



SECRETARIAT FEDERAL UBOT TRANSPORT ROUTIER

Alfons Geeraerts - Président

Frank Van Thillo - Conseiller

Paardenmarkt 66 - 2000 Anvers 1

Tél.: 03/224 34 34 - Fax.: 03/224 34 49

Lu-ma-mer-jeu: 08.30 h - 12.00 h / 13.00 h - 17.00 h

Ven: 08.30 h - 12.00 h

PROVINCE D'ANVERS

Secrétaire Walter Baes

2000 Antwerpen - Paardenmarkt 66

Tél.: 03/224 34 33/35/36 - Fax.: 03/224 34 49

Lu-ma-mer-jeu: 08.30 h - 12.00 h / 13.00 h - 17.00 h

Ven: 08.30 h - 12.00 h

Secrétaire Lieve Pattyn

2300 Turnhout - Grote Markt 48

Tél.: 014/40 03 70 Fax.: 014/42 28 87

Lu-ma-mer-jeu-ven: 08.30 h - 12.00 h

Lu: 13.00 h - 18.30 h

Jeu: 13.00 h - 17.00 h

2800 Mechelen - Zakstraat 16

Tél.: 015/29 90 48 014/40 03 70 Fax.: 014/42 28 87

Jeu: 09.00 h - 12.00 h / 13.00 h - 16.00 h

PROVINCE DU BRABANT FLAMAND

Secrétaire Rudy Sneyder

1000 Bruxelles - rue Watteu 2

Tél.: 02/511 87 68 Fax.: 02/511 81 46

Lu-ma-mer-jeu-ven: 09.00 h - 12.00 h

Lu-ma-jeu: 13.00 h - 16.00 h

3000 Leuven - Maria Theresiastraat 119

Tél.: 016/22 22 05 - 02/511 87 68 Fax.: 02/511 81 46

Ma: 09.30 h - 12.00 h - après rendez-vous

1800 Vilvoorde - Mechelsestraat 6

Tél.: 02/253 94 44 - 02/511 87 68 Fax.: 02/511 81 46

Lu-mer-ven: 09.00 h - 12.00 h - après rendez-vous

PROVINCE DU LIMBOURG

Secrétaire Eddy Graller

3500 Hasselt - Martelarenlaan 5

Tél.: 011/22 27 91 Fax.: 011/23 37 94

Lu-jeu-ven: 08.30 h - 12.00 h

Ma: 08.30 h - 12.00 h / 12.30 h - 16.00 h

PROVINCES DE LIEGE, DE NAMUR ET DU LUXEMBOURG

Secrétaire Frida Kaulen

4000 Liège - Place Saint-Paul 9

Tél.: 04/221 96 50 Fax.: 04/221 95 82

Lu-ma-jeu: 08.00 h - 12.00 h / 13.30 h - 16.00 h

Ven: 08.00 h - 11.00 h

PROVINCE DE LA FLANDRE ORIENTALE

Secrétaire Werner De Clercq

9000 Gent - Vrijdagmarkt 9

Tél.: 09/265 52 81 Fax.: 09/265 52 83

Lu: 08.00 h - 12.30 h / 13.30 h - 17.00 h

Ma-mer-jeu: 08.00 h - 12.30 h / 13.30 h - 16.30 h

Ven: 08.00 h - 12.30 h

9300 Aalst - Houtmarkt 1

Tél.: 053/78 78 78 09/265 52 81 Fax.: 09/265 52 83

Jeu: 08.30 h - 11.30 h

9200 Dendermonde - Dijkstraat 59

Tél.: 052/25 92 59 09/265 52 81 Fax.: 09/265 52 83

Secrétaire Gerard De Clercq

9600 Ronse - Statiestraat 21

Tél.: 055/21 33 79 055/21 19 20 Fax.: 055/21 81 06

Lu-ma-mer-jeu-ven: 08.30 h - 12.00 h

Lu-ma-jeu: 13.30 h - 17.30 h

Ven: 13.30 h - 16.00 h

Secrétaire Walter Baes

9100 Sint-Niklaas - Vermorgenstraat 11

Tél.: 03/760 04 14 03/224 34 33/35/36 Fax.: 03/760 04 13

Ma: 08.30 h - 12.00 h / 13.00 h - 17.00 h

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE

Secrétaire René Degryse

8800 Roeselare - Zuidpand Zuidstraat 22 b 22

Tél.: 051/21 17 00 Fax.: 051/24 08 73

Lu: 16.00 h - 17.30 h

Mer-ven: 09.00 h - 12.00 h

Ven: 14.00 h - 17.00 h

8500 Kortrijk - Conservatoriumplein 9

Tél.: 056/26 82 48 Fax.: 051/24 08 73

Ma: 10.00 h - 12.00 h

Secrétaire Ivan Victor

8400 Oostende - J. Peurquaetstraat 27

Tél.: 059/55 60 85 Fax.: 059/70 51 33

Lu-ma-mer-jeu-ven: 08.30 h - 12.00 h / 14.00 h - 18.00 h

Sa: après rendez-vous.

Juillet et août:

Lu-ma-mer-jeu-ven: 08.30 h - 13.00 h

8380 Zeebrugge - Kustlaan 176

Tél.: 050/54 47 15 Fax.: 050/54 42 53

Lu-ma-mer-jeu-ven: 08.30 h - 12.30 h

Lu-ma-jeu: 13.15 h - 17.00 h

8000 Brugge - Zilverlaan 43 (Bureau 206)

Tél.: 050/44 10 44 Fax.: 050/54 42 53

Mer: 14.00 h - 17.00 h

PROVINCE DU HAINAUT

Secrétaire Bernard Ginter

6000 Charleroi - rue de Montigny 42

Tél.: 071/30 78 7 8 Fax.: 071/32 29 58

Ma-ven: 09.00 h - 12.00 h

7000 Mons - rue Lamir 18-200

Tél.: 065/32 38 11 071/30 78 7 8 Fax.: 071/32 29 58

Lu: 09.00 h - 12.00 h

7500 Tournai - Place Verte

Tél.: 069/22 61 51 071/30 78 78 Fax.: 071/32 29 58

Jeu: 09.00 h - 12.00 h

Secrétaire Charles Vandecasteele

7700 Mouscron - rue du Val 3

Tél.: 056/85 33 22 Fax.: 056/85 33 29

Lu-ma-jeu-ven: 08.00 h - 12.00 h

Ma-mer-jeu: 13.30 h - 17.00 h

Dans ce numéro:

4→ Conséquences sociales de l'enjeu politique de l'Eurobus

Holding | 8→ Du Mont Blanc au

livre noir | **10→** Taxis: Hausse

nationale des prix, baisse des prix a

Bruxelles? | **11→** Conflit social chez

DHL Aviation: victoire syndicale!

12→ Grève chez Aviapartner |

15→ Dites-le avec des panneaux |

16→ Elections sociales 2000 |

17→ Jours fériés payés | **18→**

La fatigue tue!

FGTB Union Belge des Ouvriers du Transport

ENroutée



België-Belgique
P.B.
Anvers X
8/854

déposé: Antwerpen X

bulletin trimestriel
octobre-novembre-décembre 1999

éditeur responsable:
Frank Van Thillo
Paardenmarkt 66
2000 Anvers 1

Pour 10 francs bruts par an !

Aujourd'hui, il faut être sourd ou aveugle pour ne pas se rendre compte que le secteur est mal en point. Sourd aux lamentations des fédérations patronales qui profitent de tout contact avec la presse pour se plaindre du niveau trop élevé des coûts salariaux en Belgique, de la concurrence étrangère meurtrière et de la lente congestion du réseau routier.

Aveugle parce que nous voyons de nos propres yeux les routes de plus en plus congestionnées, les camions de l'Europe de l'Est qui envahissent le marché, ...

Ne serait-il donc pas grand temps d'unir toutes les forces dans le secteur pour faire face à cette situation ? Pour les fédérations patronales, la réponse à cette question est semble-t-il négative. En effet, depuis des semaines elles se perdent dans des discussions stériles sur la question de savoir s'il faut d'abord donner les 2 francs d'augmentation prévus par la convention et ensuite indexer les salaires ou indexer d'abord les salaires et seulement ensuite accorder les 2 francs.

Mais tenez-vous bien : l'enjeu de ce débat «fondamental» est une augmentation de 10 FRANCS BRUTS PAR AN pour les chauffeurs ! Vous lisez bien : 10 FRANCS BRUTS PAR AN !

Ce qui est considéré dans les autres secteurs comme la chose la plus normale, donne dans notre secteur lieu à des journées entières de palabres, provoquant la paralysie totale de la concertation sociale.

Les fédérations patronales sont tellement persuadées d'avoir le droit de leur côté qu'ils ne jugent même pas nécessaire de soumettre leur position à leurs membres.

Et c'est vrai, quel patron refuserait d'accorder 0,04 francs de plus par heure à ses chauffeurs ?

Ces plaisanteries ont assez duré et ne sont pas sans danger pour le secteur. Par leur intransigeance, les patrons manifestent clairement leur refus d'un débat sérieux au sein de la commission paritaire du transport de choses pour compte de tiers au sujet des menaces évidentes qui planent sur le secteur.

L'une des principales propositions formulées par le conciliateur social était l'organisation d'un débat approfondi au sujet de la valorisation de l'expérience professionnelle des chauffeurs. Si on réduit la concertation dans le secteur à des chicaneries interminables sur des points et des virgules, on ne peut attendre de l'UBOT qu'elle reste indéfiniment à la table de négociation.

Frank Van Thillo
Conseiller

En dépit de l'accroissement du nombre de kilomètres/tonne parcourus annuellement, notre secteur affronte une situation fort difficile, confronté comme il est à des problèmes structurels tels la rentabilité anormalement basse des petites entreprises, l'absence de contrôle du respect de la législation, le manque de personnel, etc. A cela s'ajoute que le transport routier est devenu le bouc émissaire des médias qui l'accusent de tout ce qui ne va pas sur nos routes.



contenu

Éditorial	3
Autocars	4
Entreprises de déménagement	7
Transport & manutention de marchandises	8
Taxis	10
Assistance dans les aéroports	11
Commerce de combustibles divers	14

colophon

Frank Van Thillo **Rédaction**
Jan Luyckx
Houchy Namayechi
Peter Verheyden
Véronique De Roek

lu'cifer **Mise en page**

Drukkerij Bulckens, **Imprimerie**
Herentals

Sabrina Vandierendonck **Photos**
Werner De Clercq
Associated Press



Conséquences sociales de l'enjeu politique de l'Eurobus Holding

L'EUROBUS HOLDING A VU LE JOUR EN DÉCEMBRE 1996.

Je me rappelle encore cette soirée organisée au sein de la S.A. TCM-Cars où Monsieur Phlypo expliquait : "Le secteur du transport public connaît une profonde mutation, on assiste à l'émiettement des monopoles publics un peu partout en Europe. La création d'Eurobus Holding répond à la motivation de faire face à l'offensive des groupes étrangers."

Les quatre sociétés qui ont fondé le groupe sont : la SRWT (public - 27%), SADAR, SATRACOM, et les autobus de Genval (privés). C'est ensuite que TCM a été racheté par le groupe au prorata de leur pourcentage respectif.

Monsieur PAULY (SADAR) devenu administrateur chez TCM, nous affirmait qu'il n'y aurait pas de perte d'emplois. Depuis lors, 3 des 4 autocars de la société ont été vendus et le départ de deux employés, prévu dans les prochains mois, ne donnera lieu qu'à l'engagement d'un mi-temps.

Du point de vue syndical la création du holding peut avoir des avantages comme des inconvénients.

Il faudra veiller à ce que le regroupement de toute une série de sociétés privées (20 actuellement) ne se fasse au détriment de la concurrence sociale et éviter qu'un chauffeur qui perd sa place dans une firme ne puisse être engagé dans une autre du holding. L'alignement des avantages sociaux devrait se faire vers le haut.

Les élections sociales de l'année prochaine peuvent être l'occasion d'organisation, de renseignements et de revendications pour les travailleurs du holding.

Pour cette raison l'UBOT va tenter d'organiser les élections sociales au niveau du groupe EUROBUS HOLDING.

Le comité pour la prévention et la protection au travail (ancien C.S.H.E.) devrait améliorer les conditions de travail des chauffeurs, des mécaniciens et autres femmes d'ouvrage qui constituent l'essentiel des 640 travailleurs du holding.

Tandis que le conseil d'entreprise doit nous permettre de réaliser des projets en commun et d'avoir accès à des renseignements par exemple sur le 1,8 milliard du chiffre d'affaires du groupe et de ses 550 véhicules.

Les limites de cette société se dessinent aussi avec sa taille.

Dernièrement le Ministre flamand des Transports Steve STEVAERT a refusé que les privés forment un monopole (le soir du 21.10.1999). Gérer des sociétés de différents pays ne s'avère pas un exercice banal.

Récemment les chauffeurs de la ligne qui dessert Aix-la-Chapelle sous traitant allemand mais roulant chez SADAR ont déposé un préavis de grève parce que la direction ne leur payait pas les avantages de la dernière C.C.T. du TEC.

A nous de prendre le meilleur et d'éviter le pire.

Pour cela il faut convaincre les travailleurs de la solidarité nécessaire toujours renouvelée et jamais banalisée. Participer en masse aux élections sociales est une affirmation de reconnaissance du métier.

Bon vote !

NAMAYECHI H.,

Délégué UBOT TCM-CARS.

SERVICES PUBLICS D'AUTOBUS

Nous vous rappelons que les salaires du personnel roulant des services publics d'autobus sont augmentés de 1% à partir du 01.01.2000.

Les nouveaux salaires seront publiés dans la prochaine édition de notre « UBOT En Route ».

SERVICES SPÉCIAUX D'AUTOBUS

L'indemnité RGPT est augmentée de 247,- FB à partir du 01.01.2000.

Le nouveau montant à partir du 01.01.2000 est 1.241,- BEF.

Les salaires des services spéciaux d'autobus seront aussi augmentés de 1% à partir du 01.01.2000.

La publication des nouveaux salaires suit dans notre prochaine édition.

AUTOCARS

Les salaires dans le secteur des autocars ont été indexés au 01.10.1999. Voici les nouveaux montants:

Salaires et primes en vigueur 01-10-99 Jusqu'à 30-09-00
Adaptation à l'indice de 1,0061 %

Tourisme

Temps de service	Salaire	RGPT
jusqu'à 5.15 h	1.321	29
5.16...14 h	2.642	29
> 14 h	220	0

Navette: 1 chauffeur

Temps de service	Salaire	RGPT
10 h	2.595	290
11 h	2.883	319
12 h	3.170	348
13 h	3.464	348
14 h	3.753	348
15 h	4.046	348

Navette: 2 chauffeurs

Temps de service	Salaire	RGPT
11 h	2.177	319
12 h	2.401	348
13 h	2.627	348
14 h	2.852	348
15 h	3.078	348
16 h	3.304	348
17 h	3.527	348
18 h	3.753	348
19 h	3.978	348
20 h	4.204	348
21 h	4.430	348
22 h	4.654	348

Dispositions communes pour les trois catégories:

Heures supplémentaires: >1605,5 h d'amplitude

par semestre (01/01-30/06 01/07-31/12) 330,00 Fr.

Les heures supplémentaires prestées les dimanches,

jours fériés et leurs jours de compensation

Heures supplémentaires payées à 440 Fr.

Jour d'inactivité à l'étranger 2.215 Fr.

Prestations <5.15 h effectuées

compl. à l'étranger 2.215 Fr. 29 Fr.

Travail de garage:

Jusqu'à 6.30 h d'amplitude 2.215 Fr.

de 6.31 jusqu'à 8 h d'amplitude 2.642 Fr.

Travail de dimanche:

a) paiement des prestations au tarif normal

b) récupération endéans les 6 jours pas de salaire

c) récupération plus tard dans l'année 2.642 Fr.

Travail aux jours fériés:

d) paiement des prestations au tarif normal

e) récupération endéans les

6 jours ou plus tard 2.642 Fr.

Déplacement > 5.15 h avec

un autre moyen de transport 2.215 Fr.

Salaire horaire chômage technique 337,76 Fr.

Les salaires du secteur des autocars seront à nouveau indexés des 1% au 01.01.2000. Nous publierons les nouveaux montants dans notre prochaine édition. L'indemnité RGPT sera augmentée de 1 BEF, également au 01.01.2000, et s'élèvera donc à 30 BEF nets par heure.

PRIME SYNDICALE

Les montants de la prime syndicale de 1999 octroyée dans le secteur des autobus et des autocars sont les suivants :

- 4.100 BEF pour les travailleurs à temps plein
- 2.050 BEF pour les travailleurs à temps partiel.

Le Fonds Social des Autobus et des Autocars va envoyer à partir d'avril 2000 une carte de légitimation au domicile des ayants droit, c'est-à-dire les travailleurs occupés entre le 1^{er} avril 1999 et le 30 juin 1999 par un service public ou spécial d'autobus ou une entreprise d'autocars.

Les cartes seront payées durant la période d'avril à fin novembre 2000 par le secrétariat régional de l'UBOT, à condition que les travailleurs soient affiliés à l'UBOT depuis au moins un an.

Si vous ne pouvez pas venir personnellement au secrétariat régional, vous devez lui retourner par la poste votre carte de légitimation après y avoir apposé votre signature et indiqué le numéro de votre compte. Le secrétariat régional versera ensuite la prime syndicale sur celui-ci.

PRIMES DE FIN D'ANNÉE

Les montants des primes de fin d'année pour 1999 sont les suivants :

- Services publics d'autobus :

SRWT:	68.524 BEF bruts
VVM:	75.036 BEF bruts

- Services spéciaux d'autobus:

55.815 BEF bruts

- Autocars:

58.354 BEF bruts.

Le Fonds social des Autobus et des Autocars versera de nouveau une avance de 3.000 BEF bruts sur le compte des ayants droit, avance qui est à déduire du montant encore dû par l'employeur.

Entreprises de déménagement

PRIME D'ANCIENNETÉ

En exécution du protocole d'accord 1999-2000 conclu dans le secteur du déménagement, tous les travailleurs ayant acquis une ancienneté déterminée dans le secteur recevront une prime d'ancienneté à partir du 01.01.2000.

Cette prime d'ancienneté sera payée par l'employeur actuel le jour auquel les travailleurs atteignent l'ancienneté requise.

Les travailleurs ayant une ancienneté de 10 ans ininterrompus dans le secteur ont droit à une prime unique de 5.000 BEF bruts. Les travailleurs ayant une ancienneté de 15 ans ininterrompus dans le secteur ont droit à une prime unique de 10.000 BEF bruts. Les travailleurs ayant une ancienneté de 20 ans ininterrompus dans le secteur ont droit à une prime unique de 15.000 BEF bruts.

AUGMENTATION INDEMNITÉS

Suite à l'indexation à base de la C.C.T. les indemnités sont augmentées à partir du 01.11.1999:

Indemnités de séjour:

- maximum 1.174,- BEF nets.
- 474,- BEF nuitée et petit-déjeuner.
- 378,- BEF repas de midi.
- 322,- BEF repas du soir.
- 322,- BEF si le temps de service par jour est excédé.

Indemnité d'éloignement:

- 93,- BEF/heure.

PRIME SYNDICALE

Les travailleurs occupés au 30.09.1999 par une entreprise de déménagement pourront se présenter au cours de la période de janvier à fin mars 2000 au secrétariat régional de l'UBOT pour toucher la prime syndicale de 1999 qui s'élève à 3.800 BEF. La prime syndicale vous sera payée contre signature d'une quittance si vous êtes en possession d'une carte de déménageur et si vous êtes affilié à l'UBOT depuis au moins un an.

PRIME DE FIN D'ANNÉE

La prime de fin d'année pour 1999 dans le secteur du déménagement est égale à 145 fois le salaire horaire du mois de décembre 1999.

Du Mont Blanc au livre noir

Mont Blanc

Aucun chauffeur n'est resté insensible au drame qui s'est produit au matin du 24 mars 1999 dans le tunnel sous le Mont Blanc. Un petit incendie dans le camion d'un routier belge a tourné en enfer entraînant la mort de 41 personnes. Malgré les erreurs manifestes commises aussi bien par les gérants du tunnel que par les services de secours, la Justice française n'a jusqu'ici mis en accusation qu'une seule personne : le routier belge. C'est donc une fois de plus le chauffeur qui est le dindon de la farce.

Non seulement l'employeur du routier n'a même pas daigné lui payer son billet d'avion ni son taxi pour le ramener chez lui ; qui plus est, une fois rentré, le routier s'est aperçu bien rapidement que son employeur n'était en règle avec rien ! Ainsi, il n'avait pas contracté d'assurance contre les accidents du travail pour le chauffeur ni jamais payé la moindre cotisation sociale. Après le drame, son employeur a d'ailleurs disparu dans la nature. Le routier pourra sans aucun doute faire une croix sur les 3 mois de salaire et les nombreux frais que son employeur lui doit encore.

Pour les fédérations patronales, il s'agit une fois de plus d'une "brebis galeuse" qui gâte le troupeau. Comme on a déjà pu le lire, les patrons persistent à estimer qu'il y a peu de problèmes avec leurs membres.



Livre Noir

L'UBOT a l'intention de vérifier à quel degré la fraude fiscale et sociale et les infractions dans le secteur du transport routier ont un caractère structurel.

En vue des négociations de l'an prochain, qui risquent d'être une nouvelle fois très difficiles, nous travaillons avec toutes les sections régionales à l'élaboration d'un livre noir. Nous essayerons d'y faire une analyse des infractions sociales les plus fréquentes. Nous lançons donc un appel à tous nos affiliés pour collaborer à l'élaboration de ce dossier. Comme le montre l'exemple qui précède, le non-respect de la législation sociale peut être lourd de conséquences.

Communiquez-nous donc vos expériences auprès de votre employeur actuel ou de vos employeurs précédents. Elles nous permettront de nous présenter à la table de négociation, munis d'un dossier solide et bien étayé.

Transport & manutention de marchandises

SALAIRES

Personnel roulant :

Comme convenu dans le protocole d'accord 1999-2000 l'indemnité RGPT sera augmentée de 2,- BEF à partir du 01.01.2000. La nouvelle indemnité RGPT sera donc 36,35 BEF nette par heure.

Personnel non roulant :

Conformément le protocole d'accord 1999-2000 les salaires minimum du personnel non roulant seront augmentés de 2,- BEF à partir du 01.01.2000.

Les nouveaux salaires minimum sont donc à partir du 01.01.2000:

Manoeuvre (charger/décharger)		319,95 BEF
Personnel de nettoyage		319,95 BEF
Réceptionnaire de marchandises	< 6 m. ancienneté secteur	319,95 BEF
Réceptionnaire de marchandises	> 6 m. ancienneté secteur	334,80 BEF
Cariste	< 6 m. ancienneté secteur	334,80 BEF
Ouvrier polyvalent	< 6 m. ancienneté secteur	334,80 BEF
Cariste	> 6 m. ancienneté secteur	340,65 BEF
Ouvrier polyvalent	> 6 m. ancienneté secteur	340,65 BEF
Chef d'équipe ayant de 6 à 20 ouvriers		361,15 BEF
Chef d'équipe ayant plus que 20 ouvriers		376,10 BEF

Personnel roulant et non roulant :

En exécution du protocole d'accord 1999-2000, une indemnité d'ancienneté sera accordée à partir du 01.01.2000 au personnel roulant et non roulant du secteur du transport de choses et de la manutention de choses.

Supplément de 2 BEF au salaire

après 3 ans d'ancienneté dans l'entreprise.

Supplément de 2 BEF au salaire

après 5 ans d'ancienneté dans l'entreprise (au total donc +4 BEF)

Supplément de 2 BEF au salaire

après 8 ans d'ancienneté dans l'entreprise (au total donc + 6 BEF).

PRIME SYNDICALE

La prime syndicale de 1999 octroyée aux travailleurs occupés depuis au moins un an dans le secteur du transport de choses par la route pour compte de tiers ou dans le secteur de la manutention de choses s'élève à 3.550 BEF.

Le Fonds social du Transport de marchandises va envoyer dès la

mi-décembre au domicile des travailleurs intéressés un formulaire de demande relatif à la prime syndicale.

Sur base de ce formulaire, le secrétariat régional de l'UBOT payera la prime syndicale durant la période de janvier à fin mars 2000 aux travailleurs affiliés depuis un an au moins à l'UBOT.

Si vous ne pouvez pas venir personnellement au secrétariat régional, vous devez lui retourner par la poste le formulaire en question après y avoir apposé votre signature et indiqué le numéro de votre compte. Le secrétariat régional versera ensuite la prime syndicale sur celui-ci.

PRIME DE FIN D'ANNÉE

La fin de l'année s'approche et la prime de fin d'année vient aussi en vue. Cette année la prime est aussi payée par le Fonds Social du Transport de Marchandises pour compte de tiers. Tous les ayants-droits à la prime de fin d'année doivent quand même remplir certaines conditions.

Les travailleurs inscrits entre le 01.07.1998 et le 30.06.1999 comme ouvrier au registre du personnel d'une entreprise de transport de choses par la route pour compte de tiers et/ou d'une entreprise de manutention de choses pour compte de tiers ressortissant à la catégorie ONSS 083 ont droit à une prime de fin d'année.

Le montant de cette prime pour 1999 dépend des prestations déclarées à l'ONSS par les employeurs du secteur pour la période du 01.07.1998 au 30.06.1999 inclus.

La prime brute est égale à 5% du salaire brut à 100% déclaré par l'employeur pour la période de référence. Si la prime brute ainsi calculée n'atteint pas 7.500 BEF, elle n'est pas octroyée.

A partir de cette année, la prime de fin d'année est de préférence payée par virement. Si le Fonds social ne dispose pas en temps utile du numéro du compte en banque ou du compte chèque postal du travailleur intéressé, il paie la prime par chèque émis au nom du bénéficiaire.

Les paiements sur le compte en banque ou le compte chèque postal sont faits le 20 décembre 1999. Les chèques sont envoyés au domicile officiel des ayants droit dans le courant de la dernière semaine de décembre 1999 ou de la première semaine de janvier 2000.

En cas de litige, par exemple au sujet du montant de la prime, contactez immédiatement (et au plus tard le 31.03.2000) votre secrétariat.

Hausse nationale des prix, baisse des prix a Bruxelles?

Dans la dernière édition de En Route, nous avons déjà mentionné que, pour la première fois depuis 6 ans, les tarifs de taxi ont augmenté, et ceci à partir du 31 juillet 1999. C'est évidemment une bonne nouvelle pour les chauffeurs de taxi, puisqu'ils sont rémunérés à base de la recette.

Mais dans un pays gouverné par 6 différents gouvernements, rien n'est simple. En effet, cette augmentation des tarifs n'est pas d'application dans la Région Bruxelloise. Par conséquent, les taxis bruxellois sont moins chers que dans le reste du pays. Ainsi le prix kilométrique (tarif 1) s'élève à 38 fr. au lieu de 44 fr. et les frais d'attente à 600 fr. de l'heure au lieu de 800 fr. Evidemment, cela implique aussi que les salaires sont également plus bas qu'ailleurs!

Apparemment, cela ne suffit pas pour le Ministre Eric André, compétent pour le secteur de taxi dans le nouveau gouvernement bruxellois. Dans un article récemment paru dans La Dernière Heure, il a lancé la proposition de rendre les taxis bruxellois plus attrayants en... réduisant les tarifs!

A Bruxelles le chauffeur de taxi risque donc une diminution de salaire, tandis qu'ailleurs les salaires ont augmenté.

Bien sûr ce serait inacceptable. En plus, ce serait incompréhensible, car les sociétés de taxi bruxelloises ont déjà beaucoup de difficultés à trouver de bons chauffeurs de taxi...

PRIME SYNDICALE ET PRIME DE FIDÉLITÉ

Les travailleurs occupés au 30.09.1999 par une entreprise de taxi pourront se présenter de janvier à fin mars 2000 au secrétariat régional de l'UBOT pour toucher la prime syndicale de 1999 qui s'élève à 3.200 BEF.

La prime syndicale vous sera payée contre signature d'une quittance si vous êtes affilié à l'UBOT depuis au moins un an. Pour toucher la prime de fidélité de 1999 (qui est de 500 BEF), vous devez présenter votre fiche de salaire du mois de septembre 1999.

Conflit social chez DHL Aviation: victoire syndicale !

LA DIRECTION VOULAIT SUPPRIMER LA PRIME D'ANCIENNETÉ DE 2,43 BEF !

Dans la nuit du 27 au 28 octobre 1999, les travailleurs de DHL Aviation ont arrêté spontanément le travail à la suite du tract d'information distribué par les organisations syndicales dans lequel elles donnaient aux travailleurs des explications au sujet de la suppression de l'indemnité d'ancienneté.

Le 1er juin 1999, le secteur de l'assistance dans les aéroports avait conclu une convention collective pour les années 1999-2000.

Cet accord contenait entre autres:

- 2 x 5.- BEF augmentation salariale (5.- BEF le 01.06.1999 et 5.- BEF le 01.07.2000).
- une classification de fonctions pour le secteur liée à un salaire horaire minimum qui peut être utilisée comme instrument contre la concurrence déloyale, un point qui sera très important dans l'avenir (libéralisation de l'aéroport).
- A la demande des employeurs une marge de 0,5% de la norme salariale a été prévue à être utilisée pour la résolution des problèmes actuels sur le plan de l'entreprise.

C'est précisément de ces 0,5% et de leur concrétisation qu'abuse la direction de DHL.

Au cours des négociations, toutes les parties (aussi bien les patrons que les syndicats) ont toujours souligné que la phrase "régularisation et effets de CCT précédentes" visait la régularisation de la situation temps partiel / temps plein à DHL Aviation ainsi que les effets résultant de la CCT conclue chez Aviapartners concernant la réduction de la durée du travail au début de cette année.

La direction de DHL affirme maintenant qu'elle aussi peut utiliser la définition de la notion "effets" et que par conséquent elle ne doit plus payer l'indemnité d'ancienneté annuelle de 2,3 BEF de l'heure (prévue par l'ancienne convention d'entreprise).

Les travailleurs dont l'anniversaire tombe après le 01.06.1999 n'ont dès lors plus reçu leur indemnité.

Non seulement cette interprétation des textes n'est pas correcte, elle est en outre discriminatoire puisque les travailleurs dont l'anniversaire se situe avant le 01.06.1999 ont eux bel et bien touché l'indemnité.

• L'application de l'augmentation salariale de 2 x 5 BEF n'est pas sujette à discussion non plus.

Aussi bien la direction de DHL Aviation que celle de Aviapartners appliquent l'accord sectoriel uniquement aux travailleurs déjà en service au 01.06.1999. Les travailleurs entrés en service après cette date sont payés à l'ancien salaire horaire (c'est-à-dire sans les 5 BEF).

La menace syndicale de poursuivre les actions de grève a contraint la direction à s'asseoir à la table de négociation le vendredi 5 novembre. Après d'épuisantes négociations, elle a dû faire marche arrière et a fini par marquer son accord avec l'octroi en 1999 et 2000 de l'indemnité d'ancienneté de 2,43 BEF à l'ensemble des travailleurs. D'autre part, elle a accepté d'engager des négociations en vue d'arriver à une nouvelle classification des fonctions et une nouvelle structure salariale d'ici le 1er janvier 2001. Mais la vigilance reste donc de mise.

Par ailleurs, l'augmentation des salaires réels de 5 BEF au 1er juin 1999 et de 5 BEF au 1er juillet 2000 sera appliquée également à tous les travailleurs en service à cette date. Mais cela signifie aussi qu'elle ne s'appliquera pas aux nouveaux travailleurs entrés au service après le 1er juillet 2000.

Nous continuerons bien sûr à œuvrer à l'intégration de tous les travailleurs de DHL Aviation dans la même structure salariale.

Dossier à suivre donc.



Grève chez Aviapartner s.a.

Jeudi soir 4 novembre 1999, les ouvriers d'Aviapartner arrêtent spontanément le travail. A l'origine du mouvement: le résultat bien maigre des négociations pour une nouvelle convention d'entreprise. Les employés se montrent immédiatement solidaires. Le samedi 6 novembre, le président de la commission paritaire, désigné comme conciliateur social, ne réussit pas à débloquent la négociation: c'est l'impasse totale.

Ce n'est pas un hasard si les ouvriers en ont ras-le-bol. Leur mécontentement ne date en effet pas d'hier, il est latent depuis des années. Tout le monde, hormis la direction, savait que la situation était explosive. La concurrence meurtrière dans les aéroports aiguise la compétition entre les entreprises, avec comme premières victimes les travailleurs, exposés à une charge de travail sans cesse croissante.

Ce n'est pas un hasard non plus si les employés participent également à la grève. Eux aussi subissent depuis des années un véritable calvaire: paiement incomplet de la prime de fin d'année, ponctions salariales contraires à la loi, disputes interminables pour obtenir les avantages de leur nouvelle commission paritaire, application incorrecte de la nouvelle classification des fonctions et des nouveaux barèmes salariaux.

Intimidations

La grève — qui était par ailleurs générale — restait correcte. Ainsi, les grévistes respectaient scrupuleusement toutes les consignes en vigueur dans l'aéroport.

La direction en revanche usait de tous les moyens, légaux et illégaux, pour briser la grève.

Non seulement il y avait les intimidations constantes d'ouvriers individuels de la part du management et des chefs. La direction faisait aussi appel à des sociétés étrangères à l'aéroport pour exécuter le travail des ouvriers d'Aviapartner. Inutile de dire que ces sociétés n'avaient ni l'expérience ni les qualifications requises pour exécuter le travail dans l'aéroport dans les conditions de sécurité réglementaires. Une chose était claire: il était indéniable que des infractions étaient commises à la législation régissant la mise à disposition et le travail intérimaire. C'est pourquoi les organisations syndicales n'ont pas hésité à prévenir l'inspection sociale qui descendait sur place pour faire les constatations nécessaires.

Astreintes

Après 4 jours de grève, se rendant compte de la détermination des grévistes et de la solidarité inébranlable entre ouvriers et employés, la direction a recouru à l'intervention des tribunaux civils.

Ainsi, des clients d'Aviapartner obtenaient du tribunal l'imposition d'astreintes colossales au cas où les marchandises dans les magasins ne seraient pas débloquentées. Mais c'était le président du tribunal de commerce de Bruxelles qui battait tous les records: il imposait une astreinte de 50 millions BEF à tout membre du personnel qui empêcherait la livraison des marchandises.

Aviapartner elle-même citait l'ensemble des secrétaires et des délégués en justice. Elle demandait au tribunal d'infliger d'importantes astreintes à toute personne se trouvant dans les bâtiments et gênant les non-grévistes. Cette action soulevait un tollé général dans le monde syndical.

Accord

Vendredi 12 novembre, nous avons forcé la direction à se remettre à table pour discuter. Discussion qui débouchait sur un accord qui a été accepté par voie de référendum par 86% des travailleurs le mercredi 17 novembre 1999.

Alors que la direction avait initialement proclamé haut et fort ne disposer d'aucune marge, nous avons réussi à arracher une augmentation salariale pour le moins importante. En effet, si l'on tient compte de la convention sectorielle, la très grande majorité des ouvriers d'Aviapartner obtiendront une augmentation salariale brute de 17 BEF par heure, plus un jour de congé payé supplémentaire.

La solidarité récompensée

Pour les syndicats, ce ne sont pas seulement les avantages obtenus qui comptent. Il est pour le moins tout aussi important qu'ils aient réussi à développer une action syndicale dans l'entreprise qui a sensiblement renforcé leur force de frappe.

La solidarité des employés a été l'un des facteurs du succès et nous les en remercions publiquement. Qui plus est, nous avons fourni la démonstration que l'action syndicale se joue autour de la table de négociation et non au tribunal.

Que les autres directions soient prévenues !

Frank Van Thillo
Conseiller

Assistance dans les aéroports

PRIME SYNDICALE

La prime syndicale pour 1999 s'élève à 4.000 BEF dans le secteur de l'assistance dans les aéroports et est payée au prorata du nombre de mois d'occupation dans l'entreprise, à compter du début de l'année concernée.

PRIME DE FIN D'ANNÉE

Le montant de la prime de fin d'année 1999 s'élève dans ce secteur à 164,66 heures multipliées par le salaire horaire effectivement payé.

Les travailleurs à temps partiel reçoivent la prime au prorata de leurs prestations.

Signalons que la prime de fin d'année doit être payée avant le 25.12.1999.

commerce de combustibles

PRIME SYNDICALE

La prime syndicale de 1999 de 3.750,- BEF est octroyée aux travailleurs occupés dans une entreprise de commerce de combustibles (aussi bien nationale que de la Flandre Orientale) et repris sur la déclaration à l'ONSS du deuxième trimestre d'une telle entreprise.

Le Fonds Social du Commerce de Combustibles enverra une carte de légitimation directement aux ayants-droits.

Sur base de cette carte de légitimation, le secrétariat régional de l'UBOT payera la prime syndicale de début janvier 2000 jusqu'au 31 mai 2000 aux travailleurs affiliés depuis un an au moins à l'UBOT.

Si vous ne pouvez pas venir personnellement au secrétariat régional, vous devez lui retourner par la poste le formulaire en question après y avoir apposé votre signature et indiqué le numéro de votre compte. Le secrétariat régional versera ensuite la prime syndicale sur celui-ci.

PRIME DE FIN D'ANNÉE

Le montant de la prime de fin d'année est fixé à 185,- BEF par journée prestée ou assimilée, à condition que pendant la période de référence (allant du 01.07.1998 au 30 juin 1999) :

- au moins 50 journées de travail effectif ou des journées assimilées ont été prestées dans le régime de travail de la semaine de 5 jours;
- au moins 60 journées de travail effectif ou des journées assimilées ont été prestées dans le régime de travail de la semaine de 6 jours.

Si pendant la même période l'ouvrier a quitté volontairement ou a été licencié pour des motifs graves il ne conserve plus le droit au paiement de la prime de fin d'année.

Dites-le avec des panneaux

Mettez le panneau avec l'explication correcte

1. Accès interdit aux conducteurs de véhicules ou de voitures en remorque dont la longueur, chargement compris, est supérieure à celle qui est indiquée.
2. Parking réservé exclusivement aux véhicules utilitaires légers et aux véhicules lourds.
3. Accès interdit aux conducteurs de véhicules utilisés pour le transport de choses. Un écrit en bas du panneau limite l'interdiction aux conducteurs de véhicules dont le poids chargé est supérieur à celui qui est indiqué.
4. Fin de l'interdiction de dépasser par la gauche un attelage ou un véhicule possédant plus de deux roues pour les conducteurs de véhicules ou voitures en remorque utilisés pour le transport de choses et dont le poids maximum autorisé est supérieur à 3.500 kilos.
5. Accès interdit aux conducteurs de véhicules transportant les produits dangereux déterminés par le Ministère.
6. A partir du panneau de signalisation jusqu'au carrefour suivant : interdiction de dépasser par la gauche un attelage ou un véhicule possédant plus de deux roues pour les conducteurs de véhicules ou voitures en remorque utilisés pour le transport de choses et dont le poids maximum autorisé est supérieur à 3.500 kilos.



a



d



b



e



c



f

Avis aux chauffeurs routiers

- Envie de voir grandir vos enfants ou vos petits-enfants ?
- Envie de profiter chaque jour de vos pantoufles ?
- Tout en conservant un bon salaire ?

- Si vous totalisez au moins 10 ans d'expérience au service d'une ou plusieurs entreprises de transport (indice ONSS 083) ou 5 ans seulement si vous êtes titulaire d'un diplôme d'enseignement secondaire.
- Si vous sentez la vocation ou la volonté de former et d'instruire des jeunes stagiaires à notre métier.
- Si vous vous sentez capable de leur transmettre votre savoir-faire et vos connaissances.

Alors inscrivez-vous sans tarder aux examens d'

INSTRUCTEURS/INSTRUCTRICES POIDS-LOURDS - FOREM

Pour ses centres de formation poids-lourds de Bierset, Franière, Houdeng-Garocentre, Mouscron le FOREm organisera en mai-juin 2000 des examens de recrutement d'instructeurs/instructrices poids-lourds.

Pour renseignements et inscription s'adresser au :

FOREm - Service Examens

Boulevard Tirou 104 à 6000 Charleroi.

Tél. : 071/20 66 62

Elections sociales 2000

Les élections sociales ont lieu tous les quatre ans. Elles auraient donc normalement dû être organisées en 1999. Elles ont cependant été reportées d'un an, puisque la période des élections était trop proche des élections législatives de juin 1999.

Comme les élections sociales se déroulent dans le cadre d'une procédure très stricte, nous avons estimé utile d'informer déjà nos membres sur certains aspects et de fournir déjà quelques repères à tous ceux qui souhaitent poser leur candidature.

Tout d'abord, la tenue d'élections sociales dépend du nombre de travailleurs occupés par l'entreprise. Si l'entreprise occupe plus de 50 travailleurs, elle doit organiser des élections au comité de prévention et de protection au travail (CPPT), l'ancien comité de sécurité et d'hygiène, qui s'occupe principalement des conditions de travail et de la sécurité des travailleurs. Si l'entreprise occupe plus de 100 travailleurs, elle doit en plus organiser des élections au conseil d'entreprise, organe qui examine la situation économique et financière de l'entreprise et qui dispose d'un pouvoir de décision limité.

Les candidats aux élections sociales doivent savoir que la procédure électorale se déroule selon un calendrier très strict, articulé sur un certain nombre de dates charnières.

La date clé est bien sûr la date des élections qui doit se situer dans la période du 8 au 20 mai 2000.

La procédure démarre cependant 150 jours avant cette date (c'est-à-dire entre le 10 et le 22 décembre) par l'affichage d'un avis écrit de l'employeur mentionnant des informations spécifiques à l'entreprise ainsi que — éléments très importants — la date d'affichage et la date des élections.

Suit alors une période de concertation entre l'employeur d'une part et les travailleurs et leurs syndicats d'autre part au sujet des entités techniques d'exploitation dans lesquelles des élections seront organisées. 25 jours plus tard, l'employeur doit communiquer sa décision écrite en la matière.

Ce n'est que 30 jours plus tard que prend cours la protection des candidats, après quoi commencent les véritables élections.

Il sera clair pour tout le monde qu'il vaut mieux ne pas faire trop de publicité au sujet de sa candidature potentielle vis-à-vis de l'employeur, certainement lorsque ce dernier n'est pas particulièrement un ami des syndicats.

Si l'employeur ne lance pas la procédure électorale pendant cette période, les candidats ou les élus des dernières élections ont tout intérêt à le signaler à leur secrétaire régional, car le délai de 30 jours relatif à la protection des candidats ne prend pas cours tant que l'avis écrit n'a pas été affiché !

Etant donné l'importance des élections du CE et du CPPT, dont les membres travailleurs veillent à votre sécurité et à l'amélioration de vos conditions de travail, nous vous lançons un nouvel appel à poser votre candidature.

Dans le précédent numéro, nous avons inséré une souche d'inscription et lancé un appel aux candidatures auquel de nombreux lecteurs ont déjà répondu favorablement. Dans ce numéro vous trouvez de nouveau une telle souche. Sachez que l'UBOT est à votre disposition 24 heures sur 24 et que nous sommes là pour vous porter aide et conseil.

N'hésitez donc pas à poser votre candidature et aidez-nous à œuvrer à l'amélioration des conditions de travail et des conditions sociales pour le bien de vos collègues.

Jours fériés payés

Il y a dix jours fériés payés par an.

Pour ces jours, vous recevez votre salaire normal (primes comprises).

Lorsqu'un jour férié coïncide avec un dimanche ou un autre jour d'inactivité, il est remplacé par un autre jour à convenir au niveau de l'entreprise. Au cas où aucun jour de remplacement ne serait fixé au niveau de l'entreprise, le jour férié est automatiquement remplacé par le premier jour ouvrable normal qui le suit.

Voici la liste des jours fériés en l'an 2000 :

Nouvel An	samedi	1er janvier
Lundi de Pâques	lundi	24 avril
Fête du Travail	lundi	1er mai
Ascension	jeudi	1er juin
Lundi de Pentecôte	lundi	12 juin
Fête nationale	vendredi	21 juillet
Assomption	mardi	15 août
Toussaint	mercredi	1er novembre
Armistice	samedi	11 novembre
Noël	lundi	25 décembre

élections sociales 2000 formulaire de renseignements

Nom et prénom:

Rue et numéro:

Code postal et commune:

N° de registre national:

Numéro de téléphone:

Affilié(e) à l'UBOT depuis:

Occupé(e) chez:

Adresse de la firme:

Fonction actuelle:

Candidature élections sociales 2000

A déjà été candidat(e) aux élections précédentes: Oui/Non

Est candidat(e) pour: ☐ Conseil d'Entreprise
☐ Comité de prévention et de protection

Date et signature:

La fatigue tue !

UNE CAMPAGNE DES SYNDICATS DU TRANSPORT POUR
LA RÉDUCTION DU TEMPS DE TRAVAIL POUR TOUS LES CHAUFFEURS

La Fédération Internationale des Ouvriers du Transport (ITF) et ses syndicats affiliés ont mené le 5 octobre une campagne pour plus de sécurité et de sûreté pour tous les usagers de la route. L'ITF et la Fédération des Syndicats des Transports en Europe (ETF) demandent que cessent les temps de conduite excessifs qui sont la cause d'accidents dus à la fatigue ainsi que de maladies chroniques des chauffeurs de poids lourds professionnels.

A l'occasion de leur journée d'action, les syndicats belges du transport routier, UBOT et CVD, ont été reçus par la Ministre de la Mobilité et du Transport, Isabelle Durant. Nos impressions de cette rencontre sont particulièrement positives. La Ministre partage notre thèse selon laquelle il est impossible de développer en Belgique une politique du transport durable si dans les pays voisins, les conditions de concurrence sont mises en œuvre de manière inégale. Il a été question aussi de l'instauration d'une interdiction pour les poids lourds de circuler durant les week-ends.

Ici aussi, l'UBOT est partisane d'une harmonisation dans toute l'Europe, de préférence sur base de l'exemple français. Mais en même temps, nous voulons éviter qu'une réglementation uniforme n'immobilise les conducteurs à quelques heures de leur domicile.

La Ministre a promis qu'il y aura une concertation avec les organisations syndicales, notamment au sujet de l'instauration du permis à points et du tachygraphe digital.

Le mercredi 6 octobre, le Conseil européen des Ministres du Transport s'est réuni à Luxembourg. A son ordre du jour figurait la proposition de la Commission d'appliquer la directive générale organisant le temps de travail aux travailleurs du secteur du transport routier. Les organisations patronales restent toutefois opposées à une réglementation européenne des temps de travail.

Les syndicats européens des ouvriers du transport ont dès lors mené une action à Luxembourg pour mettre les ministres sous pression afin de parvenir au plus vite à une position commune sur une directive comportant au moins les éléments suivants :

- Un temps de travail hebdomadaire moyen de 48 heures et un temps de travail hebdomadaire maximum de 60 heures pour tous les chauffeurs professionnels ;

- Tous les temps durant lesquels le chauffeur doit rester à la disposition de l'employeur doivent être considérés comme temps de travail ;
- Des pauses et des temps de repos adéquats doivent être définis ;
- Le risque élevé du travail de nuit pour la santé des conducteurs et pour la sécurité routière doit être pris en compte ;
- Pas de dérogations aux normes minimales définies ;
- La révision du règlement de sécurité (le fameux règlement 3820/85) afin de l'adapter à la nouvelle proposition de directive européenne.

Avant la réunion du Conseil européen des Ministres du Transport, une délégation de l'ETF a été reçue par son président, le Finlandais Heinonen. Lors de cet entretien, celui-ci a reconnu la nécessité d'une décision rapide. D'autre part, il a promis de procéder à une concertation avec les organisations syndicales avant la généralisation de l'interdiction de rouler durant les week-ends.

Grande était donc notre surprise lorsque nous avons appris à l'issue de la réunion que les ministres n'avaient pas réussi à trouver ne fût-ce qu'un début de solution, le principal obstacle restant l'assimilation des conducteurs indépendants avec les conducteurs salariés.

La directive a été renvoyée au Conseil des Ministres du Transport de décembre. L'UBOT s'y prépare activement et n'exclut pas l'éventualité de nouvelles actions à ce moment-là.

Frank Van Thillo, Conseiller

