleurs, que la nouvelle campagne des élections sociales commence après la clôture de la campagne précédente, après le dépouillement des voix et après la répartition des mandats. Dès le premier jour qui suit les élections sociales, nous devons assurer une présence forte dans les usines, les ateliers, les bureaux. Nos militants doivent être capables de se défendre et de discuter en connaissance de cause avec l'employeur. Nos militants doivent aussi avoir l'esprit et le cœur ouvert à leurs collègues au travail. Ce qui n'est pas toujours évident. Dès le premier jour, ils doivent interroger et motiver les nouveaux collègues. C'est important car cela permet de construire des bases solides."

S'attaquer aux tâches blanches

Eddy Van Lancker "C'est pourquoi nous avons lancé dès à présent notre projet "tâches blanches". Nous visons tout d'abord nos propres tâches blanches. Nous offrons aux militants une série de trucs et d'astuces pour les aider dans leurs discussions avec leurs collègues au travail, et ce aussi bien sur le plan du contenu que des problèmes d'organisation qui peuvent se poser. Ensuite, nous visons aussi et surtout les tâches blanches sur le terrain : les entreprises où nous ne sommes pas (assez) présents, les entreprises nouvelles où nous devons interpeller nos membres. Nous avons mis au point une liste très pratique qui sert à aider les permanents et les militants à "travailler" ces tâches blanches."

Quel est l'objectif poursuivi ?

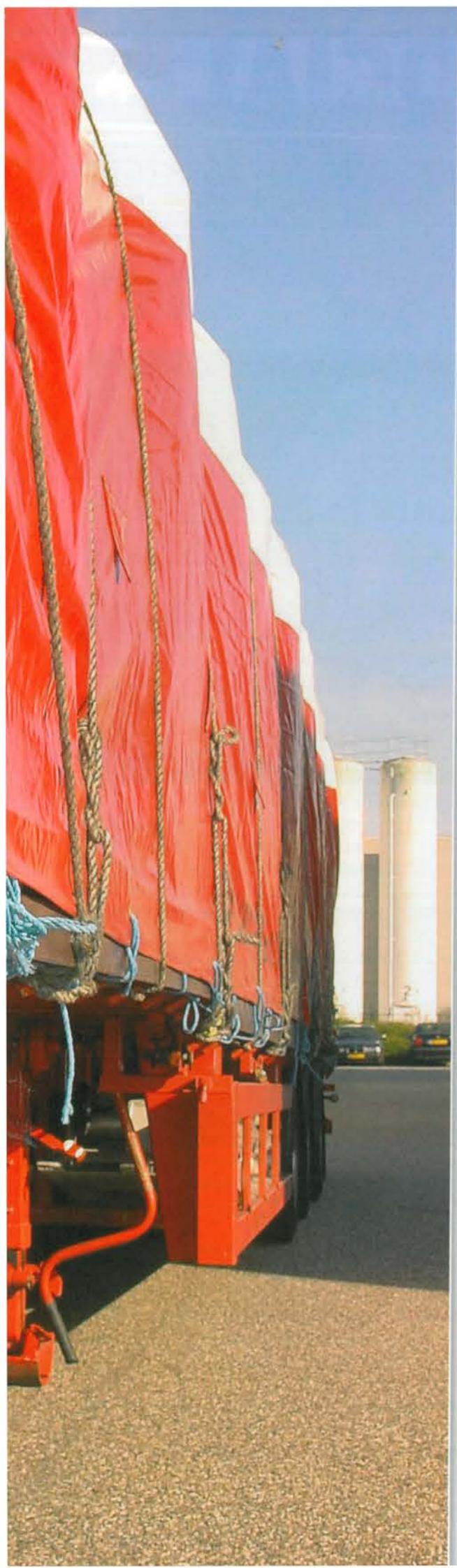
Eddy Van Lancker "Notre objectif est bien évidemment de gagner les élections sociales. Notamment en nous renforçant au maximum et sur le plan du contenu et sur le plan organisationnel, mais aussi en

fournissant le matériel de support nécessaire à nos militants, avec lequel ils peuvent se présenter eux-mêmes, améliorer leur accessibilité, mais aussi exposer les priorités de la FGTB. Le but, c'est d'arriver à une FGTB forte, vivante, avec des militants motivés. Une FGTB forte et vivante soutenue par sa base. C'est le meilleur moyen pour nous de défendre les intérêts des travailleurs dans les entreprises, les secteurs, au niveau fédéral et même au niveau international."

Jean-Marie "Pour motiver les gens, il faut parler d'homme à homme. Discuter entre quatre yeux. Les faire sentir qu'ils sont importants pour nous. Voilà ce que nous devons faire ! Voilà où doivent aller notre temps et notre énergie !"

Dennis "Comme délégué de la FGTB, il faut d'abord défendre les faibles dans l'entreprise. Les collègues doivent savoir qu'ils peuvent vous faire confiance. A terme, c'est rentable pour le travail syndical et donc aussi pour les élections sociales."

Jos "Il importe non seulement d'avoir de nouveaux candidats sur les listes, mais aussi d'obtenir les voix des indécis."



FEDERAAL SECRETARIAAT BTB WEGVERVOER & LOGISTIEK
SECRETARIAT FEDERAL UBOT TRANSPORT & LOGISTIQUE
Paardenmarkt 66 | Antwerpen - 2000 - Anvers | Tel.: 03/ 224.34.34 | Fax: 03/ 224.34.49
veronique.de.roeck@btb-abvv.be | Federaal Secretaris Frank Moreels Secrétaire Fédéral



Composez notre numéro direct pour aller vite

Quand vous composez le numéro général du quartier général de l'UBOT, le 03/224.34.34, 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 z". 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.

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 | vrije: 08.30 – 12.00 | Secretaris: Walter Baes walter.baes@btb-abvv.be | Bestendig Afgeweardigde: 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 & 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 lievepattyn@yahoo.com ➤ **PROVINCIE LIMBURG** ■ **3500 Hasselt** | Gouverneur Roppesingel 55 | tel.: 011/22.27.91 | fax.: 011/23.37.94 | ma-do-vrij: 08.30 – 12.00 / di: 08.30 – 12.00 / 13.00 – 17.30 | Secretaris: Eddy Graller btb.limburg@skynet.be ➤ **PROVINCIJE OOST-VLAANDEREN** ■ **Gent – Aalst – Dendermonde** | Secretaris: Bart Kesteloot btb.gent@skynet.be ■ **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 | vrije: 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 ■ **9600 Ronse** | Statiestraat 21 | tel.: 055/ 21.33.79 | fax.: 055/ 21.81.06 | ma-di-wo-do-vrij: 08.30 – 12.00 | ma: 13.00 – 18.00 | vrije: 13.00 – 15.30 | Secretaris: Didier Verdonckt didier.verdonckt@acg.be ■ **9100 Sint-Niklaas** | Vermogenstraat 11 | tel.: 03/ 224.34.35 | fax.: 03/ 224.34.49 | op afspraak | Secretaris: Walter Baes walter.baes@btb-abvv.be | Bestendig Afgeweardigde: Carine Dierckx carine.dierckx@btb-abvv.be ➤ **PROVINCIJE 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 ■ **1800 Vilvoorde** | Mechelsestraat 6 | tel.: 02/ 253.94.44 | 02/ 511.87.68 | fax.: 02/ 253.44.41 | wo-vrij: 09.00 – 12.00 | En op afspraak ■ **3000 Leuven** | Maria Theresiastraat 119 | tel.: 016/ 2.22.05 | 02/ 511.87.68 | fax.: 016/ 511.81.45 | donderdagnamiddag op afspraak | Propagandist: Sandra Langenus sandra.langenus@skynet.be ➤ **PROVINCIJE WEST-VLAANDEREN** ■ **8800 Roeselare** | Zuidpand 22 B 22 | tel.: 051/ 26.00.84 | fax.: 051/ 24.08.73 | ma-wo-vrij: 09.00 – 12.00 | ma: 14.00 – 16.00 | vrijdagnamiddag op afspraak ■ **8500 Kortrijk** | Conservatoriumplein 9 | tel.: 056/ 26.82.49 – 051/ 26.00.84 | fax.: 051/ 24.08.73 | di: 09.00 – 12.00 ■ **8900 Ieper** | Korte Torhoutstraat 2 | tel.: 057/ 21.83.75 – 051/ 26.00.84 | fax.: 051/ 24.08.73 | ma: 16.30 – 17.30 | Secretaris: René Degryse btb.roeselare1@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 ➤ **PROVINCES DU HAINAUT ET DU BRABANT WALLON** ■ **6000 Charleroi** | Boulevard Devreux 36 - 38 | tél. : 071/ 64.13.05 ou 071/ 64.12.99 – fax. : 071/ 32.29.58 | lu-ma-jeu : 09.00 – 12.00 / 13.00 – 16.00 | ve : 09.00 – 12.00 ■ **7000 Mons** | Rue Chisaire 34 | tél: 071/ 64.12.99 ou 13.05 – fax. : 071/ 32.29.58 | permanences le 11ème mardi matin du mois ■ **7130 Binche** – Rue Gilles Binchois 16 | permanence le 3ième jeudi du mois – 09.00 – 11.30 | Secrétaire: Philippe Dumortier fgtbtvd.phdumortier@skynet.be | Propagandiste: Daniël Maratta ubot.charleroi@brutel.be ■ **7500 Tournai** | Rue des Maux 26 | tél.: 069/ 53.27.92 | 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 | uniquement sur rendez-vous et téléphoner au 069/ 53.27.92 ■ **1400 Nivelles**, Rue de Namur 24 | uniquement sur rendez-vous et téléphoner au 069/ 53.27.92 | Secrétaire: Philippe Dumortier fgtbtvd.phdumortier@skynet.be | Propagandiste: Jean-Marie Lamarque ubot.jmlamarque@skynet.be ■ **7700 Mouscron** | Rue du Val 3 | tél.: 056/ 83.33.44 | fax. : 056/ 48.46.71 | lu-ma-je-ve : 09.00 – 12.00 | ma-me-je : 13.30 – 17.00 ■ **7711 Dottignies** | Rue Couturelle 18 | tél.: 056/ 48.46.70 | Propagandiste: Fabrice Delahaye fab.delahaye.ubot@skynet.be ➤ **PROVINCES LIÈGE – NAMUR – LUXEMBOURG** ■ **4000 Liège** – Place Saint-Paul 9 (7e étage) | tél.: 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 | Secrétaire: Frida Kaulen ubot.liège@skynet.be | Propagandiste: David Cultraro ubot.liège@skynet.be

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.