

# SAVIEZ-VOUS QUE ...

## IL N'Y AURA PEUT-ÊTRE PAS DE PARKING SÉCURISÉ PORTANT LE LABEL DE QUALITÉ EUROPÉEN À LIÈGE?

Il n'y aura probablement pas de parking «sécurisé» pour poids lourds près de l'aéroport de Liège, le fameux «Verviers Pneus». Ce parking était le seul projet pilote belge dans le cadre du programme SETPOS (Secure Truck Parking Operation Services) qui est cofinancé par l'Union européenne.

Lors d'une conférence de presse consacrée aux progrès réalisés dans le cadre des programmes SETPOS et LABEL (certification et signalisation des sites «pavillon bleu»), le représentant de la Commission européenne a confirmé que le seul projet belge du programme connaît de grandes difficultés. Ce projet fait actuellement l'objet d'un audit technique. Si les retards et les manquements du projet «Verviers Pneus» s'avèrent être trop importants, les gérants du site de Liège Logistics pourraient être contraints de rembourser les subventions qu'ils ont déjà reçues.

Le secrétaire d'État français au Transport, M. Bussereau, souhaite lancer une expérience avec les **ÉCOCOMBIS**, si possible encore dès l'automne de cette année ? Même si dans le passé, tous les tests avec les super poids lourds avaient pu être évités, toutes les parties concernées ont été convoquées par le secrétaire d'État pour se pencher sérieusement sur le dossier.

Le 7 avril dernier, sur les terrains de l'entreprise de transport Essers à Wilrijk, **UN SITE DE RÉGLAGE DES RÉTROVISEURS ANGLE MORT**

## A ÉTÉ OUVERT POUR LES POIDS LOURDS.

Plus tard dans l'année, d'autres sites de réglage publics seront ouverts à Laakdal et à Menin. Même si le montage obligatoire de rétroviseurs angle mort sur les nouveaux camions est entré en vigueur en 2004, le nombre d'accidents de la circulation dus à l'angle mort et impliquant surtout des cyclistes, demeure trop élevé. Il est à espérer que la possibilité offerte aux chauffeurs de faire régler correctement leurs rétroviseurs, contribuera à réduire le nombre d'accidents de ce type.

Le régime existant en matière de **CONGÉ PARENTAL** a été étendu depuis le 1er avril 2009 aux enfants (et enfants adoptés) jusqu'à l'âge de douze ans compris. Précisons que le douzième anniversaire des enfants concernés doit se situer dans la période du congé parental.

**GRANDE-BRETAGNE** : la falsification des enregistrements du tachygraphe digital au moyen d'aimants est punie d'amendes pouvant aller jusqu'à 5.000 livres sterling et même jusqu'à des peines de deux ans de prison ferme (Source SAV). Il vaut donc mieux réfléchir avant d'agir...

Depuis le 1er février 2009, les poids lourds étrangers avec une MMA (poids maximal autorisé) de plus de 3,5 tonnes doivent payer un péage en **RUSSIE**.

**LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION** impliquant des poids lourds ont été étudiés de plus près. Comme ils sont tellement spectaculaires, les accidents impliquant des camions restent gravés

plus longtemps dans la mémoire de l'opinion publique que les accidents ordinaires. C'est que les conséquences des accidents impliquant des camions sont souvent plus graves, tout comme les conséquences pour la mobilité. Cependant, le risque d'accident que court un chauffeur de camion n'est pas plus élevé que le risque couru par les autres usagers de la route.

	Nombre d'accidents impliquant des camions	Nombre de kilomètres véhicule * parcourus par camion en millions de Km	Nombre d'accidents avec camions par milliard de kilomètres véhicule
1991	3631	5941	611,20
1995	3160	6580	480,30
Moyenne 1998-2000	3168	7785	407,00
2003	2584	8432	306,50
2004	2422	8599	281,70
2005	2608	8692	300,00
2006	2605	8899	292,70
2007	2584	9000**	287,12
Évolution 1998-2000/2007	- 18,4%	+ 15,6%	-29,4%

\* Il s'agit en d'autres termes de tous les kilomètres parcourus par camion en Belgique.

\*\* Le nombre de kilomètres véhicule par camion pour 2007 n'étant pas encore connu, nous avons fait une estimation sur la base des données de l'année précédente.

(Source : Via Secura N° 78).

**2** Faisons la différence !

**4** Cabotage illégal: l'UBOT-FGTB a gagné la première bataille !

**18** Plus nous comptons de membres ... plus nous serons forts !

**FGTB UBOT**

Ensemble, on est plus fort



visitez notre site web:  
[www.ubot-fgtb.be](http://www.ubot-fgtb.be)

Union Belge des Ouvriers du Transport

**ENroute**



België-Belgique  
P.B.  
GENT X  
8/854

déposé:  
Gent X - P708470  
bulletin trimestriel  
avril - mai - juin 2009

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



- 3 Faisons la différence !
- 4 Cabotage illégal: l'UBOT-FGTB a gagné la première bataille !
- 5 Cabotage illégal: nos amis, nos ennemis
- 6 Tous ensemble contre l'apnée du sommeil
- 7 Apnée du sommeil: le grand tabou des chauffeurs !
- 8 Mémoire de l'UBOT Transport routier & Logistique pour les élections régionales et européennes du 7 juin 2009

## 11 Salaires

## 13 Assurance hospitalisation Ouvriers du Commerce de combustibles

## 15 Journée du jeune militant UBOT-Centrale du métal: un grand succès !

## 16 Le savoir c'est le pouvoir! Les militants de l'UBOT en sont conscients

## 18 Plus nous comptons de membres... plus nous serons forts !

## 20 Aptitude professionnelle transport de personnes transport de marchandises

## 21 Intersiège de DHL-Exel à Anvers du 27 avril 2009

## 21 Osanloo Mansour 11 juillet 2007 - 11 juillet 2009 : 731 jours en prison pour activités syndicales

## 22 Flandre orientale Réunion du comité régional Transport routier & Logistique

## 22 The road to victory

## 24 Saviez-vous que ...

### Rédaction:

Frank Moreels  
Frida Kaulen  
Bart Kesteloot  
Ortwin Magnus  
Jean-Claude Marcourt  
Tom Peeters  
Kathleen Van Brempt  
Véronique De Roeck  
Orditool

### Photos:

Frank Moreels  
Tom Peeters  
Véronique De Roeck

# FAISONS LA DIFFERENCE!

## NON AU CABOTAGE ILLÉGAL !

Lorsque vous aurez cet éditorial sous les yeux, l'UBOT aura organisé sa première action contre le cabotage illégal. Le 19 mai, une centaine de chauffeurs se sont rassemblés devant les cabinets du secrétaire d'État à la Mobilité Etienne Schouppe (CD&V) et de la Vice-Première ministre de l'Emploi Milquet (Cdh).

L'UBOT en a marre des hommes et des femmes politiques qui disent du bout des lèvres être contre le cabotage illégal sans rien faire sur le terrain pour y mettre fin. L'UBOT demande que la Belgique crie halte au cabotage illégal et équipe les services de contrôle des moyens humains et matériels nécessaires pour aller sur le terrain afin de constater les nombreux abus.

Nous invitons aussi les inspections (malheureusement) sous-équipées à aller voir avec les ministres responsables à St-Katelijne-Waver (marché de gros aux légumes), à Temse (tout près du centre de formation du VDAB), à Liège près du château d'eau, à Zeebrugge auprès de différentes entreprises, à Gand près de la Dampoort, ... de préférence pendant le week-end, comment les nombreux chauffeurs originaires d'Europe de l'Est qui roulent soi-disant pour des entreprises (boîtes aux lettres) d'Europe orientale, mais qui sont utilisés pour effectuer des transports purement belges, passent leurs week-ends ensemble dans les conditions les plus abominables.

### L'Europe nous donne raison !

Le Parlement européen l'avait bien compris et a voté une directive claire relative au cabotage qui impose des limites et définit des règles. Malheureusement, celles-ci n'entreront en vigueur que début 2010 (au plus tôt). Pourquoi le législateur belge ne prend-il pas des mesures maintenant? Pourquoi n'applique-t-il pas déjà maintenant, comme la France et l'Allemagne le font depuis un

certain temps déjà, les règles européennes? Pourquoi le secrétaire d'État à la Mobilité, M. Schouppe, ouvre-t-il une porte de derrière avant l'entrée en vigueur des règles européennes en les vidant déjà de leur substance par une série de dérogations et d'exceptions?

**Une chose est claire : l'UBOT n'hésitera pas à organiser de nouvelles actions si aucune suite n'est réservée à ce premier coup de semonce ...**

### 7 juin : élections régionales et européennes!

Voilà un bien belle occasion pour faire entendre à nouveau votre voix. Pour bon nombre de travailleurs occupés dans le secteur du transport et de la logistique, ces élections semblent se passer loin au-dessus de leurs têtes. C'est bien dommage car si nous ne nous occupons pas de la politique, la politique s'occupera de nous! Dans ce numéro, nous publions notre memorandum avec les revendications de nos secteurs par rapport aux élections régionales et européennes! Ne vous laissez pas tenter par le chant des sirènes de la droite

Certains d'entre nous pensent qu'en Flandre, la liste De Decker sera le bon choix parce qu'ils apprécient le «langage direct» de Jean-Marie De Decker. En réalité, la liste De Decker n'est pas un parti politique, c'est plutôt un poulailler, un ramassis de frustrés d'autres partis, un va-et-vient d'anciens membres du Vlaams Belang (Jurgen Verstrepen), de l'Open VLD, du CD&V, d'anciennes judoka et d'autres célébrités people (Gella van de Caveye, Anne De Baetselier). De plus, la liste De Decker n'hésite pas à collaborer avec des gens dont les noms sont cités dans des affaires de fraude, comme Rob Van de Velde par exemple (alors que – comble d'ironie – J-M De Decker se vante d'être «Monsieur Propre» de la politique).

### La liste De Decker opposée au droit de grève

La liste De Decker est indéniablement un parti de droite. Elle est contre les socialistes, contre les progressistes et surtout... contre les organisations syndicales. Dans son programme politique, on peut lire que «les organisations syndicales doivent être dotées de la personnalité juridique afin qu'elles puissent être appelées à rendre des comptes comme toute entreprise ou toute a.s.b.l. Les structures et les finances des syndicats deviendront ainsi plus transparentes et plus contrôlables...» et «En cas de grève dans le secteur public, les organisations syndicales doivent être obligées légalement d'assurer un 'service public minimum' afin de ne pas déstabiliser complètement la vie économique».

Ces deux passages démontrent que la liste De Decker est hostile au droit de grève. Ses propositions reviennent à museler et à paralyser complètement l'action syndicale!

### Contre une Europe vraiment sociale

Quand on sait que la liste De Decker pour les européennes est peuplée de gens comme Dirk Jan Eppink, ex-journaliste, ex-collaborateur de M. Bolkestein, l'adepte d'une dérégulation très poussée, il est clair que les chauffeurs et les autres travailleurs du secteur logistique ne trouveront certainement pas d'allié en la liste De Decker dans leur combat pour des temps de travail équitables, contre le cabotage illégal, ...

### Front National, Vlaams Belang, ...

Soyons clairs. Le Vlaams Belang est sur son retour, et c'est tant mieux! Le Front National quant à lui n'arrive pas à décoller, c'est tant mieux également! En tout cas, une chose est certaine: ces partis sont les ennemis des organisations syndicales et de tous ceux et de toutes celles qui les représentent. Ils sont les pires adversaires de la classe ouvrière!

### Votez socialiste !

Ceux qui ont suivi le monde du transport au cours des dernières années, qui ont observé le secteur logistique, qui tiennent aux transports en commun, ... ils savent quels partis ont fait la différence pour nous et pour notre secteur.



En Wallonie, Jean-Claude Marcourt était ministre de l'Économie pour le PS. Il a mis le secteur de la logistique à l'ordre du jour en Wallonie et a assuré – grâce notamment au plan Marshall – l'expansion du secteur du transport et de la logistique en Région wallonne. Il mérite notre soutien comme tête de liste du PS aux européennes.

En Flandre, Kathleen Van Brempt était ministre ayant la mobilité dans ses attributions. Elle sera tête de liste du parti socialiste flamand aux élections européennes. Avec l'UBOT, elle s'est battue pour les victimes de l'apnée du sommeil, a organisé une lutte efficace contre les surcharges en introduisant son projet de Weighing In Motion, le pesage des camions en route, a donné une impulsion aux transports en commun par bus, ce qui a profité aux travailleurs occupés par les fermiers. Elle aussi mérite tout notre soutien.

Véronique De Keyser (PS) et Saïd El Khadraoui (parti socialiste flamand) ont œuvré de la même manière au sein du Parlement européen. Ils ont soutenu nos revendications en matière de sécurité des parkings, ont appuyé nos revendications en matière de temps de travail... ils méritent tout notre soutien.

Sur les listes wallonnes et flamandes des partis socialistes pour les élections régionales figurent bien entendu des hommes et des femmes qui sont proches de l'UBOT: Caroline Gennez, présidente du parti socialiste flamand, qui s'est toujours montrée ouverte aux revendications de l'UBOT et Anne Van Lancker. Mia De Vits, ancienne présidente de la FGTB; Frank Vandenbroucke (sp.a) et Jean-

Marc Tarabella (PS) qui, en leur qualité de ministres régionaux, ont soutenu les formations dans le secteur du transport au moyen d'accords de branche. Et n'oublions pas un de nos militants UBOT chez Flightcare, qui figure sur la liste du sp.a dans le Brabant flamand. Roger Collin porte le cœur à gauche et mérite le soutien de tous les membres et militants de l'UBOT qui ont l'occasion de voter pour lui.

### Restons mobilisés !

Les militants de l'UBOT en sont conscients: les élections sont importantes, mais elles ne vont pas changer le monde ...

Ce n'est qu'en organisant l'action syndicale, en opposant un contre-pouvoir syndical, en concrétisant la riposte syndicale, ... que nous serons à même d'assurer un statut social décent aux chauffeurs professionnels, aux chauffeurs de taxi, aux déménageurs, aux ouvriers logistiques, aux conducteurs de bus et d'autocar, ...

Ce n'est que par l'action syndicale que nous pourrions combattre efficacement le cabotage illégal et développer une Europe vraiment sociale.

Ce n'est qu'en faisant front que nous pourrions lutter avec succès contre la crise et éviter que la crise mondiale du capitalisme ne soit réglée sur notre dos.

Ce n'est qu'en comptant sur nous-mêmes que nous pourrions sortir du marasme. Restons donc mobilisés!

Frank Moreels,  
Secrétaire fédéral UBOT  
Transport routier & Logistique





# CABOTAGE

## L'UBOT-FGTB AGAGNE LA PREMIERE BATAILLE!

Un vote historique a eu lieu au Parlement européen le 23 avril 2009. En effet, ce dernier a voté pour une réglementation du cabotage. Selon cette réglementation, 3 transports en cabotage au maximum sont autorisés qui doivent être effectués immédiatement après un transport international.

Espérons qu'on pourra ainsi mettre fin aux pratiques véreuses des transporteurs (belges) qui créent des soi-disant filiales en Europe de l'Est (souvent il ne s'agit que d'une boîte postale), afin d'introduire ces "filiales" dans l'exécution de transports en Belgique et mettent par la même occasion leurs chauffeurs belges au non-actif.

### Une première victoire !

Nous avons bien gagné la première bataille, mais la guerre n'est encore loin d'être gagnée. Tant que la directive européenne en question n'est pas entrée en vigueur (six mois après publication, donc au plus tôt vers la fin de l'année) les employeurs peuvent continuer à organiser le dumping social. En outre, on devra veiller sur le terrain à ce que la directive soit bien respectée et punir les infractions. Et voilà où le bât blesse ...

### Etienne Schouppe : Tenez vos promesses !

L'UBOT-FGTB ne peut pas comprendre pourquoi le Secrétaire d'Etat Etienne Schouppe n'ait toujours pas décrété, selon l'exemple de ses collègues allemand et français, un Arrêté royal qui musèle le cabotage en Belgique. Bien qu'à deux reprises, il ait fait part par écrit à l'UBOT de son engagement à ce sujet. Via la presse nous venons d'apprendre que Monsieur Schouppe, tout comme son collègue néerlandais, veut bien autoriser le cabotage libre dans les pays du Benelux. D'une part il hésite encore à fermer la porte à double serrure pour le cabotage illégal, d'autre part il veut que la porte de derrière soit grande ouverte aux pratiques véreuses.



### Informez-nous des abus ...

L'UBOT a ouvert une hotline «cabotage». Chaque jour, des chauffeurs nous communiquent des cas d'abus de cabotage. Bon nombre d'entreprises envoient leurs chauffeurs belges au chômage économique et laissent leurs chauffeurs de l'Europe de l'Est effectuer les transports. Les chauffeurs sont nos yeux et oreilles sur la route : n'hésitez pas, informez-nous des abus. Contactez Frank Moreels, Secrétaire fédéral UBOT Transport Routier & Logistique 0475/24 38 96 - frank.moreels@btb-abvv.be ou téléphonez au no. 00 32 3 224 34 34

# ILLEGAL

## NOS AMIS

ADVERSAIRES DU CABOTAGE = AMIS DES ROUTIERS ...



**Said El Kadhraoui (du Part socialiste flamand)** a œuvré au sein du Parlement européen en faveur d'une réglementation du cabotage libre en vue de mettre

fin à la prolifération du phénomène et de créer une plus grande clarté. Toutefois, il prêche la prudence face à l'avenir et appelle à la plus grande vigilance. Selon lui, le renforcement et la multiplication des contrôles sont indispensables à la sauvegarde de l'avenir.

Le combat contre le cabotage (illégal) est loin d'être terminé. Si grâce aux pressions exercées par l'UBOT, nous avons réussi à gagner quelques batailles, comme par exemple l'adoption en séance plénière du Parlement européen d'une limitation et d'une réglementation du cabotage, le combat n'est pas pour autant terminé. La vigilance la plus grande reste de mise. Pendant ce combat, nous avons appris à connaître qui sont nos amis et qui sont les ennemis du libre cabotage.



**Véronique De Keyser (PS)** Véronique De Keyser (PS) a toujours soutenu et appuyé les démarches de son collègue socialiste flamand au Parlement européen. Avec l'ensemble du groupe PS, elle a pris ses responsabilités et voté la réglementation du cabotage.

# NOS ENNEMIS

PARTISANS DU LIBRE CABOTAGE = ADVERSAIRES DES CHAUFFEURS PROFESSIONNELS !



**Dirk Sterckx (Open VLD-libéraux flamands)** a déposé, lors de la dernière séance plénière du Parlement européen, toute une série d'amendements visant à affaiblir les textes réglementant la problématique du cabotage. L'objectif des libéraux au Parlement européen est de laisser jouer au maximum le «libre marché» et donc d'avoir le moins de règles possibles. C'est ce qu'on appelle la «dérégulation». Dirk Sterckx agissait au nom de l'ensemble du groupe libéral au Parlement européen, Open VLD et MR confondus. Les chauffeurs qui tiennent à garder leur emploi savent donc pour qui ils ne doivent pas voter lors des prochaines élections.

**Etienne Schouppe (CD&V)**, le secrétaire d'Etat à la Mobilité, a déjà par deux fois promis sur papier à l'UBOT qu'il allait prendre des mesures visant à limiter le cabotage effréné dans notre pays parce que nos voisins, la France et l'Allemagne, l'ont déjà fait. Mais entre-temps, la limitation du cabotage a été supprimée depuis le 1er mai pour deux nouveaux pays de l'Europe de l'Est, sans que monsieur Schouppe ait pris l'arrêté royal qu'il nous avait promis. Qui plus est, la prise de mesures prend du retard parce qu'une exception doit être prévue pour les Pays-Bas et le grand-duché de Luxembourg. Sachant qu'aux Pays-Bas, on n'hésite pas à transiger avec les règles, monsieur Schouppe entrouvre ainsi une porte de derrière alors qu'il prétend vouloir fermer la porte d'entrée. De plus, il se dit favorable à la libéralisation très rapide du cabotage sur le plan européen ...





# L'APNÉE DU SOMMEIL

## TOUS ENSEMBLE CONTRE L'APNÉE DU SOMMEIL

## APNÉE DU SOMMEIL: LE GRAND TABOU DES CHAUFFEURS !

A l'initiative de l'UBOT, quelque 50 personnes se sont réunies le 2 mars 2009 à Louvain pour se pencher sur la problématique de l'apnée du sommeil. Ainsi, il ressort d'une étude de l'Ecole supérieure catholique des Campines que les chauffeurs risquent d'être atteints par l'apnée du sommeil deux fois plus que le Belge moyen.

### Mauvaise qualité du sommeil nocturne, somnolence diurne ?

La plupart des personnes atteintes par l'apnée du sommeil mènent un train de vie malsain. Le surpoids et les mauvaises habitudes alimentaires les empêchent de bien dormir la nuit. Ils se réveillent régulièrement, leur sommeil profond est interrompu. Par conséquent, ils s'épuisent et somnolent pendant la journée. Un chauffeur atteint par l'apnée du sommeil représente un danger sur la route. Les conséquences de la problématique sont imprévisibles.

### 3 invités pour 1 journée de séminaire

Marc Danneels de l'Ecole supérieure catholique des Campines a commenté le volet scientifique du sujet. En effet, il s'avère que les chauffeurs constituent un groupe à risques à cause du style de vie qu'ils sont contraints de mener.

Les chauffeurs conduisent pendant de longues heures, ils ont peu de temps pour faire du sport et leur environnement de travail

(toujours en cabine) ne leur permet pas de manger sain. Ainsi, un chauffeur sur trois ne dispose pas d'un frigidaire dans sa cabine et n'a donc pas les moyens pour se préparer un repas sain.

Daniëlle Noorloos a commenté la campagne menée aux Pays-Bas pour endiguer le problème de l'apnée du sommeil. Sous le titre «En forme derrière le volant» on a organisé non seulement un road show et une campagne de sensibilisation, on a également prévu un accompagnement des victimes de cette maladie. Grâce à cette campagne, on s'est attaqué à la problématique, avec succès. Katrien Callens, quant à elle, a donné quelques conseils évidents dans le domaine alimentaire. Comment manger sain sans trop souffrir ? Voilà une question à la fois intéressante et controversée.

Les présentations pourront être consultées sur le site web de l'UBOT : <http://www.btb-abvv.be>

### Un programme d'action contre l'apnée du sommeil

A la demande de l'UBOT, Frank Vandembulcke a confirmé l'engagement pris par la Ministre flamande de la Mobilité, Kathleen Van Brempt. Encore au cours de la législature actuelle, elle dégagera les moyens financiers nécessaires pour financer un programme d'action que l'UBOT a élaboré ensemble avec son Cabinet.

Le 9 mars dernier, l'UBOT a organisé un séminaire consacré au thème «Conduire sain et sauf». En organisant ce séminaire, l'UBOT voulait de nouveau attirer l'attention sur la problématique de l'apnée du sommeil. L'apnée du sommeil signifie en fait que le sommeil n'est pas assez

profond, que l'on se réveille régulièrement la nuit.

De ce fait, on n'est pas reposé quand on se lève et on développe ainsi une forme de fatigue chronique.

### Les chiffres

Une étude réalisée par l'Ecole supérieure catholique de Campine auprès de 235 chauffeurs professionnels montre qu'entre 6 et 10 pour-cent des chauffeurs sont confrontés au problème. Il existe un rapport indéniable entre l'apnée du sommeil et les accidents graves de la route. Les chauffeurs de camion souffrant de l'apnée du sommeil provoquent deux fois plus d'accidents que les autres conducteurs. La loi relative à l'obtention du permis de conduire (AR du 23 mars 1998) prévoit l'interdiction pour les personnes souffrant de somnolences pathologiques de conduire jusqu'à un mois après avoir suivi avec succès un traitement adéquat. Toutefois, la législation est mal respectée et a des effets pervers : les chauffeurs professionnels souffrant de somnolence et d'insomnie n'osent plus se laisser examiner de peur de perdre leur sélection médicale. Les chauffeurs n'osent même plus signaler lors d'un entretien médical qu'ils ronflent parce que le ronflement peut être un indicateur de l'apnée du sommeil.

### Pas de répression : il faut traiter les victimes

C'est pourquoi, l'UBOT plaide – tout comme la «Vereniging Slaapapneu Patiënten» (l'Association des victimes de l'apnée du sommeil) – en faveur d'une modification de la loi en vue d'examiner et de traiter adéquatement un maximum de patients sans qu'ils ne subissent un préjudice professionnel. Autrement dit, l'UBOT veut que les patients ne doivent plus cacher leur problème au risque de perdre immédiatement leur sélection médicale et d'en subir

les conséquences sur le plan financier.

D'autre part, l'UBOT réclame pour les chauffeurs atteints de cette pathologie un statut spécifique qui leur évite de perdre leur travail et leur donne l'occasion de se faire traiter afin qu'ils puissent reprendre le volant au bout d'un certain temps, et ce avec maintien de leur salaire ou de leur salaire net qui serait basé sur les indemnités de maladie et une indemnité complémentaire allouée par le fonds social.

L'adaptation et l'amélioration de la législation en la matière devraient permettre de prévoir pour les patients souffrant de l'apnée du sommeil une intervention semblable.

### Initiatives prises par les pouvoirs publics

Kathleen Van Brempt, la ministre flamande de la Mobilité, a fait la promesse de dégager des moyens pour une campagne de sensibilisation plus appuyée qui s'adressera à la fois aux chauffeurs, aux médecins du travail et aux directions des entreprises. L'UBOT appelle les autres ministres concernés à prendre également le problème au sérieux et à décider des mesures politiques indispensables. Ainsi, les chauffeurs pourront non seulement reconnaître et admettre ouvertement leur problème et être aidés; qui plus est, le nombre d'accidents dus à la fatigue chronique à la suite de l'apnée du sommeil pourra être réduit de manière drastique.

### Pour plus d'informations sur l'apnée du sommeil:

Vereniging Slaapapneu Patiënten (VAPA)  
Harklaan 17 2950 Kapellen/Putte  
[info@slaap-apneu.be](mailto:info@slaap-apneu.be) 0494/409 574





# MEMORANDUM

## DE L'UBOT TRANSPORT ROUTIER & LOGISTIQUE POUR LES ELECTIONS REGIONALES ET EUROPEENNES DU 7 JUIN 2009

Pour bon nombre de travailleurs du secteur du transport et de la logistique, les prochaines élections semblent être le moindre de leurs soucis. C'est dommage car si nous ne nous occupons pas de la politique, la politique s'occupera bien de nous. C'est pourquoi, le Groupe professionnel Transport routier & Logistique de l'UBOT a décidé de publier un mémorandum. En effet, nous voulons que l'on écoute la voix des chauffeurs de camion, des conducteurs d'autobus et d'autocar, des chauffeurs de taxi, des déménageurs, des ouvriers de la logistique et des travailleurs de l'assistance dans les aéroports.

### 1 Un statut à part entière pour les travailleurs du transport et de la logistique

Trop peu de jeunes choisissent un métier dans la logistique ou le transport routier. Mais le secteur, paie-t-il des salaires convenables ? Les conditions de travail sont-elles sûres et saines ? Le secteur investit-il suffisamment dans la formation du personnel ? Les employeurs plus particulièrement doivent savoir ce qu'ils veulent et assumer leurs responsabilités. Mais les Régions et les instances européennes jouent, elles aussi, un rôle important. Le secteur du transport jouit d'une réputation fâcheuse, notamment à cause d'employeurs qui ternissent l'image du secteur. Les transporteurs honnêtes doivent faire face au travail en noir, au dumping social, etc. Les pouvoirs publics ont dès lors pour mission d'intervenir par l'intermédiaire des services d'inspection en vue de combattre ces pratiques déloyales, et de soutenir des campagnes de promotion du secteur.



### 2 Une formation permanente pour les travailleurs du secteur du transport

L'Europe a promulgué une directive relative à l'aptitude professionnelle. Tous les chauffeurs doivent suivre une formation de 35 heures (environ 5 jours), étalées sur 5 ans. La mise en œuvre de ces mesures incombe aux États membres et, dans le cas de la Belgique, aux Régions. Nous attendons des instances régionales compétentes en matière de formation

### Réaction de Kathleen Van Brempt

Lors de l'élaboration du plan d'action flamand pour la sécurité du transport routier, une consultation intense a été organisée avec toutes les parties concernées. Sur une période d'un an à peine, tous les projets mis sur le métier ont été lancés. Cela prouve que ce modèle de concertation est bien la bonne méthode pour s'attaquer ensemble aux problèmes. L'UBOT est un partenaire très constructif quand il s'agit de traiter les problèmes en commun avec les pouvoirs publics. Des campagnes comme 'Trucks – tout simplement plus grands' ou Ecodriving XL, les campagnes concernant l'angle mort et celle concernant l'apnée du sommeil qui s'adressait aux chauffeurs de camion ou encore celle concernant la nourriture saine, démontrent que des efforts importants ont été consentis pour améliorer l'image du chauffeur de camion. Et elles renvoient également à la responsabilité partagée de tous les utilisateurs. Ce mémorandum est important pour rappeler au gouvernement flamand que le travail n'est certainement pas encore terminé. Le plan d'action donne le coup d'envoi d'une recherche commune de solutions, mais il est loin d'être achevé. Je pense notamment à la sécurité sur les parkings pour camions, au renforcement des contrôles du respect de la réglementation et au principe de précaution en ce qui concerne le recours possible aux super poids lourds, les fameux écomobis.

Kathleen Van Brempt  
Tête de liste aux européennes sp.a

qu'elles mènent une politique de soutien au secteur. Elles doivent stimuler la formation permanente, appuyer financièrement les initiatives sectorielles, ... La consolidation et l'extension des accords de branche sectoriels (comme a fait le gouvernement flamand) constituent un bon moyen à cet effet.

### 3 Investir dans des parkings sûrs, confortables et en nombre suffisant pour les routiers

Au niveau régional, les ministres des Travaux publics sont compétents pour l'aménagement des parkings qui doivent compter suffisamment de places de stationnement et offrir les garanties nécessaires en matière de sécurité. D'autre part, ils peuvent imposer aux exploitants des stations services des normes auxquelles les parkings doivent répondre (suffisamment d'installations sanitaires, propreté, des douches séparées pour les hommes et les femmes). A ce sujet, l'UBOT attend bien autre chose que la politique d'annonce pratiquée récemment par la ministre flamande. D'autre part, nous attendons de l'Europe qu'elle impose les normes minimales auxquelles un parking doit répondre, où qu'il se trouve en Europe.

### 4 Investir dans l'infrastructure, comme élément d'un plan de relance

Si l'on veut faire de nos régions des pôles de croissance logistiques, il faudra investir les



### Réaction de Jean-Claude Marcourt

Voilà un peu moins de cinq ans, quand j'ai pris mes fonctions de ministre de l'Economie et de l'Emploi en Région wallonne. J'ai voulu qu'on concentre les efforts budgétaires sur quelques secteurs dans lesquels la Wallonie avait une carte internationale à jouer. C'est ainsi qu'ont été créées 5 pôles de compétitivité qui constituent le cœur du plan Marshall et qui doivent devenir la colonne vertébrale de la nouvelle politique industrielle de la région. Le transport et la logistique se sont imposés tout de suite comme l'un des secteurs forts qu'il fallait promouvoir et donc comme une des pôles de compétitivité. Confronté à un manque de travailleurs qualifiés, alors que les besoins existent, j'ai initié des actions concrètes pour répondre à cette pénurie et les formations dispensées par le Forem sont efficaces. D'une manière plus générale, je suis un ardent défenseur de la concertation sociale et je rejoins tout-à-fait l'UBOT sur la nécessité d'un meilleur dialogue entre représentants des travailleurs et des employeurs d'abord, puis avec les autorités politiques.

moyens nécessaires. A cet égard, le développement d'un réseau routier sûr, bien entretenu, qui supprime les chaînons manquants est d'une importance primordiale. Il ne faut pas construire des routes pour le seul plaisir de les construire. Ce qui compte, c'est de garantir la fluidité et la sécurité de la circulation et par conséquent la «mobilité» du transport routier.

### 5 Assurer la concertation sociale avec le secteur

Cette concertation est importante à tous les niveaux et notamment au niveau européen quand on sait que 70% des normes légales qui nous régissent sont d'origine européenne. Et comme le note fort justement le mémorandum FGTB-UBOT, c'est à l'échelle de l'Europe, pour un secteur aussi tourné vers l'international que celui du transport, qu'il faut agir notamment pour empêcher les problèmes de dumping social – en appliquant par exemple la directive temps de travail aux chauffeurs indépendants – ou améliorer la sécurité, que ce soit par l'aménagement de parkings sécurisés ou la systématisation du système de weighing-in-motion.

Jean-Claude Marcourt  
Tête de liste aux européennes PS



## 6 Super poids lourds : la sécurité d'abord

Le gouvernement fédéral ayant donné le feu vert, les Régions peuvent dorénavant lancer des projets pilotes avec les super poids lourds, appelés hypocritement «écocombis» ou «combinaisons écologiques».

Pour l'UBOT, la situation est claire : il faut préalablement à tout projet pilote des garanties sur le plan de la sécurité routière, de l'infrastructure, du statut du chauffeur et de sa formation. Les expériences doivent d'abord être organisées par des simulations en «laboratoire» ou sur des terrains d'essai.

## 7 Appliquer la directive sur le temps de travail aux chauffeurs indépendants également

La directive européenne 2002/15 relative au temps de travail n'est pas d'application aux chauffeurs indépendants. De ce fait, les chauffeurs salariés, qui sont eux assujettis à la directive, peuvent travailler 48 heures en moyenne tandis que les chauffeurs indépendants peuvent prêter jusqu'à deux fois cette limite.

L'Europe doit assujettir les conducteurs indépendants aux mêmes règles que les salariés.

## 8 Halte au cabotage illimité

Le cabotage consiste à effectuer un transport national temporaire pour compte de tiers dans un État membre autre que le pays où l'entreprise de transport est établie. Par exemple une firme allemande effectue un transport international à Bruxelles : après le déchargement du camion, celui-ci reprend un nouveau chargement qu'il transporte à Gand. Ce dernier transport est un transport de cabotage. Suite à l'adhésion à l'Union européenne d'un nombre croissant de pays de l'Europe de l'Est, le cabotage est devenu un véritable fléau. Il est devenu un moyen pour organiser le dumping social et un hold-up contre l'emploi des chauffeurs belges. Tant que les conditions de travail et de salaire en Europe de l'Est sont bradées, le cabotage doit être strictement réglementé et des contrôles sévères doivent être organisés.

## 9 Halte au travail en noir et au dumping social

Encore trop souvent, nous devons constater que les chauffeurs – le plus souvent étrangers – ne disposent pas des autorisations ni des documents sociaux nécessaires. Les inspections et/ou les contrôles sont très difficiles à effectuer, notamment parce que les services d'inspection belges ne peuvent pas

vérifier les données du pays d'origine ou parce que les procédures sont trop lourdes et trop compliquées. Un «Europol social», c'est-à-dire un accord de coopération européen visant à combattre la fraude sociale, et la création de banques de données intégrées pour optimiser les contrôles sont deux instruments utiles à développer d'urgence au niveau européen.

## 10 Pas de troisième manutentionnaire à l'aéroport de Zaventem

L'Europe exerce de grandes pressions sur les gouvernements fédéraux pour aller toujours plus loin dans la libéralisation des services dans les aéroports. Il en va de même pour ce qui concerne l'assistance en escale (chargement et déchargement du fret, c'est-à-dire les passagers et leurs bagages). Actuellement, deux manutentionnaires opèrent sur l'aéroport de Zaventem (Flightcare et Avia-partner). Pour l'UBOT, cela doit rester ainsi. Libéraliser davantage ce marché provoquera un véritable massacre social.

## 11 Les TEC et De Lijn : renforcer le contrôle des sociétés privées

La grève récente chez un des plus grands fermiers en Flandre a démontré qu'il reste encore beaucoup à faire en ce qui concerne les conditions de travail et de salaire dans le secteur.

En Flandre, on vient de créer un organisme de contrôle géré paritairement, VIA-SOC, qui est habilité à effectuer des contrôles chez les fermiers. Nous voulons qu'une même initiative soit prise pour les fermiers des TEC. Toutefois, cela ne dispense nullement les pouvoirs publics de rester vigilants. Lors des adjudications publiques, ils doivent veiller scrupuleusement à la qualité des soumissionnaires et vérifier plus particulièrement s'ils respectent les conditions de travail et de salaire en vigueur dans le secteur.

Si vous souhaitez recevoir le texte intégral du Mémorandum ...

... n'hésitez pas à le demander par courriel adressé à [veronique.de.roeck@btb-abvv.be](mailto:veronique.de.roeck@btb-abvv.be). Vous pouvez également le télécharger sur notre site internet [www.ubot-fgtb.be](http://www.ubot-fgtb.be) ou demander la version papier en téléphonant au n° 03 234 24 24.

## Saisie et cession sur salaires : nouveaux montants limites en vigueur au 1er janvier 2009

Les montants limites prévus pour les saisies et les cessions sur salaire sont chaque année adaptés à l'index.

Voici les nouveaux montants appliqués depuis le 1er janvier 2009.

### Revenus professionnels

% du revenu saisissable ou cessible	Revenu mensuel net 2009
0%	Jusqu'à 981,00 €
20%	981,01 € - 1.054,00 €
30%	1.054,01 € - 1.162,00 €
40%	1.162,01 € - 1.271,00 €
100%	Plus que 1.271,00 €

### Revenus de remplacement

% du revenu saisissable ou cessible	Revenu mensuel net 2009
0%	Jusqu'à 981,00 €
20%	981,01 € - 1.054,00 €
40%	1.054,01 € - 1.271,00 €
100%	Plus que 1.271,00 €

La quotité non cessible et non saisissable peut être majorée de 61 euros par enfant à charge.

## Indexation indemnité RGPT et indemnités de séjour à partir du 01.04.2009

L'indemnité RGPT et les indemnités de séjour du personnel roulant du secteur transport routier et logistique sont indexées annuellement au 1er avril.

**Indemnité RGPT :** € 1,0924 nets par heure.

### Indemnités de séjour :

- € 33,0651 nets (> 24 h hors domicile + 8 h temps de travail et/ou temps de disponibilité)
- € 13,4027 nets (< 24 h hors domicile + 8 h temps de travail et/ou temps de disponibilité)
- € 8,9897 nets (séjour fixe)

### Indemnité

- Indemnité en cas de travail de nuit - 50 ans : € 1,0465
- Indemnité en cas de travail de nuit + 50 ans : € 1,3082.

## Chômage temporaire

Tout le monde aura pu constater que notre pays traverse une crise économique très grave. C'est la raison pour laquelle les organisations syndicales représentées au sein de la Commission paritaire du Transport ont accédé à la demande des fédérations patronales du secteur Transport de marchandises & Logistique d'augmenter la durée du chômage temporaire de 4 à 13 semaines.

En temps normal, nous ne serions pas partisans d'une telle mesure. Mais sachant qu'autrement les entreprises qui sont confrontées à un manque de travail, n'hésiteraient pas à procéder à des licenciements, nous avons marqué notre accord avec l'extension du chômage temporaire. Précisément pour éviter des licenciements. Toutefois, en contrepartie, nous avons exigé dans le cahier de revendications le paiement d'un complément en cas de chômage temporaire, une espèce d'indemnités de sécurité d'existence donc, payées par le fonds social en plus des allocations de chômage.



TRANSPORT

SALAIRES



## Indexation indemnités de séjour à partir du 01.04.2009

Comme toutes les années, les indemnités de séjour du secteur commerce de combustibles sont indexées annuellement le 1 avril.

**Une indemnité forfaitaire de € 32,0097 est accordée aux ouvriers/ouvrières, par tranche commencée de 24 heures,** lorsque, par suite de nécessité de service, ils sont obligés de prendre leur repos journalier et/ou hebdomadaire, tel que prévu dans le règlement social (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006, en dehors de leur domicile ou du lieu de travail prévu dans leur contrat de travail.

## Dans les deux cas suivants le montant de l'indemnité forfaitaire de séjour est limité à € 12,8750:

- Pour le premier repos journalier tel que défini à l'article 2, lorsque les temps de travail et de disponibilité cumulés précédant ledit repos sont inférieurs à 8 heures et pour autant que ce repos ne fasse pas partie d'un séjour de plusieurs journées;
- Lorsque l'absence du domicile est inférieure à 24 heures et qu'il s'agit d'un seul repos journalier tel que défini à l'article 2.

## Assurance hospitalisation

A l'image du secteur Transport de marchandises et Logistique, une assurance hospitalisation a été conclue au profit des travailleurs du secteur Commerce de combustibles.

Si vous travaillez dans le secteur du commerce de combustibles, à partir du 1er juillet 2009, vous aurez automatiquement droit à une assurance hospitalisation contractée chez Fortis Insurance.

Cette assurance est en grande partie similaire à celle conclue dans le secteur Transport de marchandises et Logistique, mais il y a quand même quelques différences.

### Voici les principaux éléments de l'assurance hospitalisation:

- L'assurance ne couvre pas seulement les frais d'hospitalisation, mais aussi (à certaines conditions) certains soins en rapport avec la maladie en question avant ou après l'hospitalisation, ainsi que les soins ambulatoires de certaines maladies (graves) reprises sur une liste.
- L'assurance est financée par une cotisation patronale de 100 € par an. Aucune intervention personnelle n'est demandée aux travailleurs. Il ne faut donc pas introduire de demande, si vous répondez aux conditions, la cotisation patronale sera automatiquement retenue et vous serez couvert.
- Pour bénéficier de l'assurance hospitalisation, les travailleurs doivent répondre à la condition suivante: avoir été occupés pendant six mois ininterrompus dans le secteur du Commerce de combustibles (le cas échéant chez plusieurs employeurs).
- Les membres du ménage peuvent également être affiliés.
- Le personnel qui quitte le secteur sera encore couvert pendant six mois par l'assurance et aura la possibilité de reprendre l'assurance à titre individuel (c'est-à-dire de continuer à la payer lui-même et donc de bénéficier de l'avantage).
- Les employeurs qui auraient déjà conclu une assurance pour l'année prochaine, disposeront d'un an (jusqu'au deuxième trimestre de 2010) pour passer à l'assurance sectorielle. Dans les entreprises qui avaient déjà une assurance – qui serait plus avantageuse que l'assurance sectorielle – une extension de l'assurance sectorielle pourra être négociée.
- Il importe aussi de savoir que l'instauration d'une assurance sectorielle ne met nullement en cause les systèmes plus avantageux qui existeraient déjà dans l'entreprise. Ainsi, lorsque l'employeur prend lui-même en charge la prime des membres du ménage des travailleurs, il devra continuer à le faire dans le cadre du présent contrat d'assurance collectif.

Voilà les grandes lignes de l'accord.

Nous expliquons plus en détail l'accord dans l'article qui suit.



# ASSURANCE HOSPITALISATION

OUVRIERS DU COMMERCE DE COMBUSTIBLES

En route

Tous les ouvriers et ouvrières ressortissant à la commission paritaire 127 et déclarés dans la catégorie ONSS 091 sont affiliés à cette assurance, à condition qu'ils aient été occupés par un ou plusieurs employeurs relevant de la catégorie ONSS 091 (= commerce de combustibles) depuis au moins six mois ininterrompus.

## La couverture ?

### La garantie "hospitalisation"

**En cas d'hospitalisation nécessaire pour des raisons médicales, les frais suivants sont remboursés :**

- Les frais de séjour à l'hôpital
- Les honoraires
- Les frais d'examen, de traitements, de matériel médical et des médicaments
- Les frais de prothèse et d'appareils orthopédiques (dans la mesure où il y a intervention de la mutualité)
- Les frais de séjour du donneur en cas de transplantation
- Les frais des soins palliatifs à l'hôpital
- Un forfait de 620 EUR pour accouchement à domicile
- Les frais de morgue repris sur la facture d'hôpital
- Les frais de chirurgie esthétique à condition qu'il s'agisse de chirurgie réparatrice
- Les frais du test de mort subite du nourrisson
- Les frais de transport urgent et médicalement nécessaire à l'hôpital.

### La garantie "pré- et post-hospitalisation"

Au cours de la période d'un mois précédant l'hospitalisation et de trois mois suivant l'hospitalisation, les frais suivants sont remboursés à condition qu'ils soient repris dans la nomenclature de l'INAMI :

- Les soins médicaux ambulatoires
- Les honoraires
- Les prothèses et appareils orthopédiques (dans la mesure où il y a intervention de la mutualité)

### La garantie "Maladies graves"

Sont également remboursés dans la mesure où ils sont repris dans la nomenclature de l'INAMI, les frais des soins liés aux maladies graves suivantes :

Sida, sclérose latérale amyotrophique, brucellose, méningite cérébro-spinale, choléra, diabète, diphtérie, encéphalite, cancer, leucémie, malaria, charbon, mucoviscidose, sclérose en plaques, dialyse rénale, varicelle, poliomyélite, dystrophie musculaire progressive, tétanos, tuberculose, typhus et paratyphus, hépatite virale, typhus exanthématique, maladie d'Alzheimer, maladie de Creutzfeldt-Jacob, maladie de Crohn, maladie d'Hodgkin, maladie de Parkinson, maladie de Pompe.

### La garantie "étranger"

La garantie est maintenue lorsque les trois conditions suivantes sont remplies :

- l'hospitalisation doit avoir un caractère urgent et imprévisible ou un accord préalable a été conclu avec la mutualité;
- une intervention légale est prévue;
- pendant les douze mois précédant le sinistre, l'affilié n'a pas séjourné plus de trois mois à l'étranger (pour les travailleurs frontaliers, le pays de résidence est assimilé à la Belgique).

Si les conditions fixées ne sont pas remplies, le remboursement est limité à un montant de 75,00 EUR par jour d'hospitalisation. Les frais avant et après l'hospitalisation sont remboursés à concurrence de 50%. Les frais relatifs aux maladies graves ne sont pas remboursés.

## Que faire en cas de sinistre ?

Lorsque vous avez été hospitalisé, vous devez fournir les documents suivants à Fortis Insurance Belgium :

### A) La déclaration du sinistre :

Vous pouvez compléter ce document vous-même. Veillez particulièrement à ce que toutes les données personnelles (nom, adresse, numéro du compte bancaire, numéro du contrat, dénomination sociale, ...) soient correctement et lisiblement complétées. Ceci accélérera sensiblement le traitement de votre dossier.

### B) Le document "demande de remboursement des frais médicaux"

### C) La preuve d'occupation :

Afin que Fortis Insurance Belgium puisse vérifier votre droit au remboursement, vous devez apporter la preuve (attestation d'occupation ou copie du document C4) que vous travailliez en tant qu'ouvrier dans le secteur du commerce de combustibles au cours des six derniers mois précédant l'hospitalisation. Conservez donc toujours une copie de ces documents.

Dès que toutes les factures et notes d'honoraires sont en votre possession, envoyez votre dossier complet (c'est-à-dire factures + avis de sinistre + attestation d'occupation) sous enveloppe fermée à l'adresse suivante :

Fortis Insurance Belgium  
Département Health Care  
Bureau Sinistres Entreprises  
Boulevard du Botanique 20  
1000 BRUXELLES



**Lorsque l'hospitalisation est la conséquence d'un accident, nous vous demandons de nous transmettre l'avis de sinistre dans les 15 jours ouvrables à l'adresse ci-dessus.**

- Une franchise de 100 EUR par année d'assurance est à votre charge si vous optez pour une chambre commune ou une chambre double.
- Une franchise de 300 EUR par année d'assurance est à votre charge si vous optez vous-même pour une chambre privée.

### Quand expire le droit à l'intervention ?

L'affiliation se termine six mois après le moment où vous ne répondez plus aux conditions d'affiliation susmentionnées à la suite de votre sortie de service ou d'une interruption de carrière complète ou d'un crédit-temps complet, à moins qu'endéans les 6 mois vous repreniez le travail ou soyez à nouveau occupé en tant qu'ouvrier ressortissant à la sous-commission paritaire 127 déclaré dans la catégorie ONSS 091 comme stipulé dans la CCT. Dans ce dernier cas, la couverture reste d'application et aucune condition d'ancienneté complémentaire n'est exigée dans le cadre de la reprise du travail ou de la nouvelle occupation.

### Que se passe-t-il lorsque vous perdez le bénéfice de la couverture collective ?

En cas de perte de la couverture collective, vous pouvez demander une assurance individuelle auprès de Fortis Insurance Belgium : c'est ce qu'on appelle la poursuite à titre individuel.

Vous avez même droit à une poursuite à titre individuel sans formalités médicales ni surprimes si au cours des deux années précédant la perte de la couverture collective, vous avez été affilié de manière ininterrompue, à une assurance hospitalisation. Notez qu'aussi bien les assurances hospitalisation collectives que les assurances hospitalisation individuelles entrent en ligne de compte. En revanche, les contrats des mutualités ne sont pas pris en considération.

Les conditions générales sont celles en vigueur au moment de la poursuite et la prime correspond à votre âge au moment de la demande de la poursuite à titre individuel. Au moment de votre départ, vous recevrez de votre employeur un document que vous pouvez utiliser pour demander la poursuite à titre individuel auprès de Fortis Insurance Belgium. Ce document reprendra le moment précis de la perte de la couverture collective ainsi que les données de contact

de Fortis Insurance Belgium. Ensuite, vous avez 30 jours pour demander la poursuite à titre individuel.

En plus du droit à la poursuite à titre individuel, vous pouvez également préfinancer la prime individuelle. Grâce à ce préfinancement, la poursuite ne se fera pas à la prime qui correspond à votre âge au moment de votre départ, mais à la prime correspondant à votre âge au moment de la souscription du préfinancement.

### Voici un exemple à titre d'illustration : supposons que vous ayez aujourd'hui 35 ans.

Si vous décidez de commencer maintenant à préfinancer votre prime individuelle, vous aurez la possibilité au moment de quitter le secteur de souscrire une assurance individuelle au tarif de votre âge actuel, soit 35 ans, et non au tarif de votre âge au moment du départ.

Comme produit de préfinancement de l'assurance hospitalisation, Fortis Insurance Belgium vous propose "AG Care Vision". AG Care Vision ne garantit pas seulement l'âge d'entrée, mais vous offre également la possibilité de compléter la couverture collective via le produit AG Care Vision avec garantie Delta.

Comme le préfinancement a un caractère purement individuel, l'employeur n'intervient pas.

### Renseignements complémentaires ?

Toutes les informations et les documents concernant cette assurance hospitalisation seront bientôt à votre disposition sur le site du Fonds Social du Commerce de combustibles ([www.127.be](http://www.127.be)). Vous pouvez bien sûr contacter également les secrétariats régionaux de l'UBOT qui se feront un plaisir de vous aider.

# JOURNÉE DU JEUNE MILITANT UBOT-CENTRALE DU METAL: UN GRAND SUCCÈS!

Le lundi 16 mars, quelque 120 jeunes militants métallos et militants du syndicat du transport se sont retrouvés à Anvers pour la Journée du jeune militant de l'UBOT et du Métal flamand. A l'ordre du jour figuraient cinq visites d'entreprise, une intervention de la ministre flamande de la Mobilité Kathleen Van Brempt et un spectacle du comique anversois Nigel Williams.

Les jeunes furent accueillis par Frank Moreels, secrétaire fédéral de l'UBOT et par Ortwin Magnus, secrétaire général des métallurgistes flamands. Après la séance d'ouverture, les participants ont été répartis en cinq groupes pour visiter respectivement New Holland, Umicore Hoboken, Hansen Transmission, le Deurganckdok et le Centre de formation du Port d'Anvers. Cela nous semblait la meilleure manière de faire connaissance avec l'environnement de travail de chacun.

A midi, un repas convivial a été servi dans les bâtiments de la PMB, la section provinciale des métallos anversois, et la journée fut clôturée là où elle avait commencé, dans la salle des fêtes de l'Union belge des Ouvriers du Transport. Frank Moreels, Herwig Jorissen et la ministre flamande de la Mobilité, Kathleen Van Brempt, ont adressé la parole aux jeunes militants. Ils ont souligné tous les trois l'importance des prochaines

élections régionales et européennes. Dans la période de crise actuelle, il est de la plus haute importance de donner une traduction politique aux revendications des ouvriers. Herwig Jorissen et Frank Moreels ont souligné que lors des prochaines élections, chaque voix compte. Il y a en effet des partis politiques qui trépignent d'impatience de porter au pouvoir une coalition de droite qui ne gouvernera pas seulement contre les travailleurs, mais qui – avec des partis comme celui de De Decker – mettront tout en œuvre pour briser le pouvoir des organisations syndicales.

Frank Moreels et Herwig Jorissen n'ont pas manqué de rappeler l'importance de cette initiative commune et de la collaboration

entre les deux centrales. Au sein de la FGTB, il est important que les petites centrales collaborent afin de faire entendre leur voix. De la même manière, les jeunes doivent veiller à ce que leur voix soit entendue au sein de l'organisation syndicale. La Journée du jeune militant a été clôturée par un spectacle fortement apprécié du comique et ancien militant métallo Nigel Williams.

La Journée du jeune militant a été l'occasion de constater qu'en cette période de crise, les ouvriers du transport et les ouvriers du métal sont logés à la même enseigne. Il est vrai que ce qui n'est pas produit, ne peut pas être transporté. Une bonne participation, une collaboration réussie, une excellente initiative qui mérite un suivi, voilà la conclusion de toutes les parties.





# LE SAVOIR C'EST LE POUVOIR!

ENROUTE

## LES MILITANTS DE L'UBOT EN SONT CONSCIENTS

Le 16 mars 2009, les militants flamands des entreprises d'autobus et d'autocar se sont retrouvés pour leur troisième jour de formation déjà. Le matin, monsieur Aussems de Fortis Insurance est venu exposer en détail la pension complémentaire sectorielle et le volet solidarité y afférent. A l'issue de la matinée, les militants étaient convaincus que leur pension extralégale est en de bonnes mains chez Fortis Insurance.



L'après-midi, c'était au tour des trois dames de VIA-SOC, organisme de contrôle géré paritairement qui a été créé pour effectuer des contrôles chez les fermiers de la société De Lijn. Heidi, Chantal et Inge ont passé avec succès l'épreuve des nombreuses questions posées par les militants.

Le jeudi 2 avril 2009 a eu lieu à Liège une deuxième journée de formation qui avait pour thème « la communication » et qui a réuni une cinquantaine de délégués. C'était la première fois que les militants liégeois du secteur autobus et autocars ont pu suivre la formation, grâce au recours au système du congé éducation payé.

La secrétaire Frida Kaulen, ses collaborateurs Carméla Leo et David Cultraro et leurs délégués ont eu le plaisir d'accueillir les délégués de Bruxelles et leur secrétaire Sandra Langenus, qui se sont joints à eux.

Après une brève présentation sur le déroulement de la journée, Véronique du secrétariat fédéral a fait un petit exposé sur les cahiers de revendication, a remercié les participants à l'action de l'ETF du 2 mars dernier et a lancé un appel à une nouvelle manifestation internationale le 15 mai 2009 à Bruxelles.

Ensuite, les collaborateurs du CEPAG, Nicolas et JoJo, ont pris le relais. Vu l'importance du groupe et afin de mieux travailler, il a été décidé de scinder les participants en deux parties pour que chaque délégué puisse profiter au maximum des conseils reçus par les deux formateurs. Même si certains délégués avaient déjà eu un aperçu de cette matière car beaucoup suivent actuellement les cours de la Fondation André Renard à Liège, tout le monde s'est montré très enthousiaste au sujet du thème abordé.

Le fait de confronter les militants des différentes entreprises mais aussi des deux régions du pays a été jugé extrêmement positif et intéressant dans la mesure où chacun a pu parler de ces expériences, notamment en matière de communication.

Le temps de midi autour d'un buffet froid a également été le moment de partager des expériences entre travailleurs.

L'après-midi a été consacrée à la communication écrite.

Cette journée a été très enrichissante pour les participants, et nous avons déjà tous ensemble pris rendez-vous le 3 juin prochain pour une nouvelle formation, où nous accueillerons bien volontiers les collègues de Bruxelles qui ont été enthousiasmés par la qualité de la formation et de l'accueil qui leur a été réservé.

Le lundi 27 avril 2009, une trentaine de militants se sont réunis Rue des Maux à Tournai pour suivre une journée de formation, également consacrée au thème de la communication.

JoJo et Jean-Luc du CEPAG ont assuré la formation de ce groupe de militants. Comment se présenter ? Comment convaincre ses collègues au travail ? Comment rédiger un tract ? Voilà quelques aspects qui ont été abordés lors de cette journée intéressante.

Un programme adapté avait été prévu pour les militants du secteur autobus et autocars de Tournai, de Charleroi et du Brabant wallon. Au menu, un plat exclusivement sectoriel. Jan De Man du Fonds social Autobus & Autocars et son collègue Rudy ont passé en revue tous les avantages sociaux complémentaires offerts par le Fonds social aux travailleurs du secteur.

Après un buffet savoureux, Philippe Duquene, le propagandiste UBOT pour le secteur Bus & Cars, a exposé en détail le plan de sécurité du TEC, appelé Sécuritec.

Évidemment, pendant le lunch et à l'issue de la formation, les militants ont eu largement l'occasion d'échanger informations et expériences.





# PLUS NOUS COMPTONS DE MEMBRES ... PLUS NOUS SERONS FORTS!

La force d'une organisation syndicale se mesure au nombre d'affiliés qu'elle compte. Cela peut paraître quelque peu simpliste, mais il y a quand même un fond de vérité. S'il est vrai que l'UBOT est le syndicat le plus combatif et le plus militant dans le secteur du transport, plus nous compterons d'affiliés, plus nous serons forts face aux employeurs. Plus nous compterons de membres, plus le monde politique nous écoutera.

## Bref, plus l'UBOT comptera d'affiliés, plus on VOUS écoutera

Plus l'UBOT comptera de membres, mieux ce sera pour ses affiliés, et donc pour vous. Plus l'UBOT comptera d'affiliés dans votre entreprise, plus elle pourra peser sur l'employeur. Plus l'UBOT sera forte, mieux elle pourra défendre vos droits. Vous avez donc intérêt à être membre d'une organisation forte et à rendre cette organisation plus forte encore. En renforçant l'UBOT, vous renforcez donc votre position de chauffeur, d'ouvrier logistique, de chauffeur de taxi, de déménageur, d'ouvrier de l'assistance dans les aéroports, de conducteur de bus, ...

## Aidez-nous à nous renforcer: recrutez des membres

Comme membre ou militant de l'UBOT, vous êtes le mieux placé pour recruter de nouveaux membres. Vous savez en effet pourquoi vous êtes et restez affilié à l'UBOT. Vous savez aussi pourquoi l'UBOT est le syndicat le plus efficace dans votre secteur. Vous connaissez le mieux les arguments pour convaincre vos collègues. C'est pourquoi, nous faisons appel à vous. Aidez-nous à recruter des membres, aidez-nous à nous renforcer, vous vous renforcerez vous-même!

## Choisissez pour le progrès

Distribuez le dépliant «Choisissez pour le progrès». Donnez le dépliant à vos collègues qui ne sont pas affiliés à l'UBOT. Parlez-en, discutez-en! Le dépliant vous explique pourquoi les professionnels du secteur transport & logistique

ont tout intérêt à s'affilier à l'UBOT, il expose les principaux éléments à connaître dans le secteur et donne la parole à des ouvriers qui expliquent pourquoi ils ont adhéré à l'UBOT.

## Paquet de bienvenue pour les nouveaux membres

Tous les nouveaux membres de l'UBOT reçoivent un beau paquet d'accueil. Un paquet d'informations intéressantes et utiles pour les travailleurs de nos secteurs:



## un sac pratique avec un numéro récent de notre magazine En Route;

- l'agenda de poche de l'UBOT qui contient une multitude d'informations utiles sur les salaires et les conventions collectives;
- toute une série d'autres informations utiles.

## Et un kit pratique pour les professionnels du secteur transport & logistique:

- un Bic UBOT,

- une "Swiss Card" de la célèbre marque suisse Victorinox contenant quelques outils utiles pour vous «dépanner» en cours de route (un petit couteau, une lampe de poche, une loupe, des ciseaux, un tournevis, ...)



## Les recruteurs ne sont pas laissés de côté!

Celui qui recrute des nouveaux membres renforce l'UBOT et renforce sa propre position de délégué ou de militant face aux patrons et au monde politique. Et cela mérite un grand merci. Merci donc à tous ces membres et ces militants qui depuis des années recrutent des membres! A la prochaine réunion du Conseil fédéral des militants (COFEMI) que nous organiserons après les vacances, nous sommes décidés à récompenser les meilleurs recruteurs. Qui plus est, un prix surprise sera remis aux recruteurs les plus actifs. De plus, les secrétaires régionaux de l'UBOT pourront également «fêter» leurs recruteurs les plus méritants (membres et militants). Comment? Ils vous le raconteront eux-mêmes!

*Vers la mi-mai 2009, toutes nos sections régionales seront équipées d'un lecteur de cartes digital, ce qui facilitera bien entendu la lecture de vos prestations.*

*Cette information sera liée à notre programme de calcul des salaires. Chaque secrétariat de l'UBOT pourra donc calculer votre salaire sur la base de votre carte digitale. Si vous doutez que votre employeur vous paie correctement, il n'y a qu'une seule adresse... l'UBOT!*

*Vous souhaitez acheter vous-même un lecteur de carte? Grâce à votre affiliation à l'UBOT, vous bénéficiez d'une réduction importante sur le prix normal. Pour de plus amples renseignements, consultez la publicité ci-contre!*

## Vous voulez nous aider à recruter? Faites-le nous savoir!

Vous avez envie de participer à notre campagne de recrutement? Faites-le nous savoir! Le plus facile est de passer par votre secrétaire régional. Vous trouverez ses coordonnées en dernière page. Vous pouvez aussi contacter directement le siège principal de l'UBOT fédéral: Veronique.de.roeck@btb-abvv.be | Tél: 03 224 34 34 | GSM: 0494/10 86 87. Ou en envoyant un lettre à: UBOT, campagne de recrutement, à l'attention de Véronique De Roeck, Paardenmarkt 66, 2000 Antwerpen.



## SUR MESURE POUR LE CHAUFFEUR

Tachygraphe numérique, toutes vos prestations enregistrées.

### RAPIDITÉ ET PRÉCISION

Il suffit d'insérer la carte dans un lecteur pour que les données s'affichent immédiatement à l'écran. Oreditach lit votre carte chauffeur sans perte de temps de conduite.

### IMPRESSION INSTANTANÉE

En plus, vous pouvez imprimer immédiatement les heures effectuées et les dépassements des temps de repos et de conduite. Vous pouvez sélectionner librement la période.

### LES TEMPS DE CONDUITE ET DE REPOS EN UN CLIN D'OEIL

Toutes les heures effectuées sont affichées, ainsi que les dépassements de temps de conduite et de repos. Le temps qu'il vous reste à conduire est calculé.

### INSTALLATION FACILE

Oreditach Print est fourni sur clé USB. Vous n'avez pas besoin de signer de contrat de maintenance. Ainsi, Oreditach Print et votre carte chauffeur forment une combinaison unique.



Oreditach Print est disponible à partir de 69,00 euro\*

## Action spéciale pour les membres de l'UBOT: 30% de réduction!

Commandez votre Oreditach Print via [orditach@btb-abvv.be](mailto:orditach@btb-abvv.be) ou appelez le 03 224 34 37 et versez le montant de € 48,28\* sur le compte de l'UBOT: 220-0962805-19. Votre exemplaire sera à votre disposition dans votre agence UBOT locale dans les 14 jours.

\* TVA 21% incluse. Hors lecteur de carte. 1 licence par carte.

Oreditach Print est un produit d'Orditool. Pour en savoir plus, visitez le site [www.orditool.com](http://www.orditool.com), envoyez un e-mail à [info@orditool.com](mailto:info@orditool.com) ou appelez le +32 (0)15 28 24 51



PIONNIERS EN LOGICIELS DE TRANSPORT



# APTITUDE PROFESSIONNELLE TRANSPORT DE PERSONNES TRANSPORT DE MARCHANDISES

La directive européenne 2003/59 du 15 septembre 2003 relative au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue de certains conducteurs routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs a été transposée en 2007 dans la législation belge par l'arrêté royal du 4 mai 2007.

Cela signifie concrètement que les chauffeurs professionnels affectés aux transports de marchandises et de personnes doivent dorénavant être en possession d'un certificat d'aptitude professionnelle. Sans certificat d'aptitude professionnelle, pas de permis de conduire valable !

Cette mesure avait déjà été instaurée depuis le 10 septembre 2008 dans le transport de personnes. Dans le transport de marchandises, elle entrera en vigueur le 10 septembre 2009. De la sorte, la formation continue devient une réalité concrète.

## Qu'est-ce qui change concrètement ?

### Transport de personnes

- Si vous avez obtenu votre permis de conduire D, D+E, D1 ou D1 + E avant le 9 septembre 2008, vous êtes dispensé sur la base de vos «droits acquis» de l'examen de qualification initiale D ainsi que du certificat d'aptitude professionnelle jusqu'au 15 septembre 2015 (formation continue).
- Si vous obtenez votre permis de conduire D, D+E, D1 ou D1 + E après le 9 septembre 2008, vous devez passer, outre l'examen de permis de conduire, l'examen théorique et pratique de qualification de base D.

### Transport de marchandises

- Si vous avez obtenu votre permis de conduire C, C+E, C1 ou C1 + E avant le 9 septembre 2009, vous êtes dispensé sur la base de vos «droits acquis» de l'examen de qualification initiale C ainsi que du certificat d'aptitude professionnelle jusqu'au 10 septembre 2016 (formation continue).
- Si vous obtenez votre permis de conduire C, C+E, C1 ou C1 + E après le 9 septembre 2009, vous devrez passer, outre l'examen de permis de conduire, l'examen théorique et pratique de qualification de base C.

## Formation continue pour obtenir la prolongation de la durée de validité du certificat d'aptitude professionnelle dans le transport de marchandises et de personnes

Ces cours doivent être suivis dans un centre de formation agréé. La durée minimum des cours est de 35 heures, mais ces heures peuvent être étalées sur une période de cinq ans. Par cours de formation continue d'au moins 7 heures (= 1 module), 7 points de crédit sont accordés. Par module de formation continue d'au moins 7 heures, le chauffeur reçoit du centre de formation agréé un certificat de formation continue. La durée du certificat d'aptitude professionnelle ne sera prolongée que si l'on produit un certificat de formation continue de 35 heures, le cas échéant étalées sur une période de cinq ans.

Les chauffeurs qui ont obtenu leur permis de conduire avant le 9 septembre 2008 (transport de personnes) ou avant le 9 septembre 2009 (transport de marchandises) et qui reçoivent donc automatiquement la qualification initiale d'aptitude professionnelle, sont toutefois obligés de suivre une formation continue s'ils veulent conserver leur permis de conduire. Pour cette formation continue, ils ne doivent pas passer d'examen, il leur suffit de suivre le cours (qui est obligatoire).

Au vu des normes qui sont imposées, on peut conclure que l'obtention du certificat de qualification professionnelle pour les **nouveaux chauffeurs** ne sera pas une sinécure.

## L'examen théorique est constitué de trois parties :

- 100 questions à choix multiple et/ou à réponse directe;
- Des études de cas;
- Une épreuve orale.

Pour réussir, il faut obtenir au moins 80% pour chacune des parties de l'examen. Les résultats des examens restent valables pendant trois ans, les différentes parties des examens coexistent l'une à côté de l'autre et ne doivent pas être passées selon un ordre préétabli. En pratique, cela signifie donc que si l'on n'obtient pas les 80% requis pour une partie, on peut repasser cet examen plus tard.

L'examen pratique comprend des manœuvres, une épreuve de conduite sur la voie publique et une épreuve testant l'aptitude professionnelle.

Tant en ce qui concerne la théorie que la pratique, l'accent n'est pas seulement mis sur la conduite elle-même, mais aussi sur de nombreux autres sujets comme les temps de conduite et de repos, l'estimation correcte de situations sur la route, les opérations de chargement et de déchargement, la technique, la sécurité, ... L'examen pourra donc facilement durer 6 heures.

Mais ceci ne vaut donc que pour les nouveaux chauffeurs. Les «anciens» ne doivent suivre que la formation continue obligatoire de 35 heures, étalées sur une période de cinq ans.

Provisoirement, seuls le GOCA, le VDAB, le FOREm et Bruxelles Formation organisent les examens. Le coût de l'examen de qualification initiale est à charge de la personne qui passe l'examen.

La formation continue pourra uniquement être suivie dans les centres de formation agréés par le SPF Mobilité et qui offriront les modules approuvés par ce même SPF.

Il va de soi que l'UBOT défend la position que le coût des heures de formation et de formation continue est à payer par les employeurs. Mais cette matière doit encore être discutée entre partenaires sociaux. Nous ne manquerons pas de vous tenir au courant du résultat de ces négociations.

# INTERSIEGE DE DHL-EXEL

à Anvers du 27 avril 2009

Un nombre croissant d'entreprises dans lesquelles l'UBOT compte des délégués, ont des sites dans l'ensemble du pays. D'où l'importance et la nécessité croissante de réunir les militants élus de ces différents sites. C'est pourquoi, l'UBOT a organisé une première réunion intersiège après les élections sociales pour les militants des différents sites de DHL-Exel.

Il était réconfortant de constater qu'à une exception près (Limbourg), tous les sites de DHL-Exel étaient représentés. Après avoir fait connaissance, les secrétaires et les militants ont passé en revue les activités dans les différents sites et notamment la situation actuelle de l'emploi. Malgré la crise économique, la conclusion était que le volume du travail reste suffisamment grand dans la plupart des sites, même si les volumes connaissent de fortes fluctuations. Un problème épineux - qui constitue aussi un fil rouge - est que DHL-Exel continue de recourir en masse à des travailleurs intérimaires pour faire face à

ces pointes et qu'à ces moments de grande activité, les travailleurs sont contraints de prester des heures supplémentaires. L'annonce d'un stop à l'embauche et le fait que dans certains sites il existe une convention flexibilité et dans d'autres pas, complique foncièrement la possibilité de trouver une solution à ce problème. De plus, l'harmonisation entre les différents sites est également un processus laborieux parce que lors d'opérations d'harmonisation précédentes dans d'anciens sites de DHL, l'employeur a trahi la confiance des travailleurs. De ce fait, les travailleurs sont fort méfiants et réticents par rapport aux nouveaux plans et projets d'harmonisation. Enfin, l'importance d'organiser une communication efficace entre l'UBOT et ses militants d'une part et entre les militants eux-mêmes d'autre part a une fois de plus été mise en évidence. C'est pourquoi, une nouvelle réunion a déjà été fixée. Rendez-vous donc le 28 septembre à Anvers, où nous espérons rencontrer cette fois-ci tous les délégués de tous les sites !



# OSANLOO MANSOUR

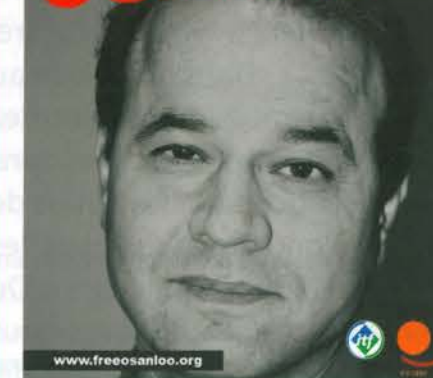
11 juillet 2007 - 11 juillet  
2009 : 731 jours en prison  
pour activités syndicales

Dans nos éditions précédentes, nous vous avons déjà raconté l'histoire de ce syndicaliste iranien. Arrêté, molesté et condamné à cinq ans de prison ferme en Iran. Pourquoi ? Pour la simple raison d'avoir créé un syndicat indépendant des conducteurs de bus à Téhéran.

Notre camarade Osanloo Mansour purge toujours sa peine dans la prison d'Evin à Téhéran, avec un minimum de soins médicaux, sans le moindre espoir d'une remise en liberté anticipée.

Voilà deux ans que ce courageux militant syndical est en prison. 731 jours qui démontrent à quoi mène le fanatisme religieux qui bafoue les droits de l'homme les plus élémentaires en Iran, tels que la création de syndicats libres. Les intégristes religieux sont par définition les ennemis de la démocratie et donc automatiquement de l'UBOT.

# FREE OSANLOO



www.freeosanloo.org



# FLANDRE ORIENTALE

19 avril 2009 | Réunion du comité régional Transport routier & Logistique

Dimanche matin 19 avril 2009, un matin très ensoleillé. Et pourtant, quelque 25 délégués et militants d'une douzaine d'entreprises ont répondu présent à la deuxième réunion du comité régional du groupe professionnel Transport routier & Logistique.

Comme l'UBOT est une organisation qui bouge et que des tas de choses ont eu lieu, sont en train de se dérouler ou se passeront encore, l'ordre du jour de la réunion était à nouveau très chargé, voire surchargé.

Les évaluations et le suivi des différentes actions et journées d'étude qui ont été organisées depuis la dernière réunion se sont succédé à un rythme effréné : apnée du sommeil, shopping des commissions paritaires dans le secteur des déchets, boîte noire et sécurité des parkings, journée des jeunes militants, directive sur le temps de travail des conducteurs indépendants, la liste était

longue. L'examen de ces différents points a suscité de vives discussions intéressantes. Le dossier auquel nous nous sommes attardés le plus était bien sûr la problématique du cabotage. Vu la crise économique et ses conséquences dans toutes les entreprises, le cabotage est un sujet bien brûlant.

Comment éviter l'abus massif du système du chômage temporaire par lequel nos membres sont mis au chômage alors que des sous-traitants, des intérimaires, des travailleurs étrangers sont au travail ou, pire encore, sont engagés par les employeurs pour faire notre travail ? Il faut d'urgence prendre des mesures pour y mettre fin ! Alors monsieur Schoupe, qu'attendez-vous pour agir ?

Ensuite, nous avons examiné les cahiers revendicatifs des différents secteurs, abordé la campagne «Travail décent», commenté le

mémorandum de l'UBOT pour les élections régionales et européennes du 7 juin, évalué les formations sectorielles et interprofessionnelles, exposé les dernières conventions collectives et les récentes modifications légales et conventionnelles et annoncé le calendrier des activités des mois à venir.

Après avoir fait le tour des entreprises où il n'y avait que de mauvaises nouvelles à glaner (chômage, licenciements, restructurations, reprises, ...), une tentative a été entreprise pour trouver un candidat au trophée du «chauffeur de camion de l'année». Comme cette première tentative a été vaine, il fut décidé de lever la réunion du comité régional. Une fois de plus, les absents ont eu tort. Une fois de plus, la démonstration a été faite que l'UBOT de la Flandre orientale est bien vivante. Alors, rendez-vous à notre prochaine réunion !

## THE ROAD TO VICTORY

### CHAUFFEURS DE BUS ET DE CAMION

VOUS RECEVREZ LA VISITE DE LA **FGTB UBOT** !  
Ensemble, on est plus fort

<b>Lundi</b>	<b>8/6/09</b>	Brucargo [Bruxelles/Brabant flamand]
<b>Mardi</b>	<b>9/6/09</b>	Zaventem (lieu élections sociales) [Bruxelles/Brabant flamand]
<b>Lundi</b>	<b>15/6/09</b>	LAR - Rekkem [Courtrai/Ypres/Roulers]
<b>Mardi</b>	<b>16/6/09</b>	Skaldenpark [Gand]
<b>Mercredi</b>	<b>17/6/09</b>	Brecht / Katelijne [Anvers]
<b>Jeudi</b>	<b>18/6/09</b>	Quai 702 [Anvers]
<b>Jeudi</b>	<b>25/6/09</b>	Z.I. HERSTAL [Liège]
<b>Dimanche</b>	<b>28/6/09</b>	Vlaamse Ardennen Ondersteboven [Renaix]
<b>Mardi</b>	<b>8/9/09</b>	Skaldenpark [Gand]
<b>Lundi</b>	<b>14/9/09</b>	Brucargo [Bruxelles/Brabant flamand]
<b>Mardi</b>	<b>15/9/09</b>	Zaventem (lieu élections sociales) [Bruxelles/Brabant flamand]
<b>Jeudi</b>	<b>17/9/09</b>	Gare de Raeren [Verviers]
<b>Lundi</b>	<b>21/9/09</b>	LAR - Rekkem [Courtrai/Ypres/Roulers]

Pour de plus amples informations sur le Roadshow de l'UBOT :



Appelez l'UBOT - Transport routier & Logistique  
au n° 03/224 34 34 ou envoyez  
un mail à [veronique.de.roeck@btb-abvv.be](mailto:veronique.de.roeck@btb-abvv.be)  
[www.ubot-fgtb.be](http://www.ubot-fgtb.be)



FEDERAAL SECRETARIAAT BTB WEGVERVOER & LOGISTIEK  
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 - [veronique.de.roeck@btb-abvv.be](mailto:veronique.de.roeck@btb-abvv.be)



**PROVINCE 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 [btb.antwerpen@btb-abvv.be](mailto:btb.antwerpen@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 [btb.turnhout@btb-abvv.be](mailto:btb.turnhout@btb-abvv.be) ■ **2800 Mechelen - Zakstraat 16** tel.: 015/29.90.48 - 014/40.03.70 - fax: 014/42.28.87 | di: 09.00 - 12.00 | do: 09.00 - 12.00 / 13.00 - 16.00 [btb.mechelen@btb-abvv.be](mailto:btb.mechelen@btb-abvv.be) | Secretaris Lieve Pattyn [lieve.pattyn@btb-abvv.be](mailto:lieve.pattyn@btb-abvv.be) | Bestendig Afgevaardigde Carine Dierckx [carine.dierckx@btb-abvv.be](mailto:carine.dierckx@btb-abvv.be) | Propagandist Logistiek Tom Peeters [tom.peeters@btb-abvv.be](mailto:tom.peeters@btb-abvv.be) ▶

**PROVINCE 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 [btb.limburg@btb-abvv.be](mailto:btb.limburg@btb-abvv.be) | Secretaris Eddy Graller [eddy.graller@btb-abvv.be](mailto:eddy.graller@btb-abvv.be) | Propagandist Logistiek Tom Peeters [tom.peeters@btb-abvv.be](mailto:tom.peeters@btb-abvv.be) ▶

**PROVINCE OOST-VLAANDEREN ■ 9041 Gent-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: 08.30 - 12.30 / 13.30 - 16.30 | vrij: 08.00 - 11.00 [btb.gent@btb-abvv.be](mailto:btb.gent@btb-abvv.be) ■ **9200 Dendermonde - Dijkstraat 59** tel.: 052/25.92.59 - fax: 09/218.79.81 | op afspraak [btb.dendermonde@btb-abvv.be](mailto:btb.dendermonde@btb-abvv.be) ■ **9300 Aalst - Houtmarkt 1** tel.: 053/78.78.78 | do: 08.30 - 12.00 [btb.aalst@btb-abvv.be](mailto:btb.aalst@btb-abvv.be) | Secretaris Bart Kesteloot [bart.kesteloot@btb-abvv.be](mailto:bart.kesteloot@btb-abvv.be) ■ **9100 Sint-Niklaas - Vermorgenstraat 11** tel.: 03/224.34.35 - fax: 03/224.34.49 | op afspraak [btb.antwerpen@btb-abvv.be](mailto:btb.antwerpen@btb-abvv.be) | Secretaris Lieve Pattyn [lieve.pattyn@btb-abvv.be](mailto:lieve.pattyn@btb-abvv.be) ■ **9600 Ronse - Statiesstraat 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 [btb.ronse@btb-abvv.be](mailto:btb.ronse@btb-abvv.be) | Secretaris Didier Verdonck [didier.verdonck@accg.be](mailto:didier.verdonck@accg.be) ▶

**PROVINCE VLAAMS BRABANT & BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST | PROVINCE DU BRABANT FLAMAND ET RÉGION DE BRUXELLES - CAPITALE ■ 1080 Molenbeek - Picardstraat 69 Rue Picard** tel.: 02/511.87.68 - fax: 02/511.81.46 | ma-di-wo-do-vrij: 09.00-12.00 | ma: 13.00 - 17.30 [btb.brussel@btb-abvv.be](mailto:btb.brussel@btb-abvv.be) ■ **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 [btb.vilvoorde@btb-abvv.be](mailto:btb.vilvoorde@btb-abvv.be) ■ **3000 Leuven - Maria Theresiastraat 119** tel.: 016/22.22.05 - 02/511.87.68 | fax: 016/511.81.45 | dondagnamiddag op afspraak [btb.leuven@btb-abvv.be](mailto:btb.leuven@btb-abvv.be) | Secretaris/Secrétaire Sandra Langenus [sandra.langenus@btb-abvv.be](mailto:sandra.langenus@btb-abvv.be) ▶

**PROVINCE 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 | di-do: 14.00 - 17.30 | dondagvoormiddag en vrijdagmiddag op afspraak [btb.roeselare@btb-abvv.be](mailto:btb.roeselare@btb-abvv.be) ■ **8500 Kortrijk - Conservatoriumplein 9** tel.: 056/26.82.49 - 051/26.00.84 | fax: 051/24.08.73 | di: 09.00 - 12.00 [btb.roeselare@btb-abvv.be](mailto:btb.roeselare@btb-abvv.be) | Secretaris René Degryse [rene.degryse@btb-abvv.be](mailto:rene.degryse@btb-abvv.be) ▶ Propagandist Logistiek Annita Vandenbussche [annita.vandenbussche@btb-abvv.be](mailto:annita.vandenbussche@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 [btb.zeebrugge@btb-abvv.be](mailto:btb.zeebrugge@btb-abvv.be) ■ **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 08.30 - 12.00 [btb.oostende@btb-abvv.be](mailto:btb.oostende@btb-abvv.be) ■ **8000 Brugge - Zilverstraat 43** tel.: 050/44.10.44 - fax: 050/54.42.53 | woensdagnamiddag op afspraak [btb.brugge@btb-abvv.be](mailto:btb.brugge@btb-abvv.be) ■ **8630 Veurne - Statieplein 21** | ma: 15.00 u tot 17.00 u | Secretaris Renaud Vermote [renaud.vermote@btb-abvv.be](mailto:renaud.vermote@btb-abvv.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 / 13.30 - 16.00 | ven: 09.00 - 12.00 [ubot.charleroi@ubot-fgtb.be](mailto:ubot.charleroi@ubot-fgtb.be) ■ **7000 Mons - Rue Chisaire 34** tél.: 071/64.13.05 - fax: 071/32.29.58 | uniquement sur rendez-vous ■ **7130 Binche - Rue Gilles Binchois 16** tél.: 071/64.13.05 - fax: 071/32.29.58 | uniquement sur rendez-vous ■ **7500 Tournai - Rue des Maux 26** tél.: 069/53.27.92 - fax: 069/22.00.29 | ma-mer-jeu: 09.00 - 12.00 / 14.00 - 17.00 | lu-ven: 09.00 - 12.00 [ubot.tournai@ubot-fgtb.be](mailto:ubot.tournai@ubot-fgtb.be) ■ **7700 Mouscron - Rue du Val 3** tél.: 056/85.33.44 - fax: 056/85.33.19 | lu-ven: 08.30 - 12.00 | ma-jeu: 08.30 - 12.00 / 13.00 - 17.00 | mer: 13.00 - 17.00 [ubot.mouscron@ubot-fgtb.be](mailto:ubot.mouscron@ubot-fgtb.be) ■ **7860 Lessines, Rue Général Freyberg 11** 1<sup>er</sup> lundi du mois [ubot.lessines@ubot-fgtb.be](mailto:ubot.lessines@ubot-fgtb.be) ■ **1400 Nivelles, Rue du Géant 4/3** 3<sup>ème</sup> vendredi du mois ou sur rendez-vous 056/85.33.44 ou 071/64.12.99 uniquement sur rendez-vous et téléphoner au 069/53.27.92 | Secrétaire Philippe Dumortier [philippe.dumortier@ubot-fgtb.be](mailto:philippe.dumortier@ubot-fgtb.be) | Propagandiste Jean-Marie Lamarque [jean-marie.lamarque@ubot-fgtb.be](mailto:jean-marie.lamarque@ubot-fgtb.be) | Propagandiste Daniel Maratta [daniel.maratta@ubot-fgtb.be](mailto:daniel.maratta@ubot-fgtb.be) | Propagandiste Logistique Michel Dillies [michel.dillies@ubot-fgtb.be](mailto:michel.dillies@ubot-fgtb.be) ▶

**PROVINCES LIÈGE - NAMUR - LUXEMBOURG ■ 4000 Liège - Place Saint-Paul 9 (7<sup>e</sup> étage)** tél.: 04/221.96.50 - fax: 04/221.95.82 | lu-ma-je: 08.00 - 12.00 / 13.30 - 16.00 | ven: 08.00 - 11.00 [ubot.liege@ubot-fgtb.be](mailto:ubot.liege@ubot-fgtb.be) | Secrétaire Frida Kaulen [frida.kaulen@ubot-fgtb.be](mailto:frida.kaulen@ubot-fgtb.be) | Propagandiste Logistique David Cultraro [david.cultraro@ubot-fgtb.be](mailto:david.cultraro@ubot-fgtb.be)