

4 Le bureau mobile de l'UBOT

«Ce qui a commencé par une idée folle est devenu bien vite un succès éclatant»

8 Table ronde sp.a - UBOT

«S'il y a un pacte des générations bis, ce sera sans le sp.a !»

14 Un syndicat pour les jeunes !

Deux organisations de jeunesse existent à la FGTB : les Etudiants FGTB et les Jeunesses Syndicales FGTB



Vite, vite ! Charger, décharger, transporter, transborder. Du nerf ! Trier, stocker, conserver. Et que ça saute ! Réemballer, étiqueter. Voilà le juste-à-temps !


Résultat : stress, risques au travail, manque de personnel !

Et vous ? Ça vous tente de réagir avec nous ?

RECHERCHONS H/F ENGAGÉ-E

DEVENIR DELEGUE UBOT- FGTB POURQUOI PAS TOI?

UBOT **FGTB UBOT**
Ensemble, on est plus fort



Vite, vite ! Charger, décharger, transporter, transborder. Du nerf ! Trier, stocker, conserver. Et que ça saute ! Réemballer, étiqueter. Voilà le juste-à-temps !

Résultat : stress, risques au travail, manque de personnel !

Et vous ? Ça vous tente de réagir avec nous ?

RECHERCHONS H/F ENGAGÉ-E

DEVENIR DELEGUE UBOT- FGTB POURQUOI PAS TOI?

UBOT **FGTB UBOT**
Ensemble, on est plus fort

Vite, vite ! Charger, décharger, transporter, transborder. Du nerf ! Trier, stocker, conserver. Et que ça saute ! Réemballer, étiqueter. Voilà le juste-à-temps !

Résultat : stress, risques au travail, manque de personnel !

Et vous ? Ça vous tente de réagir avec nous ?



FGTB UBOT

Ensemble, on est plus fort

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

Union Belge des Ouvriers du Transport

ENroute

SAUVONS LA SOLIDARITE !

4 Le bureau mobile de l'UBOT

«Ce qui a commencé par une idée folle est devenu bien vite un succès éclatant»



8 Table ronde sp.a - UBOT

«S'il y a un pacte des générations bis, ce sera sans le sp.a !»



14 Un syndicat pour les jeunes !

Deux organisations de jeunesse existent à la FGTB : les Etudiants FGTB et les Jeunesses Syndicales FGTB



Recherchons

H/F engagé-e



Au moment où nous écrivions cet éditorial, il n'y avait toujours pas de gouvernement et ce, six mois après les élections. Notre pays est considéré comme «une affaire courante». Au moment où notre magazine sort des presses, nous ne savons toujours pas ce qui va se passer. Leterme a remis sa démission, prouvant ainsi qu'il n'était pas un aussi bon gestionnaire qu'il l'avait prétendu. Pourtant, l'homme qui par sa proposition ultime entrouvrirait la porte à la scission de la sécurité sociale, reçoit des applaudissements sur certains bancs. Chers amis de l'UBOT, ne nous trompons pas, si Yves Leterme a échoué, c'est à cause de son cartel avec les nationalistes de la très à droite N-VA.



Entre-temps, une chose est devenue claire : nous serons confrontés à une politique de droite. Le véritable objectif de la droite, c'est la scission et par là la privatisation de la sécurité sociale. Ne vous trompez pas, membres et militants de l'UBOT, si nous laissons faire l'orange bleue, nous assisterons au détricotage de la solidarité. Nous continuons donc à soutenir la campagne de la FGTB pour renforcer la solidarité dans la sécurité sociale, dans le domaine du droit du travail, ... Après la concentration réussie du 16 novembre au Heysel où plus de 2.500 militants de la FGTB se sont rassemblés, nous l'avons fait également en participant à la manifestation du 15 décembre à Bruxelles.

Sauvons la solidarité, y compris dans le secteur du transport routier !

Force nous est de constater qu'une des fédérations patronales, l'UPTR, remet de plus en plus en question les mécanismes de solidarité dans le secteur du transport routier. Encore tout récemment, le 10 décembre 2007 dernier, le représentant de l'UPTR affirmait ne pas avoir de mandat pour organiser la formation permanente sur des bases solidarisées. L'Europe impose l'organisation de cinq jours de formation obligatoires pour le personnel roulant. D'autre part, de nombreuses entreprises organisent déjà des formations permanentes non (encore) imposées par l'Europe. Deux des trois fédérations patronales et les deux organi-

pières qualité, chaque employeur payerait et recevrait la même chose, donc toute concurrence déloyale au niveau de la formation du personnel serait exclue. Or, que constatons-nous ? L'UPTR souhaite que la formation permanente soit organisée au niveau des entreprises, sans intervention du Fonds social ou d'une autre organisation sectorielle. Avec toutes les conséquences néfastes qui s'ensuivent (voir plus haut pour les dangers). Ce n'est pas la première fois que l'UPTR défend de telles positions. Ainsi, cette fédération a déjà plaidé pour la désolidarisation de la prépension ou de la prime de fin d'année. L'UBOT dénonce cette attitude de l'UPTR et plaide en faveur d'une politique qui cadre davantage avec les intérêts du secteur.

Dans cette édition ...

Vous trouverez la lettre que nous avons envoyée au ministre des Affaires étrangères De Gucht au sujet de la condamnation d'Osanloo Mansour. Nous avons déjà lancé un appel à écrire au régime pour libérer ce syndicaliste iranien et nous réitérons notre appel. Il a été condamné à cinq ans de réclusion ... pour ses activités syndicales. Il est clair que les religions intégristes sont l'ennemi des syndicats libres démocratiques. Caroline Gennez a été élue présidente du sp.a. Saïd El Khadraoui est député européen pour ce même parti et membre de la com-

mission transport du Parlement européen. Dans cette édition, vous trouverez le compte rendu d'une table ronde réunissant ces deux protagonistes. Pour Caroline, l'occasion de souligner sa solidarité avec la FGTB. Pour Saïd, l'occasion de mettre en évidence le travail du sp.a et du PS au Parlement européen dans les dossiers qui nous intéressent. L'occasion aussi de nous mettre d'accord pour collaborer sur ces dossiers. Saïd s'est engagé à relayer au sein du Parlement européen un certain nombre de dossiers de l'UBOT : la sécurité et le confort des parkings, les directives relatives aux temps de conduite et de repos et aux temps de travail... Bien sûr, nous parlons également de notre Roadshow. L'UBOT a pris la route pour aller à la rencontre des chauffeurs. Une expérience fantastique pour nos propagandistes et un grand enthousiasme de la part de tous les intéressés. Les chauffeurs sont contents de nous voir et nous inondent de questions. A ces moments... ça fait du bien d'être syndicaliste !

Vous trouverez également un compte rendu du week-end d'étude organisé par le groupe professionnel Transport routier & Logistique. Week-end d'étude qui a donné le coup d'envoi de notre campagne des élections sociales de 2008. Avec des participants enthousiastes qui ont eu à se mettre sous la dent une grosse tartine sur les élections sociales, la communication, l'organisation de campagnes efficaces, ... Le Président de la FGTB, Rudy De Leeuw, est venu expliquer la position de la FGTB sur l'actualité politique et syndicale. Enfin, le débat qui a clôturé le week-end, réunissait des représentants des pouvoirs publics et des fédérations patronales. Un débat parfois vif qui a cependant permis de noter quelques déclarations intéressantes. Vous trouverez à nouveau un encart consacré aux élections sociales avec une affiche pour le secteur logistique et l'assistance dans les aéroports.

Et pour ceux qui ne le savaient pas encore : dans le cadre de la campagne électorale, l'UBOT est en état de mobilisation. Chaque militant, chaque secrétaire, tous les membres du personnel... doivent se sentir mobilisés. **Car une chose est claire : ensemble, nous allons gagner les élections sociales !**

Frank Moreels
Secrétaire fédéral
UBOT Transport routier & Logistique

LE BUREAU MOBILE DE L'UBOT

UN SUCCÈS ÉCLATANT

En route

A la fin de l'année, le bureau mobile de l'UBOT a fait 22 sorties. D'ici là, nous avons accueilli des centaines de visiteurs et inscrit des dizaines de nouveaux membres. Plusieurs dizaines d'affiliés sont venus se présenter spontanément pour être candidat aux élections sociales. Nous avons glissé de nombreux disques dans notre lecteur de tachygraphe et procédé à des tas de calculs salariaux. Nous avons examiné et résolu de petits et de grands problèmes auxquels sont confrontés nos visiteurs. Un bien beau résultat dont toute l'équipe de l'UBOT peut et doit s'enorgueillir.

«Les affiliés apprécient beaucoup le fait que nous allons à leur rencontre et ceux qui n'étaient pas encore affiliés... nombre d'entre eux se sont syndiqués.»

A la fin de l'année, le bureau mobile de l'UBOT a fait 22 sorties. D'ici là, nous avons accueilli des centaines de visiteurs et inscrit des dizaines de nouveaux membres. Plusieurs dizaines d'affiliés sont venus se présenter spontanément pour être candidat aux élections sociales. Nous avons glissé de nombreux disques dans notre lecteur de tachygraphe et procédé à des tas de calculs salariaux. Nous avons examiné et résolu de petits et de grands problèmes auxquels sont confrontés nos visiteurs. Un bien beau résultat dont toute l'équipe de l'UBOT peut et doit s'enorgueillir.

Ce qui a commencé comme une idée folle est devenu bien vite un succès éclatant. «Lorsque le chauffeur ne trouve pas le chemin de son organisation syndicale, l'organisation syndicale ira à la rencontre du chauffeur.» Voilà l'idée de base. Quelques mois plus tard, Frank Moreels est un secrétaire fédéral heureux qui parle avec satisfaction des premières expériences du bureau mobile : «Initialement, certains collaborateurs étaient plutôt hésitants. Mais qu'est-ce que nous allons faire dans ce bureau mobile, se demandaient-ils. Mais après une ou deux sorties avec le bus, l'enthousiasme a pris le dessus. Et pour cause. Les réactions que nous recevons en cours de route sont carrément positives. Tout d'abord, il y a nos délégués qui sont contents de nous rencontrer sur le terrain. Ils n'hésitent pas à faire un saut jusqu'au bus pour discuter autour d'une tasse de café. Mais les travailleurs non affiliés sont tout aussi enthousiastes. Pour bon nombre d'entre eux, c'est la première fois

travail, de l'insécurité, du travail au noir, du stress et d'autres problèmes auxquels ils sont confrontés sont édifiants. Et à la suite des plaintes que nous avons examinées et essayé de résoudre, certains patrons savent entre-temps que notre bureau mobile sillonne le pays.

Les chauffeurs étrangers également font un saut jusqu'à notre bus. Même si la communication est parfois difficile (nos collaborateurs ne parlent pas tous à la perfection le serbe ou le letton), on se comprend le plus souvent, au besoin en s'exprimant par gestes. C'est ainsi que notre bureau mobile colore également en rouge les routes des chauffeurs étrangers que nous aidons – si possible – à trouver le chemin de leur organisation syndicale par l'intermédiaire de nos contacts européens.

Carine Dierckx, déléguée permanente de la régionale d'Anvers à propos du bureau mobile de l'UBOT qui a visité une série d'entreprises logistiques : «Vendredi 30 novembre – tôt le matin – nous garons notre

qu'ils font connaissance avec l'organisation syndicale. Et quand ils se rendent compte de tous les services que l'UBOT peut leur offrir, la discussion se termine souvent par une nouvelle affiliation.»

L'équipe de l'UBOT a appris bien des choses en cours de route. Les récits des chauffeurs au sujet de la (sur)charge de

bus rouge sur le parking stratégique de co-voiturage de l'A 12 à Puurs où sont situées également quelques grandes entreprises logistiques telles que DSV, DSV Road DSL, Caterpillar, DHL Bornem & Tisselt, Schenker, Fiege, Office Depot. Ce vendredi, ces entreprises étaient les cibles de l'équipe d'intervention de l'UBOT Anvers/Waasland & Malines/Campine. Nous avons honoré toutes les entreprises d'une petite visite. Nous avons distribué des dépliants d'information et discuté avec les délégués et les membres du personnel. Nous avons profité de l'occasion pour accoster également les camionneurs en train de charger ou de décharger. Chaque fois que notre minibus rouge s'arrêtait sur un parking d'entreprise, tous les regards se portaient vers nous : c'est la FGTVB, le syndicat socialiste...».

Entre-temps, le bureau mobile recevait la visite de membres, de candidats aux élections sociales et de délégués pour discuter un coup, échanger des informations, etc.

Ce jour là, nous avons sans exagérer rencontré plus de 500 travailleurs à qui nous avons donné des informations sur les élections sociales et notre dépliant sur les salaires dans le secteur.

Et avant que je ne l'oublie, encore merci à Dennis et Gilbert.»

Sandra Langenus, secrétaire de l'UBOT de Bruxelles, témoigne à l'issue d'une permanence dans notre bureau mobile à Brucargo : «Plusieurs personnes sont venues nous trouver pour dire qu'ils souhaitent poser leur candidature aux prochaines élections sociales. Nous avons aussi inscrit de nouveaux membres. Le

«Chaque fois que notre minibus rouge s'arrêtait sur un parking d'entreprise, tous les regards se portaient vers nous : c'est la FGTVB, le syndicat socialiste...».

«Ce qui a commencé par une idée folle est devenu bien vite un succès éclatant»



LES COLLABORATEURS DE L'UBOT REUNIS EN WEEK-END D'ETUDE

LES 16 ET 17 NOVEMBRE 2007

Vendredi matin, les collaborateurs de l'UBOT venant de toutes les régionales du pays arrivaient au compte-gouttes à l'hôtel à Spa. Au programme ne figurait la préparation des élections sociales. Des experts ont exposé la réglementation tout en livrant aux participants de nombreux trucs et astuces dans le domaine de la communication. En fin de journée, le président de la FGTB fédérale, Rudy De Leeuw, a rejoint les participants. Il a fait rapport sur la concentration des militants qui s'était tenue le matin au Heysel. Quelque 2.500 militants s'y étaient réunis pour soutenir les plaidoyers en faveur d'une plus grande solidarité.

Le président de la FGTB a parlé notamment de la hausse continue du prix des carburants et des produits de base. Il a dénoncé le fait que la cherté de la vie ne soit pas reflétée dans le revenu des travailleurs, actifs et inactifs. La FGTB exige par conséquent une amélioration des salaires et des revenus de remplacement.

Le samedi matin, les participants sont entrés en discussion avec des représentants éminents des fédérations patronales et du service public fédéral de la Mobilité. Nous ne voulons pas vous priver de quelques déclarations intéressantes de leur part.

M. Philippe Degraef de la FEBETRA, estimait qu'il était logique que les parkings payants gardés soient à charge de l'employeur.

M. Yves Mannaerts de la FBAA, soulignait qu'une régionalisation du code de la route était pour sa part une aberration. Il a au contraire tenu un chaud plaidoyer pour l'introduction d'un code de la route européen.

M. Jean-Paul Gailly du SPF Mobilité, confronté aux infractions commises par certaines chauffeurs de l'Europe de l'Est, notamment à la réglementation des temps de conduite et de repos, tenait à souligner que la charge de travail parfois inhumaine des chauffeurs est souvent à l'origine des infractions commises au code de la route et dès lors de situations particulièrement dangereuses pour la sécurité routière. Il estimait que les syndicats avaient un rôle majeur à jouer dans ce domaine.



Frank Moreels: secrétaire fédéral du transport routier, tirait les conclusions et soulignait: «Après avoir constaté la motivation de cette équipe de collaborateurs, je suis convaincu d'une chose: ensemble, nous allons gagner les élections sociales!»

«Il est logique que les parkings payants gardés soient à charge de l'employeur»



LES ROUTIERS EN ONT MARRE D'ÊTRE LES BOUCS EMISSAIRES

Dans le dossier consacré aux files publié récemment dans le quotidien flamand «Het Nieuwsblad», les routiers sont une fois de plus accusés d'être à l'origine du problème des embouteillages sur les routes belges. D'après une enquête réalisée à la demande de ce même journal, une partie du grand public voudrait bannir les poids lourds des routes aux heures de pointe ou tout au moins leur imposer l'interdiction de dépasser. Une fois de plus, le développement du transport par camion est citée comme la principale cause des files.

L'UBOT, la centrale de la FGTB qui défend les intérêts des routiers, invite toutes les parties concernées à éviter les réactions impulsives et les discours slogansques.

En effet, tout comme les autres usagers de la route, les chauffeurs de camion sont eux aussi victimes des embouteillages sur les routes belges. Ils subissent le stress des bouchons sachant qu'ils doivent charger ou décharger avant une heure déterminée. De plus, ils sont soumis à une pression croissante de la part des employeurs pour aller plus vite, pour ne pas prendre leurs temps de repos et par conséquent commettre des infractions.

Le développement du transport routier est le résultat des réalités économiques dont le chauffeur est lui-même victime. De plus en plus d'entreprises produisent selon le principe du «juste-à-temps» pour éviter les stocks; ou elles se replient sur leurs activités essentielles en cédant les autres activités à des sous-traitants... Voilà ce qui explique la croissance exponentielle du transport routier.

Que penserait le consommateur s'il devait constater que les livraisons chez Carrefour, Delhaize ou Lidl n'ont pas eu lieu très tôt le matin?

Et que ferait l'employeur (et le travailleur) de Volvo ou de GM s'il devait constater que la chaîne de production n'est pas alimentée régulièrement par des pièces livrées par les sous-traitants?

Soyons honnêtes: la moitié des Belges se rendent à leur travail en voiture. Le covo-

turage reste l'exception (Vous n'avez qu'à regarder autour de vous, si vous êtes dans une file, pour voir combien de chauffeurs sont seuls dans leur voiture).

C'est la raison pour laquelle l'UBOT plaide en faveur d'une approche nuancée:

- des parkings sécurisés et confortables pour les chauffeurs de camion, le long d'autoroutes bien entretenues (chaussée déformées, orniérage et situations dangereuses sont souvent à l'origine d'accidents et d'embouteillages);
- un plan global de mobilité permettant à tous les modes de transport de contribuer à la diminution du problème de la mobilité;
- ainsi la navigation intérieure et le transport ferroviaire pourraient contribuer à réguler le développement du transport routier;
- ainsi des transports publics plus efficaces, mieux organisés, bon marché ou gratuits et le covoiturage pourraient limiter les problèmes de mobilité aux heures de pointe... Il ressort d'une enquête de la FGTB flamande que 59 % des travailleurs sont obligés de prendre leur voiture pour aller au travail;
- une étude approfondie des propositions improvisées et irréfléchies avant de les lancer comme des solutions au problème des files (par exemple l'interdiction de dépasser, bannir les camions aux heures de pointe, les écomobis, etc.);
- cesser de culpabiliser les routiers!

TABLE RONDE SP.A – UBOT

SAÏD EL KHADRAOUI – CAROLINE GENNEZ – FRANK MOREELS

Bruxelles, le bureau de la présidente fraîchement élue du sp.a, Caroline Gennez. Au beau milieu des tentatives (avortées) d'Yves Leterme de former un gouvernement, En Route a un rendez-vous important. Il est cinq heures du soir, le soir tombe. Frank Moreels, secrétaire fédéral de l'UBOT – Transport routier & Logistique, Saïd El Khadraoui, député européen du sp.a et Caroline Gennez, présidente du sp.a se retrouvent autour de la table pour discuter de problèmes tels que l'Europe, la Belgique et le transport, le syndicat et la politique et bien sûr ... sujet inévitable, la Belgique et la situation politique.

Temps de conduite et de repos européens : une bonne chose ?

Saïd El Khadraoui | Nous devons continuer à défendre le principe de temps de conduite et de repos européens, sinon nous risquons d'être confrontés à une espèce de concurrence au niveau des conditions de salaire et de travail : travailler le plus d'heures aux conditions de travail et de salaire les moins bonnes. Mais bien sûr, le système doit rester gérable pour les chauffeurs. Une des critiques du système actuel est qu'il est trop compli-

qué et qu'il ne tient pas compte de la réalité quotidienne des travailleurs. Je veux dire : si le chauffeur doit s'arrêter mais qu'il n'y a aucun parking dans les environs, il y a un problème pratique à respecter les temps de conduite et de repos. Et je m'imaginais qu'il doit y avoir bien d'autres exemples de ce genre...

Frank Moreels | Dans le passé, c'était le Far West, tout était possible, tout était permis. Les chauffeurs faisaient des kilomètres

et des kilomètres, car faire des kilomètres, ça rapporte et le but est quand même de gagner sa vie. A un moment donné, il a donc fallu régler, surtout pour protéger les chauffeurs, parfois contre eux-mêmes, mais aussi et surtout contre les patrons qui les mettaient sous pression, et pour améliorer la sécurité sur les routes. Car le chauffeur de poids lourd conduit un colosse et il est impératif de réguler tout cela.

Saïd El Khadraoui | Les contrôles sont aujourd'hui plus fréquents et plus efficaces, grâce à l'introduction du tachygraphe digital. Le tachygraphe analogique, on avait bien vite trouvé moyen de le trafiquer. Il y a donc du progrès. De plus, pour les contrôles, nous nous sommes fixé des objectifs chiffrés. Voilà un autre élément important. Il faut éviter que seuls les bons élèves respectent les règles du jeu. L'Europa a dit à juste titre que chaque État membre doit obligatoirement effectuer un nombre déterminé de contrôles. Voilà une bonne chose.

Frank Moreels | Au fait, nous trouvons qu'il ne faut pas changer grand-chose. Ce que nous aimerions, c'est un peu plus de souplesse. Bien sûr, il faut alors éviter les effets pervers et non désirés. Mais nous trouvons quand même qu'il faudrait prévoir un tampon pour le chauffeur qui se trouve à un quart d'heure de sa maison afin qu'il puisse rentrer chez lui encore ce jour-là.

Il faut savoir que les contrôles sont extrêmement sévères. Je donne un exemple tout à fait absurde : un chauffeur constate qu'il arrive à la fin de son temps de conduite. Il s'arrête et se gare sur un parking, un peu de côté, en infraction, car le parking est plein. La police fédérale passe et l'oblige à déplacer son camion. Bien entendu, le chauffeur ne va pas commencer à discuter de sa carte, il obéira aux ordres. Deux jours plus tard, le même chauffeur est arrêté par la police fédérale qui contrôle les temps de conduite et de repos. Ils examinent sa carte et constatent que deux jours plus tôt, il s'est arrêté mais qu'il a immédiatement repris la route. Et le voilà qui reçoit une amende. La carte enregistre dès le moment qu'on commence à rouler. C'est pour ce genre de situations qu'il faudrait trouver des solutions.

Saïd El Khadraoui | On pourrait demander une interprétation plus souple de l'application de la réglementation.

ER | Ou en tout cas une interprétation uniforme. Voilà un autre point dont les chauffeurs

Saïd : «Une des critiques du système actuel est qu'il est trop compliqué et qu'il ne tient pas compte de la réalité quotidienne des travailleurs. Je veux dire : si le chauffeur doit s'arrêter mais qu'il n'y a aucun parking dans les environs, il y a un problème pratique à respecter les temps de conduite et de repos.»



feurs se plaignent. En Europe, les interprétations de la police et des tribunaux au sujet de l'application de la réglementation des temps de conduite et de repos divergent d'un pays à l'autre.

Saïd El Khadraoui | Il y a le règlement sur les temps de conduite et de repos et la directive sur les contrôles. Ce sont deux choses différentes. La directive relative aux contrôles fixe les objectifs à atteindre d'ici 2010. Il s'agit très concrètement de pourcentages de contrôles à réaliser. Mais la directive ne précise pas la manière dont les contrôles doivent être effectués. Il ne s'agit pas d'une directive qualitative, mais d'une directive quantitative qui fixe des objectifs à atteindre. Ce serait une bonne idée de demander à la Commission d'analyser les résultats de tous ces contrôles. Certainement quand je vous entends dire que les contrôles en France par exemple visent uniquement les chauffeurs étrangers. Il faut alors examiner s'il n'y a pas lieu de préciser les objectifs. Mais c'est vrai... les contrôles sur la route sont bien sûr de la compétence des États membres...

Frank Moreels | On pourrait prévoir l'interdiction de ces contrôles unilatéraux, voire imposer que le pourcentage d'étrangers contrôlés soit le même que le pourcentage de chauffeurs nationaux contrôlés.

Caroline Gennez | Bref, nous pourrions conclure que la directive est une bonne chose mais que nous demandons qu'elle soit appliquée avec une plus grande souplesse, certainement à des moments où les limitations sont absurdes. De plus, nous réclamons des contrôles uniformes dans l'ensemble des pays de l'Union européenne. Nous pourrions dresser une liste des différences d'application des contrôles entre les États membres et nous en servir pour agir. Le fait que la France contrôle uniquement les camionneurs étrangers est un argument pour réclamer l'uniformité des contrôles. Je puis m'imaginer qu'il y a d'autres exemples encore.

Des règles plus sévères imposées au transport de porcs qu'au transport de personnes ?

Saïd El Khadraoui | Dans le secteur des chauffeurs de bus, il y a davantage de problèmes au niveau des temps de conduite et de repos. On me signale qu'il est très difficile d'organiser tout cela quand on est à l'étranger.

Frank Moreels | Le problème des chauffeurs de bus se limite vraiment aux conducteurs qui font du tourisme – les voyages en Europe par exemple. La directive stipule qu'un chauffeur doit prendre un jour de repos après six jours de conduite à l'étranger. Bien sûr, lorsque le voyage dure dix ou douze jours, le chauffeur supplie : «Laissez-moi rouler dix jours pour que je puisse prendre ce jour de repos par après, quand je suis rentré chez moi.» Voilà un point sur lequel tapent les chauffeurs, tout comme leur employeur d'ailleurs.

Caroline Gennez | Évidemment, sinon ce dernier devrait envoyer deux chauffeurs...

Frank Moreels | Ou louer un chauffeur sur place. Mais cela donne un pouvoir immense aux firmes locales, de cette manière, elles peuvent déterminer librement le prix; ainsi, elles demandent jusqu'à 750 euros pour un petit déplacement d'une demi-heure. Elles savent qu'il n'y a pas d'autre choix. Car finalement, le chauffeur belge fait un seul et long voyage et les jours suivants, chaque fois de courts déplacements d'une demi-heure environ. Ce problème, il faut essayer de le régler par une bonne organisation et dans le cas où cela n'est pas possible – on nous a cité des exemples – nous sommes disposés à plaider également pour un assouplissement. Mais ce sera donnant, donnant. Nous voulons l'accord de l'employeur pour que ce jour de repos puisse être pris effectivement et complètement à la fin du voyage. Les patrons veulent uniquement avoir la possibilité, comme dans le passé, de rouler douze jours consécutifs. Et le jour de repos qui tombe, ils verront plus tard.

Caroline Gennez | Épargner ces jours n'a évidemment pas de sens, la directive poursuit un objectif, diminuer la fatigue...

Frank : « Nos affiliés wallons ne doivent donc pas s'inquiéter des positions du sp.a ? Car cette inquiétude est réelle. »

Frank Moreels | Notre secrétaire régional du Limbourg, Eddy Graller, dit toujours en guise de boutade : «Le transporteur de porcs devrait respecter des règles plus sévères que le transporteur de personnes. Où est la logique ?»

Une loi européenne imposant des normes minimales aux parkings

Frank Moreels | En publiant notre livre noir sur les parkings, nous nous adressons à différentes autorités. Notre livre noir fait une analyse précise de toutes les insuffisances sur le terrain. Il est clair que les autorités flamandes, wallonnes et bruxelloises, les gestionnaires du réseau routier, sont bien placées pour prendre des mesures dans notre pays. Hélas, cela ne profitera qu'à 20% de Belges. Nos comptages démontrent en effet qu'environ 80% des chauffeurs rencontrés sur les parkings viennent de l'étranger. Pour nous, la conclusion est évidente : outre une politique régionale, il faut définir des normes minimales au niveau européen. Je sais que le Commissaire européen Barrot y est favorable. Il l'a en tout cas déclaré lorsque nous sommes allés le voir avec la Fédération européenne des ouvriers du transport. Le concessionnaire d'un parking serait obligé de prévoir un nombre minimum d'installations sanitaires avant de recevoir l'autorisation d'exploitation. Un parking avec 300 places pour poids lourds et une seule douche, installée de surcroît dans les toilettes pour les hommes. Que doit faire alors la conductrice de camion qui veut prendre une douche ? Voilà la réalité du terrain !

Caroline Gennez | Ici, dans notre pays ?

Frank Moreels | Oui, ici, dans notre pays !

Saïd El Khadraoui | La Commission européenne a dégagé des moyens pour réaliser des projets pilotes, ce qui est déjà un petit pas en avant. Elle a sélectionné cinq parkings qui dans les mois à venir seront transformés en parkings modèles. Cela pourrait être la première phase d'un projet visant à

construire avec une certaine systématique des parkings le long des grands axes transeuropéens. Le projet est financé dans le cadre d'un partenariat public – privé. Ce n'est pas seulement la Commission européenne qui investira des moyens financiers, mais aussi les restaurants routiers et éventuellement d'autres partenaires. De plus, le commissaire Barrot veut arriver à des critères de qualité définissant clairement ce qu'il faut entendre par un bon parking. L'idée est d'équiper une cinquantaine de parkings en Europe. Parmi les cinq projets pilotes déjà budgétisés, un projet sera développé en Belgique.

Caroline Gennez | En Région flamande également, on pourrait quand même imposer des critères aux concessionnaires; on pourrait quand même imposer des règles, inscrire des normes minimales dans les cahiers de charge ?

Frank Moreels | Nous pensons qu'il serait utile d'agir également au niveau des États membres, comme le propose Caroline. Une concession devrait être subordonnée à des conditions dans le sens de normes minimales à respecter pour pouvoir participer à une soumission. On pourrait le prévoir parfaitement dans les cahiers de charges. C'est une matière régionalisée, mais on peut faire également des choses au niveau belge.

Saïd El Khadraoui | Je ne manquerai pas de poser la question au Commissaire Barrot pour proposer à relativement court terme une directive. Ces projets pilotes sont une bonne initiative, mais si on veut changer les choses fondamentalement, il faut des lois. J'essayerai de mettre la pression.

Salariés et indépendants : égaux devant la loi ?

Frank Moreels | Je voudrais revenir au problème de l'égalité de traitement des chauffeurs salariés et des chauffeurs indépendants. Les transporteurs indépendants doivent respecter le règlement européen sur les temps de conduite et de repos mais ils ne sont pas assujettis à la directive européenne sur le temps de travail. Les chauffeurs salariés doivent respecter les deux. Ce qui signifie qu'un chauffeur salarié peut travailler/rouler 48 heures par semaine maximum selon

Saïd : « Un service de qualité est lié étroitement à la volonté de payer les travailleurs et de leur offrir la sécurité d'emploi. »



Saïd El Khadraoui | Un autre danger est que les employeurs utilisent de plus en plus de faux indépendants. L'Europe en est consciente et veut mettre tout le monde sur le même pied. C'est en tout cas la conclusion d'une espèce d'évaluation à laquelle la Commission a procédé. Bien sûr, cette évaluation devra être suivie d'une directive définissant clairement le nombre d'heures à ne pas dépasser par les transporteurs indépendants dans le secteur.

Ainsi, la barre sera mise au même niveau pour tout le monde.

Frank Moreels | Si la directive reprenait ces points, ce serait un grand pas en avant.

Saïd El Khadraoui | La Commission ne veut provisoirement rien changer à la directive, elle veut d'abord procéder à une analyse approfondie en vue d'élaborer à terme une nouvelle proposition. Et élément important, elle se propose aussi de consulter les partenaires sociaux pour préparer le dossier. Le fait qu'elle reconnaisse le problème constitue déjà un premier pas. Je vais interroger le Commissaire Barrot sur les solutions et les délais concrets. S'il ne donne pas de réponse satisfaisante, nous devrions voir ensemble si nous ne pourrions pas organiser une action commune pour attirer l'attention sur le dossier.

Frank Moreels | Mais nous devons battre également notre coulepe. L'ETF, la Fédération européenne des ouvriers du transport, est un groupe de pression qui vient se plaindre auprès de Saïd, le député européen. Mais il est temps que nos collègues des autres pays retroussent également leurs manches pour interpeller leurs propres députés européens. Alors, ce ne sera plus le petit Belge qui va réagir, mais aussi ses collègues français, allemands, hollandais, polonais...

Frank: « Mais ce sera donnant, donnant. Nous voulons l'accord de l'employeur pour que ce jour de repos puisse être pris effectivement et complètement à la fin du voyage. »

Assistance dans les aéroports – libéralisation à la carte ?

Saïd El Khadraoui | La Commission européenne vient de faire une évaluation dont hélas on ne peut pas faire grand-chose. Les chiffres qu'elle a utilisés datent de 2002 et certains pays de l'Europe de l'Est n'ont même pas été intégrés dans l'analyse. De ce fait, les membres de la commission n'ont pas voulu conclure qu'il fallait une nouvelle libéralisation. Quelle est notre position ? Nous voulons une nouvelle évaluation approfondie qui ne considère pas seulement les effets économiques et surtout les tarifs meilleur marché pour les compagnies aériennes, mais aussi et surtout les conséquences sociales. Nous constatons deux types de problèmes : tout d'abord une pression à la baisse sur les salaires, pour des raisons de concurrence, on veut vraiment être le moins cher. Et deux, le problème de la sécurité d'emploi. La di-

rective prévoit qu'une entreprise de maintenance peut participer tous les 7 ans à une soumission. Cela signifie en pratique que l'entreprise n'est pas sûre de pouvoir continuer à exercer l'activité d'assistance « bagages » et d'autres activités. Mais lorsqu'une autre entreprise reprend le contrat, les travailleurs n'ont aucune garantie d'être repris par le nouvel employeur. La législation européenne ne prévoit rien à ce sujet. Dans certains pays, la législation nationale offre une solution. En Espagne par exemple, on a créé un pool, initiative qui pourrait servir d'exemple et de « bonne pratique ».

J'ai insisté auprès de la Commission pour qu'elle étudie sérieusement ce type de problèmes avant de reprendre son évaluation. Mais la bonne nouvelle est qu'il existe au sein du Parlement européen un consensus pour régler l'obligation de reprendre les travailleurs, et ce aux mêmes conditions de salaire et de travail que chez l'ancien employeur. Ce système existe déjà dans certains secteurs mais malheureusement pas encore dans le transport. En tout cas, moi, je ne suis pas prêt à voter une nouvelle proposition de libéralisation si elle ne contient pas de volet social. Il faut imposer des normes sociales minimales et moi je n'ai aucun problème à ce que plusieurs entreprises de maintenance opèrent sur un aéroport.

Saïd El Khadraoui | Mais bien sûr, dans ce dossier, nous devons affronter les néolibéraux au Parlement qui considèrent que le marché règle tous les problèmes. Nous ne sommes pas de cet avis. Le marché doit certes jouer son rôle, mais nous sommes pour le contrôle du marché. La qualité des services régresse par rapport au passé. C'est logique quand on accroît sans cesse la pression sur les travailleurs, quand un minimum de travailleurs doit assurer le même volume de services. Cette situation dé motive les travailleurs. Un service de qualité est lié étroitement à la volonté de payer les travailleurs et de leur offrir la sécurité d'emploi.

Caroline: « Écoute, si tous les membres de la FGTB votaient pour nous, nous aurions bien plus à dire. »

Les priorités politiques du sp.a

ER | Quand nous constatons l'éparpillement de certaines compétences – prenant l'exemple des nuisances sonores sur l'aéroport de Zaventem et des normes sonores différentes dans les trois régions du pays – ne faudrait-il pas les refédéraliser ?

Caroline Gennez | Le sp.a est en tout cas disposé à en discuter car la situation actuelle est ingérable et même néfaste pour le personnel des entreprises qui sont actives sur l'aéroport.

Frank Moreels | Pas de problèmes pour nous en tout cas. Il y a quelques mois, nous avons distribué un tract dans les entreprises actives sur l'aéroport dans lequel nous défendions cette position. Et les gens nous applaudissaient.

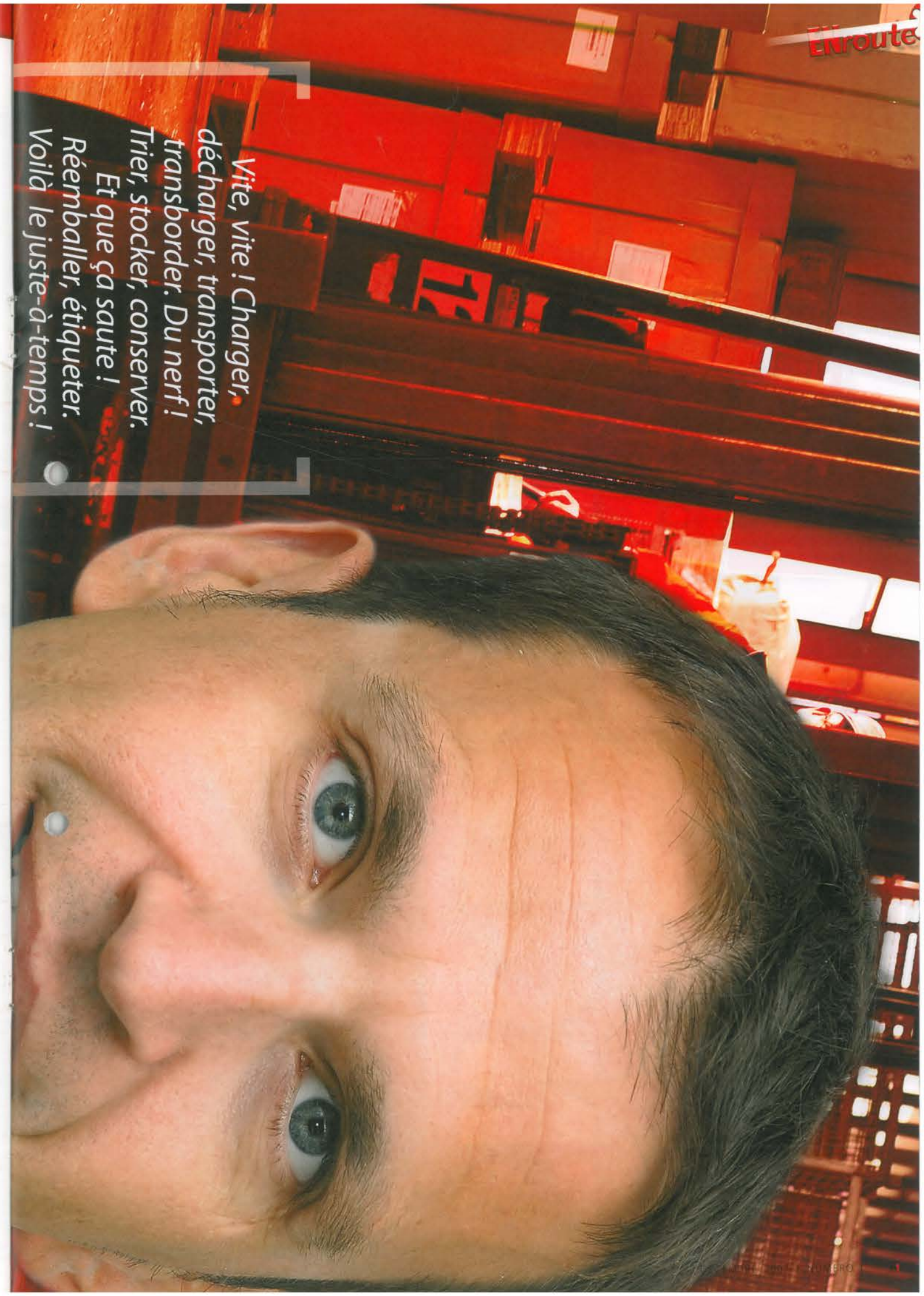
ER | Quelles sont les priorités politiques de la présidente du sp.a ?

Caroline Gennez | Depuis des mois, nous ne cessons de dire qu'il est grand temps de s'attaquer aux vrais problèmes. La vie devient de plus en plus chère, les prix des produits de base augmentent, tout comme ceux du gaz et de l'électricité. Entre-temps, on ne fait rien pour les pensions ni pour les revenus les plus modestes. Au niveau communautaire, je n'ai aucun dogme ni tabou, c'est ce qui nous distingue des autres partis. Nous jugerons chaque proposition communautaire sur ses mérites. Mais il n'est pas question de toucher à la solidarité, il faut aller dans le sens de blocs de compétence plus uniformes. La subsidiarité, le principe qu'un pouvoir supérieur ne doit pas se mêler des matières qui peuvent être réglées à un niveau inférieur, est un principe important pour nous. Nous jugerons toute question par rapport à ces trois critères.

Frank Moreels | Nos affiliés wallons ne doivent donc pas s'inquiéter des positions du sp.a ? Car cette inquiétude est réelle. Les gens sont devenus tellement soucieux, tellement méfiants, y compris par rapport à ce que nous faisons dans l'organisation syndicale.

Caroline Gennez | Il est un fait que l'influence de la N-VA sur les positions du CD&V est totale.

Vite, vite ! Charger, décharger, transporter, transborder. Du nerf ! Trier, stocker, conserver. Et que ça saute ! Réemballer, étiqueter. Voilà le juste-à-temps !





Vite, vite ! Charger,
décharger, transporter,
transborder. Du nerf !
Trier, stocker, conserver.

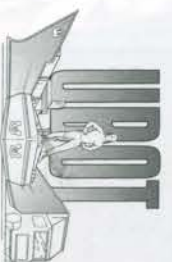
Et que ça saute !
Réemballer, étiqueter.
Voilà le juste-à-temps !

Résultat : stress, risques
au travail, manque de
personnel !

Et vous ? Ça vous tente de
réagir avec nous ?

RECHERCHONS H/F ENGAGÉ-E

**DEVENIR DÉLÉGUÉ UBOT - FGTB
POURQUOI PAS TOI ?**

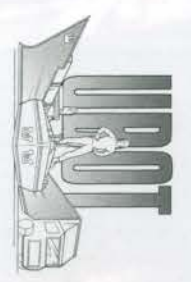


FGTB UBOT

Ensemble, on est plus fort

DEVENIR DÉLÉGUÉ UBOT - FGTB POURQUOI PAS TOI ?

RECHERCHONS H/F ENGAGÉ-E



FGTB UBOT
Ensemble, on est plus fort

Résultat : stress, risques
au travail, manque de
personnel !
Et vous ? Ça vous tente de
réagir avec nous ?

Ce n'est même pas une
OPA de Bart De Wever,
non, le phénomène a
gangréné ce parti. Le
spectre communautaire
hante leurs rangs.
Sans doute avons-nous

— surtout dans la perception — donné parfois
des signaux curieux. Sur le fond, c'était moins
un problème, mais parfois le message n'a
pas bien passé.
Pour ma part, je ne vois aucune nécessité de
discuter de la régionalisation des soins de
santé ou des allocations familiales.

L'éclosion d'une belle histoire d'amour entre parti et syndicat ?

Caroline Gennez | les progressistes et la
gauche ne peuvent se permettre le luxe
de la division. Dans un contexte de droite,
nous devons joindre nos forces. L'objectif
est donc d'essayer de rassembler le plus
de progressistes possible derrière cet idéal
socialiste. Ne me comprenez pas mal : je ne
plaide nullement pour une fusion du parti
et du syndicat. Mais nous partageons la
même vision sur la société et les mêmes
objectifs. Faisons donc ensemble les choses
sur lesquelles nous sommes d'accord entre
nous. Cessons de nous guetter et de nous
fâcher entre nous. Mettons en évidence ce
qui nous rassemble au lieu d'accentuer ce
qui nous divise.

Nous disons non à un pacte des générations
bis, sinon ce sera sans nous. Je crois que
dans le passé, nous avons peut-être laissé
passer un certain nombre de choses parce
que nous étions devenus trop gestionnaires,
nous préférons la recherche du compromis
à la recherche de notre idéal. Aujourd'hui,
nous optons pour la collaboration avec la
FGTB.

Frank Moreels | Je suis entièrement d'ac-
cord avec toi. En Belgique, il y a trop peu de
socialistes pour qu'ils s'entretiennent. Je suis un
défenseur ardent de l'action commune.
D'autre part, le syndicat doit absolument
préserver son indépendance par rapport au
parti, cela nous permet de rester critiques et
vigilants. Pour ce qui me concerne, l'inverse
est vrai également. Du moment que nous

Caroline Gennez :
« S'il y a un pacte
des générations
bis, ce sera sans le
sp.a ! »

n'oublions pas les 95%
qui nous rassemblent à
cause des 5% qui nous
divisent. En ce sens,
j'attends beaucoup de
Caroline, j'ai entendu,
j'ai lu et j'ai vu que tu

affirmes qu'il faut renforcer nos liens, que
tu ne souhaites plus les confrontations du
passé. Cela me rend optimiste.

Caroline Gennez | Écoute, si tous les mem-
bres de la FGTB votaient pour nous, nous
aurions bien plus à dire. Cela fait vraiment
une énorme différence : le pouvoir politique
n'est que le reflet de la force électorale d'un
parti. Plus cette force est grande, plus on a
de moyens pour réaliser ses idéaux. En
tout cas, nous ne devons plus jamais donner
l'impression qu'il y a de bons et de mauvais
socialistes. C'est très mauvais, la plupart des
gens que je rencontre le 1^{er} mai ou dans les
sections ou à d'autres occasions sont affiliés
et au parti et au syndicat. Parfois, ils ne savent
plus à quel saint se vouer. Faut-il vraiment en
venir aux mains ou presque parce que nous
sommes en désaccord ? Cela se reproduira
encore, mais il doit être possible de le dire
en toute honnêteté, sans s'affronter. Nous
n'allons plus étaler nos divergences sur la
place publique, nous allons nous concentrer
sur les choses qui nous unissent.

*Saïd : « Un autre
danger est que les
employeurs utilisent
de plus en plus de
faux indépendants.
L'Europe en est
consciente et veut
mettre tout le monde
sur le même pied. »*



UN SYNDICAT POUR LES JEUNES ! En route

DEUX ORGANISATIONS DE JEUNESSE EXISTENT À LA FG TB : LES ETUDIANTS FG TB ET LES JEUNESSES SYNDICALES FG TB

Affiliation gratuite pour les étudiants

Les étudiants peuvent s'affilier gratuitement aux Etudiants FG TB dès l'âge de 15 ans. Ils resteront affiliés gratuitement jusqu'à ce qu'ils trouvent un emploi ou finissent leur stage d'attente, où ils seront dirigés vers la centrale professionnelle adéquate.

Les Etudiants FG TB bénéficient de nombreux services. Ils peuvent s'adresser à l'animateur régional pour toute info : jobs étudiant, allocations familiales, stage d'attente, intérim... Ils peuvent aussi participer aux activités des Etudiants FG TB : participation à des festivals (Dour, Esperanzah, Les Ardentes...), ciné-clubs, soirées...

Enfin, ils trouveront des brochures et fiches d'info qui les concerne.

Que des avantages ! Pourquoi ne pas en faire profiter vos enfants en les affiliant, comme le conseille l'UBOT ? Via notre site ou le formulaire ci-dessous, c'est encore plus rapide !

Les jeunes militants FG TB se rassemblent !

Les Jeunesses Syndicales FG TB s'adressent aux jeunes travailleurs avec ou sans emploi. Dernièrement, elles ont décidé de rassembler dans un vaste réseau tous les jeunes militants et délégués FG TB : Working Class Heroes, les Héros de la Classe des Travailleurs.

Le but ? Se rencontrer, partager des expériences et apprendre ensemble des pratiques de défense collective, de négociation...

Le site de cette campagne contient déjà quelques interviews de jeunes délégués, d'autres seront mises en ligne bientôt. Ils expliquent pratiquement leur travail de délégué et l'importance d'un contre-pouvoir dans les entreprises. Tu es délégué et as moins de 35 ans ? Tu veux participer aux projets ? Contacte-nous !

Campagne élections sociales

En 2008, un grand événement sera organisé dans le cadre des élections sociales : la Working Class Night. Cette deuxième édition aura lieu le vendredi 25 avril 2008 dans 15 régions du pays. Des groupes et DJ's célèbres s'y produiront toute la nuit ! L'entrée est gratuite pour tous les affiliés FG TB, jeunes et moins jeunes ! Les délégués pourront distribuer des entrées gratuites à leurs affiliés. Plus d'infos prochainement. En attendant, réserve déjà cette date dans ton agenda !

Pour infos, questions, contacts :

02/5068392

etudiants@jeunes-fgtb.be / j.s.fgtb@jeunes-fgtb.be

www.jeunes-fgtb.be

www.workingclassheroes.be

www.workingclassnight.be

www.interim4life.be

Jeunes FG TB

Affiliation – commande

Je veux m'affilier gratuitement (pour les étudiants de plus de 15 ans)

Nom: Prénom: Age:
Rue + N°: Code Postal:
Localité:
Tél: E-mail:
Numéro de registre national (important):
Le nom de ton établissement scolaire:

Je veux commander la brochure suivante :

- | | | |
|---|---|---|
| <input type="checkbox"/> Job étudiant | <input type="checkbox"/> Convention de premier emploi | <input type="checkbox"/> Travail au noir |
| <input type="checkbox"/> Fin d'école, faim d'emploi | <input type="checkbox"/> Apprentissage des classes moyennes | <input type="checkbox"/> Les différents types de contrat de travail |
| <input type="checkbox"/> CV | <input type="checkbox"/> Lexique du jeune travailleur | <input type="checkbox"/> L'intérim |
| <input type="checkbox"/> Lettre de motivation | <input type="checkbox"/> ABC du jeune chômeur | |
| <input type="checkbox"/> Entretien d'embauche | <input type="checkbox"/> Vacances annuelles | |
| <input type="checkbox"/> Planète emploi | <input type="checkbox"/> Activa | |

A renvoyer aux Jeunes FG TB, rue Haute 42, 1000 Bruxelles, par fax au 02/5027392 ou par mail : etudiants@jeunes-fgtb.be



LIBEREZ OSANLOO MANSOUR UN BREF RAPPEL

Dans notre édition précédente, nous avons publié une interview de Mansour Osanloo, syndicaliste iranien engagé, enfermé depuis juillet 2007 à la tristement célèbre prison d'Evin à Téhéran. Nous avons appelé nos lecteurs à soutenir les actions internationales en faveur de sa libéralisation. Il faut le faire plus que jamais, car la liberté syndicale est un droit fondamental qui doit être défendu absolument. Ce tableau historique en témoigne.



L'ETF et plusieurs organisations syndicales européennes envoient des lettres de protestation à l'ambassade d'Iran. Ce n'est qu'après un certain temps que les autorités iraniennes admettent que Mansour Osanloo est détenu à la prison d'Evin à Téhéran.

Décembre | Les protestations prennent une ampleur internationale de plus en plus grande. L'Union européenne condamne elle aussi l'arrestation de Mansour. Les autorités iraniennes réclament une caution exorbitante (30 millions de Toman – USD 33.000) pour la relaxation du dirigeant syndical. La famille refuse de payer, elle avait déjà payé au mois d'août la somme scandaleuse de 150 millions de Toman pour sa libération. Mansour Osanloo est finalement remis en liberté sous caution le 19 décembre 2006.

2007
Janvier | Trois ouvriers qui ont participé à la grève sont licenciés par le ministère iranien du travail. Fin mars, le ministère retire les licenciements en disant qu'il s'agissait d'une erreur.

Février | 24 autres ouvriers sont licenciés par le ministère iranien du travail. Neuf licenciements sont annulés. L'ITF organise une pétition en ligne réclamant la réintégration des ouvriers licenciés, la reconnaissance de l'organisation syndicale et des accords collectifs. Mansour Osanloo est assigné en justice. L'accusation portée contre lui ? Menace de la sécurité nationale et propagande contre l'État. Mais tout le monde est convaincu que se sont ses contacts internationaux qui sont perçus comme une menace et qui sont à l'origine de son arrestation.

2005

Juin | Fondation du syndicat des chauffeurs de bus de Téhéran (Sherkat-e Vahed) en dépit des attaques brutales de la police secrète et de commandos de choc opérant pour le compte du gouvernement. Mansour Osanloo, fondateur de l'organisation, est victime de sévices et de brutalités.

Décembre | Arrestation des dirigeants syndicaux. Les chauffeurs de bus protestent. Tous les dirigeants sont relâchés, à l'exception de Mansour Osanloo.

2006

Janvier | Le syndicat lance un préavis de grève pour un jour. Cette grève est violemment réprimée par les autorités. Plus de 1.000 travailleurs sont jetés en prison. Ils sont envoyés à la prison tristement célèbre d'Evin.

Février | La Fédération internationale des Ouvriers du Transport (ITF) et la Confédé-

ration internationale des Syndicats libres (CISL) organisent une journée internationale de protestation. La majorité des détenus sont relâchés.

Mars | La compagnie d'autobus de Téhéran licencie 46 travailleurs qui ont participé à la grève de janvier.

Avril | Le syndicat des chauffeurs de bus adhère à l'ITF.

Mai | Des syndicalistes sont attaqués pour avoir participé à la fête du 1^{er} mai.

Juillet | L'ITF et la CISL déposent plainte auprès de l'Organisation Internationale du Travail (dossier n° 2508).

Août | Mansour Osanloo est relâché et quitte la prison d'Evin.

Novembre | Mansour Osanloo est à nouveau arrêté par des policiers en civil. L'ITF,

Affaires étrangères, le Ministre Karel De Gucht

S.P.F. Affaires étrangères
Monsieur le Ministre Karel De Gucht
Rue des Carmélites 15
1000 BRUXELLES

Anvers, le 21 novembre 2007

Monsieur le Ministre,

Concerne: Osanloo Mansour, dirigeant syndicaliste détenu en Iran

Je me permets d'attirer votre attention sur la peine de réclusion de cinq ans à laquelle Osanloo Mansour a été condamné en Iran. La seule vraie raison de sa condamnation est sa détermination à créer une organisation syndicale indépendante.

Le régime intégriste invoque évidemment de fausses raisons pour justifier sa condamnation.

Nous connaissons vos convictions démocratiques et votre engagement en faveur de la liberté d'expression et d'association.

C'est pourquoi nous prenons la liberté de faire appel à vous et de vous demander d'exercer au nom des autorités belges des pressions pour obtenir la libération de monsieur Mansour et pour lui permettre de poursuivre son action syndicale.

Vous trouverez plus d'informations sur notre site www.ubot-fgtb.be.

Je me tiens bien sûr à votre disposition pour donner à vous ou à vos collaborateurs des informations plus précises sur ce dossier.

Espérant que vous réserverez une suite favorable à cette demande, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, mes salutations distinguées.

Frank Moreels
Secrétaire fédéral UBOT-FGTB
Transport routier & Logistique

cc. Mac Urata, ITF
Eduardo Chagas, ETF

Mars | Un mois de manifestations de protestation. Les travailleurs du métro descendent dans la rue pour protester contre la privatisation, des milliers d'enseignants protestent contre les bas salaires et proclament la grève générale. Plusieurs femmes protestent contre la discrimination sexuelle et la répression. Les autorités interdisent la participation aux actions organisées dans le cadre de la Journée internationale des femmes du 8 mars. Nombre de ces militantes sont arrêtées et emprisonnées.

Mai | Mansour Osanloo qui s'apprêtait à participer à la manifestation du 1^{er} mai à Téhéran, est détenu une heure par le ministère de l'Intérieur; il n'est relâché qu'après les protestations de ses camarades. Fin mai, il reçoit un coup de téléphone de la Cour de justice révolutionnaire qui lui communique qu'il sera condamné à une peine de prison de 5 ans. Mais il ne reçoit aucun écrit officiel.

Juin | Mansour Osanloo participe à la réunion annuelle de la Section des ouvriers du

transport de l'ITF à Londres. Il y rencontre des camarades de plus de 50 organisations syndicales de 38 pays différents. L'Organisation Internationale du Travail publie son rapport sur la plainte n° 2508 qui donne la recommandation aux autorités iraniennes de prendre toutes les mesures nécessaires pour autoriser la création et le fonctionnement sans entraves d'organisations syndicales. Fin juin, Mansour Osanloo rentre à Téhéran.

Juillet | Des inconnus enlèvent Mansour Osanloo près de sa maison. Pendant des heures, personne ne sait où il a été emmené. Ce n'est qu'après plusieurs jours que les autorités avouent qu'il a de nouveau été enfermé à la prison d'Evin. On ne lui autorise pas de voir sa famille ou ses avocats. L'ITF diffuse un communiqué dénonçant sévèrement ce genre d'actions et réclamant la libération immédiate du dirigeant syndicaliste. Partout dans le monde, des organisations syndicales s'activent pour obtenir sa libération.

Août | L'épouse de Mansour Osanloo est

arrêtée avec violence au moment où elle s'apprêtait à prendre contact avec un représentant des Nations Unies. Ce n'est qu'après de vives protestations de Shirin Ebadi, vainqueur du prix Nobel pour la paix, qu'elle est remise en liberté.

Septembre | Osanloo peut rencontrer sa famille pour la première fois.

Octobre | L'ITF lance la campagne «Libérez Osanloo» à l'occasion de la semaine d'action internationale qui se déroule du 15 au 21 octobre. A Bruxelles, l'UBOT participe aux actions organisées devant l'ambassade d'Iran. Osanloo est admis au centre médical de la prison d'Evin. Une délégation de l'Organisation Internationale du Travail se voit refuser l'accès à Osanloo mais on lui assure qu'il reçoit les meilleurs soins médicaux.

Novembre | Les actions de solidarité internationale s'amplifient.

Décembre | Une délégation du Parlement européen rencontre la famille des dirigeants syndicaux enfermés.

Sur notre site www.ubot-fgtb.be vous trouverez la lettre que nous avons envoyée à l'ambassadeur iranien. Nous avons également adressé un courrier à notre ministre des Affaires étrangères que nous reproduisons ci-après. Vous pouvez soutenir notre action en écrivant vous-même une lettre et en portant le badge «Free Osanloo» que vous pouvez obtenir dans les secrétariats de l'UBOT.

L'EUROPE SOCIALE? DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT ÉGALEMENT!

80 militants de l'UBOT-FGTB ont participé le lundi 15 octobre 2007 à la journée d'action organisée par la Fédération internationale des Ouvriers du Transport (IFT), la Fédération européenne des Ouvriers du Transport (ETF) et les syndicats belges du Transport. Rudy De Leeuw, président de la FGTB fédérale et des syndicats des

pays voisins étaient également présents à la manifestation. La journée d'action internationale de l'ITF a été organisée la première fois en 1997 et depuis lors cette action est devenue une tradition annuelle. Entre-temps, 90% des syndicats affiliés à l'ITF participent à la campagne. Le slogan central de l'UBOT était cette année «Une mondialisation à visage humain».

cial dû au cabotage et à d'autres techniques dont le chauffeur est toujours la première victime.

tion syndicale est systématiquement étouffée dans l'œuf et réprimée... L'intégrisme religieux est l'ennemi du syndicalisme! Les pays occidentaux doivent par conséquent soutenir de toutes les manières possibles le syndicalisme naissant dans ces pays.»

Rencontre avec le Commissaire européen Jacques Barrot

À l'issue de l'action, une délégation restreinte a été reçue par le Commissaire européen Jacques Barrot, qui a souligné les efforts déjà consentis par la Commission européenne pour la sécurisation des parkings. Il a renvoyé au projet SETPOS dans le cadre duquel la sécurisation efficace de parkings est financée par des fonds européens.

De leur côté, les organisations syndicales ont demandé que tous les parkings soient sécurisés et qu'on tienne compte aussi de la sécurité et du confort des chauffeurs et non seulement de la sécurité du chargement.

Le Commissaire européen Barrot a répondu qu'il avait pris connaissance du Livre noir de l'UBOT sur les parkings et qu'il pouvait se retrouver dans les remarques faites. Il a déclaré que l'Europe doit en tenir compte et passer rapidement à une vitesse supérieure pour améliorer le confort et la sécurité des parkings.

Enfin, les syndicats ont mis sur le tapis la problématique du cabotage et ses effets néfastes pour le statut des chauffeurs professionnels.

réclamer la libération immédiate d'Osman Mansour, un collègue syndicaliste iranien jeté en prison par les autorités iraniennes depuis tout un temps.

Frank Moreels «Une chose est claire: si aujourd'hui, nous devons constamment défendre les droits syndicaux dans notre pays, c'est parce que ces droits existent. En Iran, tout amorce d'action et d'organisation syndicale est systématiquement étouffée dans l'œuf et réprimée...»

Interrogé à propos de l'utilité de ce type d'actions, Frank Moreels, secrétaire fédéral de l'UBOT, est catégorique «Les employeurs du secteur du transport sont bien organisés au niveau européen et leurs confédérations font un lobbying efficace auprès des instances européennes. Nous devons par conséquent mettre en évidence de toutes les manières possibles l'unité syndicale au niveau européen et rechercher des alliances avec les députés européens qui soutiennent nos revendications.»

Saïd El Khadraoui, qui siège à la commission du transport du Parlement européen pour le spa, est un allié solide. Dans son

discours devant les manifestants, il a d'ailleurs rappelé l'importance de l'action des syndicats. À l'initiative de l'UBOT-FGTB, les syndicats belges ont profité de cette action internationale pour mettre en avant deux dossiers:

→ Des parkings confortables, sécurisés et en nombre suffisant pour tous les chauffeurs.

→ Contre le dumping so-

D'autre part, les syndicats réclament la réalisation au niveau européen de banques de données de la sécurité sociale, consultables et échangeables entre tous les États membres. Aujourd'hui, les services d'inspection belges ne sont pas en mesure d'intervenir suffisamment parce qu'ils ne disposent pas des données suffisantes et sont dans l'impossibilité de constater si les chauffeurs étrangers sont en règle. Résultat: ces chauffeurs étrangers sont souvent contraints à travailler pour des salaires de dumping et dans des conditions inacceptables.

Après la manifestation, nous sommes allés manifester devant l'ambassade d'Iran pour

«Une chose est claire: si aujourd'hui, nous devons constamment défendre les droits syndicaux dans notre pays, c'est parce que ces droits existent. En Iran, tout amorce d'action et d'organisation syndicale est systématiquement étouffée dans l'œuf et réprimée...»



AVIAPARTNER VEND SON DEPARTEMENT CATERING

Lors d'une réunion extraordinaire du conseil d'entreprise qui s'est tenue le 20 novembre 2007, la direction a annoncé son intention de transférer les actions d'Aviapartner Catering à la firme Gate Gourmet. Une déclaration d'intention a été signée et l'objectif est de finaliser la vente pour la date symbolique du 25 décembre 2007.

Après la vente du département nettoyage et du service informatique, c'est maintenant au tour du catering de passer à la vente. Depuis que la société de capital à risque 3i a acquis les actions d'Aviapartner, principalement à coups d'emprunts, la charge de travail et le mécontentement du personnel n'ont cessé de croître.

L'UBOT craint dès lors une remise en question de la sécurité d'emploi et un

démantèlement des conditions de travail et de salaire. Nous avons demandé à l'employeur des garanties suffisantes mais celui-ci n'a pas voulu rencontrer notre demande.

Ces derniers mois, le nombre d'heures supplémentaires et complémentaires prestées atteint un niveau inhumain. La direction n'envisage pas de faire un effort financier supplémentaire vis-à-

vis des travailleurs, si ce n'est leur offrir une boîte de pralines et une cannette de boisson rafraîchissante. Elle rappelle que les heures supplémentaires sont rémunérées comme il se doit et que les prestations complémentaires sont également rémunérées au moyen de la prime convenue. Tout cela ne nous semble plus normal. Même si Aviapartner reçoit un cadeau de Noël de Gate Gourmet, elle envoie les travailleurs passer le réveillon avec une tape amicale dans le dos en les laissant dans l'incertitude quant à leurs conditions de salaire et de travail. L'UBOT-FGTB suivra donc les négociations de près et n'hésitera pas à organiser des actions en cas de besoin.

GRÈVE CHEZ IKEA À GENK LES 15 ET 16 OCTOBRE 2007

Après les négociations sectorielles, l'UBOT-FGTB avait déposé un cahier revendicatif supplémentaire chez Ikea à Genk. Nous réclamions la suppression du jour de carence, le paiement de titres repas et une amélioration du système des bonus. Les autres syndicats n'avaient pas souscrit à ces revendications.

Nous avons rencontré à plusieurs reprises la direction pour discuter de nos revendications. Le 15 octobre 2007, la direction allait nous donner sa réponse définitive sur les revendications que nous avions posées.

Cette réponse était décevante: la direction ne rencontrait aucune de nos revendications, croyant sans aucun doute profiter de la division entre les organisations syndicales dans ce dossier.

Eddy Graller | secrétaire régional de la section limbourgeoise de l'UBOT: «Mais la direction s'était quand même lourdement trompée. Elle n'avait pas

tenu compte de la détermination des travailleurs. Lorsque la réponse négative aux revendications de l'UBOT-FGTB a été communiquée aux ouvriers, ceux-ci ont immédiatement arrêté le travail. Ils ont fait grève pendant deux jours consécutifs, avec une fermeté rarement vue.»

Au bout de ces journées de grève, les représentants de l'UBOT-FGTB, après de longues et difficiles négociations, ont finalement reçu de la direction une nouvelle proposition qu'ils ont présentée aux travailleurs.

Eddy Graller | «Cette proposition a

été soumise au vote des travailleurs. 66% des travailleurs l'ont approuvée. Nous avons ainsi pu conclure une convention honorable soutenue par la majorité du personnel.»

Eddy Graller | «Le contenu de la convention? Un point important concerne le maintien du système des bonus. Depuis le 15 octobre 2007, les travailleurs reçoivent des chèques repas d'une valeur de 4 euros. Et surtout, et c'était là notre principale préoccupation, toutes les parties se sont engagées à trouver pour le 15 décembre 2007 une solution définitive au problème de la flexibilité.

En tous les cas, je tiens à féliciter les militants de l'UBOT-FGTB Jean-Pierre Leurs, Merdivan Veysel, Kim Bosschaert et Bart Tjtgat qui ont vraiment fourni un travail formidable pour leurs collègues travailleurs!»

SITA: UNE ENTREPRISE DE COLLECTE DE DÉCHETS QUI FAIT DE LA CASSE

Voilà la vérité derrière la grève chez Sita. Un membre de la direction témoigne d'un manque flagrant de respect pour les syndicats, des dossiers qui traînent en longueur, des plans d'harmonisation imposés contre la volonté des travailleurs, et pour couronner le tout: une attaque en règle lancée contre les délégués syndicaux.

Mercredi 9 octobre 2007: la goutte qui fait déborder le vase au siège de Sita à Gand. Le délégué de l'UBOT, Rudi Vander Vaeren, reçoit une lettre recommandée pour refus de travail alors qu'il avait uniquement pris à cœur son mandat syndical. La réaction ne se fait pas attendre: les camions de l'équipe du matin ne sortent pas, les travailleurs débrayent... Le jeudi 10, d'autres sites suivent et le vendredi 11 octobre, des piquets de grève bloquent presque tous les sites de Sita. L'accumulation des frustrations explique la volonté d'action de tous les travailleurs.

La direction fait appel à un conciliateur, mais refuse d'engager un dialogue direct avec les syndicats. «Il n'y avait manifestement aucune volonté de dialogue chez la direction», constatait Bart Kesteloot, secrétaire régional de l'UBOT et responsable du siège gantois de Sita, «nous ne pouvons pas tolérer que des problèmes ne

soient pas discutés et que les délégués qui veulent changer les choses, soient l'objet d'intimidations».

Lieve Pattyn, négociatrice de l'UBOT pour l'ensemble des sites du groupe Sita, sait de quoi elle parle: négociateur deux jours et deux nuits entières, principalement dans des apartés avec le conciliateur. «C'étaient des négociations extrêmement dures et difficiles avec une direction intraitable. La présence d'un seul manager fermé à tout dialogue avec les syndicats a obstrué la négociation.»

Les actions de grève menées par les organisations syndicales ont finalement forcé la direction à accepter un protocole d'accord qui dresse un inventaire des problèmes et fixe un calendrier précis pour les résoudre. Que cette grève soit une leçon pour la direction: si la concertation annoncée n'aboutit pas à des résultats tangibles, de nouvelles actions suivront.

Prime de fin d'année secteur auto-bus & autocars Premier paiement le 14 décembre 2007

Pour le personnel roulant des transports réguliers

VVM-DE LUN € 2.295,63
SRWT-TEC € 2.125,35

Pour le personnel roulant des transports réguliers spéciaux et des autocars

€ 1.695,57

Pour le personnel de garage

Salaire horaire:
déc. 2007 x 38 x 52
12

Les employeurs paient les montants bruts ci-dessus, diminués de l'avance de 74,59 euros versée directement sur le compte bancaire du travailleur par le Fond social.

Principaux points du protocole d'accord SRWT-TEC pour 2007-2008

Augmentation du pouvoir d'achat

Octroi le 1^{er} juin 2007 d'une augmentation salariale de € 0,1430 brut de l'heure au personnel roulant des services réguliers de la SRWT-TEC. Pour surmonter la période du 1^{er} juin au 30 septembre 2007, une prime unique rétroactive est octroyée de 89,39 euros. Cette prime est à payer en même temps que le salaire d'octobre 2007.

Pour les travailleurs dont le contrat a pris cours ou a pris fin au cours de cette période, un calcul au prorata est fait sur base de leurs prestations pendant cette période. Une prestation de 10 jours minimum donne droit au montant mensuel complet. Les travailleurs à temps partiel ont également droit au calcul au prorata.

Le 1^{er} juin 2007, une prime de 10% calculée sur le salaire horaire barémique est accordée pour les prestations effectives du samedi. Lorsque le samedi coïncide avec un jour férié, la prime n'est pas payée, peu importe si des prestations ont été effectuées ou non.

Pour surmonter la période du 1^{er}

juin au 30 septembre, il est procédé à un nouveau calcul des prestations effectives durant cette période. La différence est payée avec le salaire de novembre 2007.

Enquête sur le stress au travail dans le secteur

Une enquête sur le stress au travail sera réalisée sous peu dans le secteur des autobus et des autocars. Nous appelons tous nos militants et tous nos membres à participer à cette enquête. L'anonymat est garanti. Les informations recueillies dans le cadre de cette enquête pourront aider l'UBOT-FGTB à s'attaquer aux problèmes de stress au travail.

Équipages multiples

En cas d'équipage multiple, la présence d'un deuxième chauffeur est facultative la première heure mais obligatoire pendant la période restante. Dans ce cas, le temps de repos doit être de 9 heures ininterrompues au minimum sur 30 heures.

Lorsqu'un chauffeur quitte prématurément le véhicule – ne fut-ce que 20 kilomètres avant son arrivée – les deux chauffeurs relèvent de l'application des temps de conduite et de repos pour un seul chauffeur (amplitude maximale de 15 heures sur 24 heures).

Interdiction de fumer dans le véhicule

La loi danoise relative à l'interdiction de fumer dans les lieux de travail est entrée en vigueur le 15 août 2007. Cette loi s'applique également aux chauffeurs de camion. Toutefois, l'employeur peut autoriser le chauffeur qui roule seul, à fumer. Cette loi s'applique également aux chauffeurs étrangers qui roulent sur le Danemark: ils ne peuvent donc fumer que s'ils sont seuls à bord et s'ils ont l'autorisation de leur employeur. Les infractions sont sanctionnées d'une amende de 2.000 DKK pour une première infraction, de 5.000 DKK pour une deuxième et de 10.000 DKK pour une troisième infraction! Rappelons que 1 DKK = 0,1343 EUR.

Prime d'ancienneté

a) À partir 1^{er} janvier 2008, l'employeur paie annuellement une prime d'ancienneté:

- 0,60% après 5 ans de services ininterrompus dans la même entreprise
- 1,15% après 10 ans de services ininterrompus dans la même entreprise
- 1,75% après 10 ans de services ininterrompus dans la même entreprise
- 2,30% après 10 ans de services ininterrompus dans la même entreprise.

b) Base de calcul du montant

Ce pourcentage est calculé le premier mois de l'année (janvier) sur la recette annuelle, TVA non comprise, de l'année précédente.

Le montant doit être payé avant la fin janvier à condition que

- le travailleur justifie de 200 jours travaillés et/ou assimilés au cours de l'année précédente. Les jours d'interruption dans le cadre du crédit temps sont des jours assimilés;
- le travailleur soit toujours en service au 31 décembre de l'année précédente;
- le chauffeur qui quitte l'entreprise pour prendre sa pension ou sa prépension avant le 31 décembre et qui pourrait prétendre à la prime d'ancienneté en raison de son ancienneté, conserve ce droit dans le cadre des dispositions du point d).

c) Base de calcul de l'ancienneté

La date de référence pour calculer l'ancienneté est le 31 décembre qui précède le paiement (voir b). On calcule le nombre d'années que le travailleur est en service entre la date de son entrée en service et le 31 décembre dont question dans la phrase précédente.

d) En ce qui concerne les pensionnés et prépensionnés, la prime d'ancienneté sera payée dans le mois qui suit la fin du contrat de travail ou avant la fin du mois de janvier de l'année suivante.

- Les pourcentages sont ceux mentionnés ci-dessus.
- Le nombre d'années de service est calculé au 31 décembre de l'année de départ.
- La recette (TVA non comprise) est la recette réalisée entre le 1^{er} janvier et la date de départ
- Le chauffeur doit justifier d'un certain nombre de jours travaillés et/ou assimilés (les jours d'interruption de carrière / de crédit temps sont des jours assimilés) calculé selon la formule suivante:

$$B = (200/365) \times A$$

B étant le nombre minimum de jours
A étant le nombre de jours calendrier entre le 1^{er} janvier et la date de départ.

La convention prépension a été prorogée jusqu'au 31 décembre 2009.

La convention sur le crédit temps est également prorogée jusqu'au 31 décembre 2009 – Droit réservé à 5% minimum des ouvriers.

Prime syndicale 2007: € 120

Prime syndicale 2008: € 120

Augmentation des barèmes et des salaires horaires réels:

- + € 0,06/heure le 1^{er} juillet 2008
- + € 0,06/heure le 1^{er} octobre 2008

Primes d'équipes minimales sur le salaire horaire de base:

Prime de soir: 5% sur toutes les heures prestées entre 18h et 22h à partir du 1^{er} janvier 2008

Prime de nuit: 20% sur toutes les heures prestées entre 22h et 7h à partir du 1^{er} janvier 2008

Samedi: 5% sur toutes les heures prestées à partir du 31 décembre 2008 (pas de cumul avec les d'autres primes)

Titres repas:

A partir du 1^{er} janvier 2009: octroi d'un chèque repas de € 6,- par jour effectivement travaillé aux travailleurs ayant une ancienneté de 6 mois minimum.

Pension complémentaire: à partir du 1^{er} janvier 2008 l'employeur consacrera annuellement au minimum 0,50% de 12 fois le salaire mensuel de base à un plan de pension.



Prépension dans le commerce de combustibles

(national et Flandre orientale)

La convention «prépension» a été prorogée jusqu'au 31 décembre 2009. Pour les ouvriers du secteur, la possibilité est donc maintenue de prendre la prépension à 58 ans. Ils peuvent le faire dans tous les cas de licenciement, sauf en cas de licenciement pour motif grave. Les prépensionnés ont droit à une indemnité complémentaire jusqu'au moment de la retraite.

Les candidats à la prépension doivent justifier d'une carrière de travailleur salarié de 35 ans minimum. L'employeur est obligé de remplacer les travailleurs prépensionnés qui n'ont pas encore atteint l'âge de 60 ans.

La convention prépension à partir de 58 ans a été prorogée jusqu'au 30 juin 2009.

Prime syndicale 2007: € 115

Prime syndicale 2008: € 115

Prime de fin d'année 2007: 165 x le salaire horaire en 2007

Prime de fin d'année 2008: 165 x le salaire horaire en 2008

Prime d'ancienneté 2007 – payable en janvier 2008:

5 ans d'ancienneté – € 32,00;

10 ans d'ancienneté – € 64;

15 ans d'ancienneté – € 96;

20 ans d'ancienneté – € 128

Prime d'ancienneté 2008 – payable en janvier 2009:

5 ans d'ancienneté – € 34,00;

10 ans d'ancienneté – € 68;

15 ans d'ancienneté – € 102;

20 ans d'ancienneté – € 136

L'indemnité RGPT sera portée à € 1,04 le 1^{er} avril 2008.

Les salaires horaires seront relevés de 1% le 1^{er} avril 2008.

Extension des services aux membres de l'UBOT à Namur

Permanence à Namur

A partir de janvier 2008, tous les 2^{ème} lundis du mois

Où ?

FGTB – RUE DEWEZ 40, 2^e étage – 5000 NAMUR

Également sur rendez-vous en téléphonant au 071/641.299 – DANIEL MARATTA



Tachygraphes: nouvelle réglementation à partir du 1^{er} janvier 2008!

Tachygraphes: nouvelle réglementation à partir du 1^{er} janvier 2008! Les chauffeurs qui utilisent uniquement le disque du tachygraphe analogique doivent à partir du 1^{er} janvier 2008 avoir le disque du jour à bord de leur véhicule, plus les disques des 28 jours calendrier précédents.

Les chauffeurs qui ont utilisé un disque analogique et un disque digital au cours des 28 jours calendrier précédents, doivent avoir sur eux les disques des jours au cours desquels ils ont utilisé le disque analogique ainsi que leur carte de conducteur.

Les amendes sanctionnant les infractions à cette nouvelle réglementation sont très sévères dans les différents pays.



FEDERAAL SECRETAR IAAT BTB WEGVERVOER & LOGISTIE
SECRÉTARIAT FEDERAL UBOT TRANSPORT & LOGISTIQUE

Paardenmarkt 66 – Antwerpen – 2000 – Anvers

Federaal Secretaris – Frank Moreels – Secrétaire Fédéral

Tel.: 03/224.34.34 – Fax: 03/224.34.49 – wegvervoer@btb-abvv.be



PROVINCIE ANTWERPEN ■ 2000 Antwerpen – Paardenmarkt 66 | tel.: 03/224.34.35 – fax.: 03/224.34.49 | ma-di-wo-do: 08.30 – 12.00 / 13.00 – 17.00 | vrij: 08.30 – 12.00 | Secretaris Lieve Pattyn lieve.pattyn@btb-abvv.be | Bestendig Afgevaardigde Carine Dierckx carine.dierckx@btb-abvv.be ■ 2300 Turnhout – Grote Markt 48 | tel.: 014/40.03.70 – fax.: 014/42.28.87 | ma-di-wo-do-vrij: 08.30 – 12.00 | ma & 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 btb.turnhout@btb-abvv.be ▶ **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@btb-abvv.be ▶ **PROVINCIE OOST-VLAANDEREN** ■ Gent – Aalst – Dendermonde | Secretaris Bart Kesteloot – btb.gent@btb-abvv.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 | vrij: 08.00 – 11.00 ■ 9200 Dendermonde – Dijkstraat 59 | tel.: 052/25.92.59 – fax.: 09/218.79.81 ■ 9300 Aalst – Houtmarkt 1 | tel.: 053/78.78.78. do: 08.30 – 12.00 ■ 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 | vrij: 13.00 – 15.30 | Secretaris Didier Verdonck didier.verdonck@accg.be ■ 9100 Sint-Niklaas – Vermorgenstraat 11 | tel.: 03/224.34.35 – fax.: 03/224.34.49 | op afspraak | Secretaris Lieve Pattyn lieve.pattyn@btb-abvv.be | Bestendig Afgevaardigde Carine Dierckx carine.dierckx@btb-abvv.be ▶ **PROVINCIE VLAAMS BRABANT & BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST** | **PROVINCE DU BRABANT FLAMAND ET RÉGION DE BRUXELLES - CAPITALE** ■ 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.: 016/22.22.05 – 02/511.87.68. fax.: 016/511.81.45 | dondagnamiddag op afspraak | Secretaris Sandra Langenus btb.brussel@btb-abvv.be ▶ **PROVINCIE 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 27 | tel.: 057/21.83.75. – 051/26.00.84 fax.: 051/24.08.73 | ma: 16.30 – 17.30 | Secretaris René Degryse btb.roeselare@btb-abvv.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 btb.zeebrugge@btb-abvv.be ▶ **PROVINCIES DU HAINAUT ET DU BRABANT WALLON** ■ 6000 Charleroi – Boulevard Devreux 36 – 38 | tel.: 071/64.13.05. ou 071/64.12.99 – fax.: 071/32.29.58 | lu-ma-jeu: 09.00 – 12.00 / 13.00 – 16.00 | ve: 09.00 – 12.00 ■ 7000 Mons – Rue Chisaire 34 | tel.: 071/64.12.99 ou 13.05 – fax.: 071/32.29.58 | permanences le 1^{er} mardi matin du mois ■ 7130 Binche – Rue Gilles Binchois 16 | permanence le 3^{ème} jeudi du mois – 09.00 – 11.30 | Secrétaire Philippe Dumortier philippe.dumortier@ubot-fgtb.be | Propagandiste Daniël Maratta ubot.charleroi@ubot-fgtb.be ■ 7500 Tournai – Rue des Maux 26 | tel.: 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 philippe.dumortier@ubot-fgtb.be | Propagandiste Jean-Marie Lamarque ubot.tournai@ubot-fgtb.be ■ 7700 Mouscron – Rue du Val 3 | tel.: 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 | tel.: 056/48.46.70 ▶ **PROVINCES LIÈGE - NAMUR - LUXEMBOURG** ■ 4000 Liège – Place Saint-Paul 9 (7^e étage) | tel.: 04/221.96.50 – fax.: 04/221.95.82 | Liège: lu-ma-je: 08.00 – 12.00 / 13.30 – 16.00 | ven: 08.00 – 11.00 | Secrétaire Frida Kaulen ubot.liege@ubot-fgtb.be | Propagandiste David Cultraro ubot.liege@ubot-fgtb.be

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

Oui, je deviens membre de l'UBOT

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.

