



# 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 Watteau 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  
 Aalst: Jeu 08.30 h - 12.00 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 - Heiststraat 3  
 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

# PROVINCES DU HAINAUT ET DU BRABANT WALLON

# 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

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

déposé: Antwerpen X

bulletin trimestriel  
 janvier-février-mars 2000

éditeur responsable:  
 Frank Van Thillo  
 Paardenmarkt 66  
 2000 Anvers 1

# Dans ce numéro:

**3→ Elections sociales 2000**

**6→ Conséquences sociales de l'enjeu politique de Eurobus**

**Holding (suite) | 12→ Avant-projet de décret concernant**

**l'organisation du transport rémunéré de personnes par route**

**| 14→ Interdiction des vols de nuit | 26→ Elections sociales**

**2000: formulaire de renseignements**

FGTB Union Belge des Ouvriers du Transport

**ENroutetë**

votez

**3**

Elections Sociales  
**2000**





## contenu

Éditorial	3
Autocars	4
Entreprises de déménagement	7
Transport & manutention de marchandises	8
Taxis	12
Assistance dans les aéroports	14
Commerce de combustibles	18
Divers	19

## colophon

**Rédaction**  
Frank Van Thillo  
Frida Kaulen  
Eddy Calcoen  
Peter Verheyden  
Véronique De Roeck  
Marcel Beckers  
Ivo Heinze  
Paul Fobé  
Raymond Van Gastel  
Carine Dierckx  
Bert Verhoogen  
Werner De Clercq  
Ivan Victor  
Via Secura  
Belgisch Instituut Verkeersveiligheid

**Mise en page**  
lu'cifer

**Imprimerie**  
Drukkerij Bulckens,  
Herentals

**Photos**  
Sabrina Vandierendonck  
Georges Poupaert

## éditorial

# Elections sociales!

votez

3

VOTEZ POUR LA LISTE N° 3!

Du 8 au 22 mai prochain, des élections sociales seront organisées dans toutes les entreprises occupant plus de 50 travailleurs. Les élections sociales sont un élément très important du fonctionnement de notre modèle de concertation sociale d'après-guerre. C'est en effet le moment où les travailleurs désignent dans les entreprises leurs représentants syndicaux qui pourront ainsi au nom de leurs collègues demander des informations concernant l'entreprise, prendre la parole, bref, défendre les droits des travailleurs.

A l'occasion de ces élections, l'UBOT présente une nouvelle fois des candidats motivés, prêts à investir leur temps et leur énergie dans la défense des intérêts de leurs collègues au travail, des militants qui veillent aussi à la bonne marche de l'entreprise en vue de préserver l'occupation des travailleurs.

Nous savons tous qu'être candidat dans le secteur du transport et des services logistiques n'est pas une sinécure. En effet, la communication avec les collègues travailleurs est difficile par la nature même du travail. Non seulement de nombreux chauffeurs se trouvent souvent seuls à l'étranger, mais en plus, à la suite de la flexibilité illimitée, les autres travailleurs sont souvent occupés à des heures impossibles.

La mission des élus syndicaux ne sera pas facile non plus dans les comités de prévention et de protection au travail (CPPT). Là encore, une approche spécifique de l'action syndicale s'impose. Par rapport aux autres secteurs, le nôtre connaît un nombre anormal d'accidents du travail mortels, situation due notamment au stress accru auquel sont exposés nos membres à la suite de l'énorme charge de travail qu'engendre le système du "juste à temps". Trop d'entreprises considèrent les organes de concertation encore comme une menace ou un boulet à trainer et non comme un moyen de discuter et de négocier de manière structurée avec les travailleurs. Cette fois encore, l'UBOT se trouve confrontée au licenciement de candidats compétents et à des intimidations ouvertes. Ce qui prouve que de nombreuses entreprises du secteur n'ont pas de vision à long terme et témoignent d'un manque cruel de connaissances élémentaires en matière de gestion du personnel.

L'UBOT défend ses candidats bec et ongles et entend les soutenir et lutter avec eux au cours des quatre années à venir pour la cause de l'ensemble des travailleurs occupés dans les secteurs du transport et des services logistiques.

Après les élections sociales, l'UBOT organisera le samedi 17 juin 2000 une journée de rencontre pour l'ensemble de ses militants. L'efficacité de l'organisation syndicale dépend de l'efficacité de ses élus dans les entreprises.

Nous souhaitons bon succès à tous nos candidats aux élections sociales.



# Autobus et autocars

autobus et autocars

## SALAIRES SERVICES PUBLICS D'AUTOBUS VVM - 140.01

Ci-après nous vous laissons les nouveaux salaires des fermiers des services publics d'autobus - VVM en vigueur à partir du 01.01.2000, ceci conformément la programmation sociale 1999-2000.

Ancienneté	Salaire horaire	Salaire horaire <6 h et >22 h (prime 44,22 BEF)	Salaire horaire dimanches et jours fériés
0 - 6 m	388,69 BEF	432,04 BEF	777,38 BEF
6 m	391,23 BEF	434,58 BEF	782,46 BEF
1 a	394,80 BEF	438,15 BEF	789,60 BEF
2 a	398,98 BEF	442,33 BEF	797,96 BEF
3 a	402,57 BEF	445,92 BEF	805,14 BEF
4 - 5 a	406,75 BEF	450,10 BEF	813,50 BEF
6 - 7 a	412,91 BEF	456,26 BEF	825,82 BEF
8 - 9 a	419,05 BEF	462,40 BEF	838,10 BEF
10-11 a	422,55 BEF	465,90 BEF	845,10 BEF
12-13 a	426,07 BEF	470,29 BEF	852,14 BEF
14-15 a	429,57 BEF	472,92 BEF	859,14 BEF
16-17 a	437,05 BEF	480,40 BEF	874,10 BEF
18-19 a	440,66 BEF	484,01 BEF	881,33 BEF
20-21 a	444,27 BEF	487,62 BEF	888,54 BEF
22-23 a	447,89 BEF	491,24 BEF	895,78 BEF
24-25 a	451,50 BEF	495,72 BEF	903,00 BEF
26-27 a	455,11 BEF	499,33 BEF	910,22 BEF
28 a	458,72 BEF	502,94 BEF	917,44 BEF
29 a	462,34 BEF	406,56 BEF	924,60 BEF

L'allocation mensuelle (minimum 10 jours effectivement travaillés) reste 3.010,- BEF.

L'indemnité RGPT par trimestre est 3.129,- BEF.

## SALAIRES SERVICES SPECIAUX D'AUTOBUS - 140.02

Ci-après nous vous laissons les nouveaux salaires et l'indemnité RGPT des services spéciaux d'autobus, en vigueur à partir du 01.01.2000, ceci en application de l'accord d'emploi du 28.06.1999.

Ancienneté	Salaire horaire	Salaire horaire <6 h et >22 h (prime 20,- BEF)	Salaire horaire dimanches et jours fériés
0 - 2 a	334,52 BEF	354,52 BEF	669,04 BEF
3 - 5 a	336,50 BEF	356,50 BEF	673,00 BEF
6 - 10 a	338,41 BEF	358,41 BEF	676,82 BEF
11- 15 a	342,32 BEF	362,32 BEF	684,64 BEF
16- 20 a	348,07 BEF	368,07 BEF	696,14 BEF
>21 a	350,07 BEF	370,07 BEF	700,14 BEF

L'indemnité RGPT a été augmenté de 247,- BEF à partir du 01.01.2000 jusqu'au montant de 1.241,- BEF (exemption de précompte et ONSS).

## SALAIRES AUTOCARS - 140.03

Comme publié dans notre édition précédente les salaires du secteur des autocars ont été indexés de 1% à partir du 01.01.2000.

L'indemnité RGPT a été augmenté de 1,- BEF à partir du 01.01.2000 et a été mis à 30,- BEF nets par heure.

### Tourisme

Temps de service	Salaire	RGPT
Jusqu'à 5,15 h	1.334,- BEF	30,- BEF
5,16 h - 14 h	2.668,- BEF	30,- BEF
>14 h	222,- BEF/h	-,-

### Navettes: 1 chauffeur

Temps de service	Salaire	RGPT
10 h	2.621,- BEF	300,- BEF
11 h	2.912,- BEF	330,- BEF
12 h	3.202,- BEF	360,- BEF
13 h	3.499,- BEF	360,- BEF
14 h	3.791,- BEF	360,- BEF
15 h	4.086,- BEF	360,- BEF

### Navettes: 2 chauffeurs

Temps de service	Salaire	RGPT
11 h	2.199,- BEF	330,- BEF
12 h	2.425,- BEF	360,- BEF
13 h	2.653,- BEF	360,- BEF
14 h	2.881,- BEF	360,- BEF
15 h	3.109,- BEF	360,- BEF
16 h	3.337,- BEF	360,- BEF
17 h	3.562,- BEF	360,- BEF
18 h	3.791,- BEF	360,- BEF
19 h	4.018,- BEF	360,- BEF
20 h	4.246,- BEF	360,- BEF
21 h	4.474,- BEF	360,- BEF
22 h	4.701,- BEF	360,- BEF

### Dispositions communes pour les trois catégories

Heures supplémentaires: >1.605,5 h amplitude	
par semestre (01/01-30/06 01/07-31/12)	333,00 BEF.
Les heures supplémentaires prestées les dimanches, jours fériés et leurs jours de compensation:	444,00 BEF.
Jour d'inactivité à l'étranger	2.237,00 BEF.
Prestations <5,15 h effectuées	
complètement à l'étranger	2.237,00 BEF.
	30,00 BEF.
Travail de garage: jusqu'à 6,30 h d'amplitude	2.237,00 BEF.
de 6,31 h jusqu'à 8 h d'amplitude	2.668,00 BEF.
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	2.668,00 BEF.
Travail aux jours fériés:	
a) paiement des prestations au tarif normal	
b) récupération endéans les 6 jours ou plus tard	2.668,00 BEF.
Déplacement > 5,15 h avec un autre moyen de transport	2.237,00 BEF.
Salaire horaire chômage technique	341,14 BEF.

autobus et autocars





# Conséquences sociales de l'enjeu politique de Eurobus Holding

(suite)

Dans notre dernier bulletin trimestriel, nous vous avons signalé que l'UBOT allait tenter d'organiser des élections sociales au niveau de ce groupe.

Nous avons donc introduite une procédure au Tribunal du Travail de Liège le 11.01.2000. L'audience étant fixée au 21.01.2000 à la 10<sup>ième</sup> chambre.

Au cours de cette audience, l'avocat de la partie adverse représentant les employeurs, a sorti des conclusions très difficiles à contester dans un premier temps. Les avocats des syndicats ont donc demandés un report d'audience au 04.02.2000, afin d'avoir le temps de préparer de nouveaux arguments.

Grâce à la collaboration des deux secrétaires régionaux concernés par cette démarche et surtout grâce à notre fidèle délégué H.NAMAYECHI

de chez TCM Cars, qui a pris à coeur de se dépenser sans compter dans cette affaire, nous avons pu présenter de nouvelles conclusions.

Seulement, le juge chargé de ce dossier, a demandé au Ministère Public (Auditoriat du Travail) de bien vouloir rendre un avis à ce sujet. Ce qui a été mauvais pour la suite, car celui-ci a émis un avis totalement négatif.

Le juge a donc décidé qu'il n'y aurait pas d'élections sociales organisées au sein de ce Holding, pour différents motifs qui seraient vraiment trop long d'énumérer dans ce bulletin. Il faut que vous sachiez que si nous avons perdu cette bataille, cela ne signifie en rien que nous ayons perdu la guerre, car nous restons tous mobilisés afin de faire entendre à nouveau notre voix pour les prochaines élections. Nous vous donnons donc rendez-vous dans 4 ans pour la suite...

Merci à tous!

votez

3

## ELECTIONS SOCIALES 2000

Candidat Elections Sociales

CALCOEN EDDY, 38 ANS, DOMICILIÉ À DIXMUDE



Je travaille à l'entreprise KATRIVA à Dixmude depuis 1989. L'entreprise est un exploitant (loueur) de la "Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn". 11 chauffeurs de la firme roulent pour "De Lijn".

Il y a quelques années, la firme KATRIVA a été reprise par LINJEBUSS BENELUX. Notre firme fait ainsi partie d'un ensemble plus grand, ce

qui nous permet de bénéficier pour la première fois d'élections sociales.

Je suis donc candidat sur la liste de la FGFB-UBOT, à la fois pour le Conseil d'entreprise et le Comité de prévention et de protection. En Flandre Occidentale, LINJEBUSS a repris uniquement de petites entreprises. Sans ces reprises, tous ces chauffeurs se trouveraient enco-

re chacun sur sa petite île, car il n'y avait même pas de possibilité de désigner une délégation syndicale.

Grâce à la nouvelle structure, nous avons l'occasion d'œuvrer dans un cadre légal au respect des conditions de travail et de salaire et à l'amélioration des conditions de vie au travail.

La rémunération correcte de nos prestations et de nos rémunérations, voilà un point sensible pour tous les chauffeurs. Mais selon moi, le point délicat est bien la différence de statut entre les chauffeurs de la société DE LIJN et les chauffeurs des loueurs.

Autres points qui me tiennent très à cœur: la sécurité de mes collègues chauffeurs et bien sûr celle des voyageurs. C'est pourquoi je n'ai pas hésité à être candidat pour la FGFB. C'est un syndicat où je me sens chez moi et dont je sais qu'avec ses permanents, il défend vraiment ses militants, ses membres et les travailleurs en général.



# Déménagements

votez

3

## ELECTIONS SOCIALES 2000

Candidat Elections Sociales

BECKERS MARCEL, 52 ANS, DOMICILIÉ À BORGERHOUT.



Voilà bientôt 18 ans que je travaille pour la firme Speed Colli à Wilrijk (Anvers), tout au début comme chauffeur déménageur; aujourd'hui, j'assure le dispatching de la distribution.

La motivation de ma candidature aux élections sociales n'a pas changé. Il y a toujours des choses à améliorer à l'entreprise ou dans le secteur. Il faut des gens qui sont prêts à s'engager pour essayer d'améliorer les condi-

tions de travail des travailleurs. Dans le secteur où je travaille, les temps de travail sont relativement longs et les travailleurs sont exposés à une importante charge de travail. Il faudrait relever les salaires horaires, peu élevés chez nous. Et il faut aussi négocier avec l'employeur pour obtenir des avantages au profit des travailleurs de l'entreprise. D'autre part, il y a les pro-

blèmes de sécurité au travail qui doivent être réglés et autre constat: trop de travailleurs âgés, mais aussi de plus en plus de jeunes travailleurs souffrent des problèmes de dos.

Nous avons déjà conclu différents accords avec l'employeur concernant les vêtements de travail, en matière de sécurité et aussi au sujet d'une augmentation des salaires. Nous espérons arriver encore avant les élections à un accord au sujet de la transparence de la politique salariale, problème que les délégués du personnel ont examiné avec l'employeur.

De leur côté, les représentants au Comité de prévention et de protection proposent et stimulent l'achat de différents auxiliaires pour la section transports et déménagements. L'employeur quant à lui incite les représentants des travailleurs à proposer des améliorations et à formuler des propositions profitant à l'ensemble des travailleurs. La sécurité, voilà une des principales exigences de notre employeur.

L'employeur aussi bien que les collègues encouragent nos candidats aux élections sociales.

Je suis né socialiste, j'ai toujours été membre de la FGFB et de l'UBOT. Je partage donc les objectifs poursuivis par la FGFB. Je tiens aussi à dire que mon secrétaire de l'UBOT, Walter Baes, m'a toujours soutenu dans la défense de mes collègues au travail.

### INDEMNITES DEMENAGEMENTS

A coté des indemnités de séjour existantes (avec un montant maximum de 1.174,- BEF nets)

nuitée et petit déjeuner: 147,- BEF nets;

repas de midi: 378,- BEF nets;

repas du soir: 322,- BEF nets;

en cas d'excès du temps de service par jour: 322,- BEF nets;

et de l'indemnité d'éloignement de 93,- BEF/heure,

les ouvriers non sédentaires (autrement dit le personnel roulant) du secteur déménagements reçoivent à partir du 01.10.1999 une indemnité RGPT de 10,- BEF nets par heure.



# Transport & manutention de marchandises

## SALAIRES PERSONNEL ROULANT ET NON ROULANT

En exécution du protocole d'accord 1999-2000 les salaires du personnel non roulant du secteur ont été augmentés de 2,- BEF et l'indemnité RGPT du personnel roulant du secteur transport et manutention de marchandises a aussi été augmentée de 2,- BEF au 01.01.2000.

Ci-après nous vous laissons un aperçu des nouveaux salaires et indemnités.

### PERSONNEL ROULANT TRANSPORT DE MARCHANDISES (salaires à partir du 01.07.1999)

	Temps de travail	Temps de liaison	Temps de liaison Dimanches et jours fériés
Manoeuvre/convoyeur	300,25 BEF	264,35 BEF	396,50 BEF
Chauffeur an formation	300,25 BEF	264,35 BEF	396,50 BEF
Chauffeur < 7 tonnes	312,00 BEF	264,35 BEF	396,50 BEF
Chauffeur 7-15 tonnes	319,10 BEF	277,40 BEF	416,10 BEF
Chauffeur > 15 tonnes	330,45 BEF	277,40 BEF	416,10 BEF
Chauffeur véhicule articulé	330,45 BEF	277,40 BEF	416,10 BEF
Chauffeur ADR - frigorifique	330,45 BEF	277,40 BEF	416,10 BEF

### PERSONNEL ROULANT MESSAGERIES (salaires à partir du 01.07.1999)

	Temps de travail	Temps de liaison	Temps de liaison Dimanches et jours fériés
< 6 mois d'ancienneté	312,00 BEF	264,35 BEF	396,50 BEF
> 6 mois d'ancienneté	319,10 BEF	277,40 BEF	416,10 BEF

### PERSONNEL ROULANT SERVICES DE COURRIER ET TAXI-CAMIONNETTES

	Temps de travail	Temps de liaison	Temps de liaison Dimanches et jours fériés
Salaire horaire minimum	330,45 BEF	277,40 BEF	416,10 BEF

### DISPOSITIONS COMMUNES PERSONNEL ROULANT

#### Indemnité de séjour:(montants depuis 01.04.1997)

Hors domicile > 24 h + 8 h temps de travail et temps de liaison ensemble:	930,- BEF nets.
Hors domicile < 24 h + 8 h temps de travail et temps de liaison ensemble:	374,- BEF nets.
Séjour fixe à l'étranger ou en Belgique:	246,- BEF nets.

#### Indemnité RGPT:(montants depuis 01.01.2000)

* Par heure de présence (temps de travail et/ou temps de liaison):	36,35 BEF nets.
* Moyennage maximum de 12 h/jour:	436,20 BEF nets.

### PERSONNEL NON ROULANT MAGASINS ET QUAIS ET MANUTENTION

Manoeuvre (seulement charger et décharger)	319,95 BEF
Personnel de nettoyage	319,95 BEF
Récept.de marchandises < 6 mois d'ancienneté dans le secteur	319,95 BEF
Récept.de marchandises > 6 mois d'ancienneté dans le secteur	334,80 BEF
Ouvrier polyvalent < 6 mois d'ancienneté dans le secteur	334,80 BEF
Cariste < 6 mois d'ancienneté dans le secteur	334,80 BEF
Ouvrier polyvalent > 6 mois d'ancienneté dans le secteur	340,65 BEF
Cariste > 6 mois d'ancienneté dans le 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 NON ROULANT SERVICES DE COURRIER 334,80 BEF

### PERSONNEL NON ROULANT MAILHOUSING

Stamping, stickering, sorting, export, bagging, < 6 mois d'ancienneté dans le secteur	319,95 BEF
Opérateurs de machines qui travaillent avec des machines d'affranchissement, et/ou de marquage	319,95 BEF
Stamping, stickering, sorting, export, bagging > 6 mois d'ancienneté dans le secteur	334,80 BEF
Opérateurs de machines sauf machines d'affranchissement et/ou de marquage	334,80 BEF
Check-in, ouvrier polyvalent (+ bagging + check-in) < 6 mois d'ancienneté dans le 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

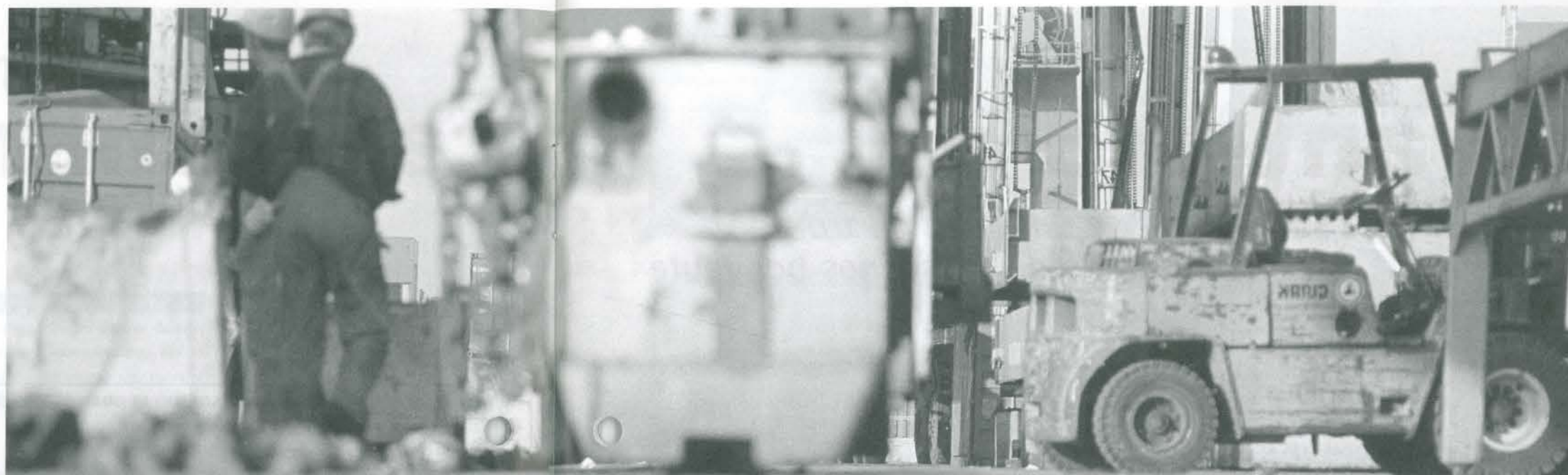
### DISPOSITIONS COMMUNES POUR LE PERSONNEL NON ROULANT

Indemnité de temps d'attente: idem salaire horaire de base de sa catégorie.  
Indemnité de repas: temps de travail + temps d'attente > 8 h par jour: 50,- BEF.

### INDEMNITE D'ANCIENNETE PERSONNEL ROULANT ET NON ROULANT

- + 2,- BEF bruts après 3 ans d'ancienneté à l'entreprise.
- + 4,- BEF bruts après 5 ans d'ancienneté à l'entreprise.
- + 6,- BEF bruts après 8 ans d'ancienneté à l'entreprise.





## ELECTIONS SOCIALES 2000

votez

3

## Candidat Elections Sociales

IVO HEINZE, 30 ANS

Je m'appelle Ivo Heinze, j'ai 30 ans et je travaille depuis six ans chez la firme Ikea Wholesale Belgium. C'est au départ du siège de Genk que l'entreprise assure le stockage et la distribution des produits Ikea vers les différents magasins Ikea en Europe de l'Ouest. Je suis candidat aux élections sociales à cause de mon engagement social: je souhaite en effet me mettre au service des travailleurs de l'entreprise. A cet effet, j'ai déjà suivi plusieurs cours de formation organisés par le service de formation de la FGTB. Selon moi, les problèmes les plus spécifiques du secteur sont en partie dus au "jeune âge" des activités logistiques: alors que par le passé elles constituaient encore une activité périphérique des entreprises de transport classiques, la logistique et la distribution deviennent aujourd'hui de plus en plus des prestations de

services à part entière dans le monde économique. Les conditions de salaire et de travail, les conventions dans le secteur ne sont pas encore suffisamment développées: il faut améliorer la classification des fonctions, les primes, les systèmes salariaux... et encadrer la flexibilité. Mes collègues sont enthousiastes à propos de ma candidature. J'espère donc bien obtenir un bon résultat. Je me réjouis d'ailleurs de pouvoir présenter dans notre entreprise (dont la moitié des 300 salariés sont âgés de moins de 25 ans) une liste "jeunes" complète pour la FGTB. Pour moi, la FGTB a été un choix délibéré: c'est une organisation combative, attachée à la dimension multiculturelle de la société, qui, j'en suis sûr, pourra réaliser encore beaucoup de choses dans notre entreprise.

## ELECTIONS SOCIALES 2000

votez

3

## Candidat Elections Sociales

PAUL FOBÉ, 43 ANS



Je suis Paul Fobé, j'ai 43 ans et j'habite à Sint-Pauwels. Voilà 19 ans que je travaille à la firme SOVABO (WATCO), une entreprise de traitement de déchets.

C'est déjà la troisième fois que je fais partie du Comité de prévention et de protection parce que, à mes yeux, il est important de (tenter de) réaliser des choses par le biais de cet organe. Je me suis toujours intéressé à essayer de trouver des solutions aux problèmes qui se posent et, il faut le dire, on y arrive quand même plus facilement quand on est membre du comité ou de la délégation syndicale.

Il est vrai que j'ai du caractère. Mes collègues étaient donc d'accord que je me représente, aussi parce que je veux défendre ceux qui n'ont pas les moyens de se défendre personnellement. A SOVABO, j'ai participé moi-même à la création du Comité de prévention et de protection et jusqu'ici, ce comité a toujours fonctionné comme il faut.

Lors de la reprise par la firme Leysen Containerdienst (WATCO), nous avons lutté avec les délégués syndicaux pour conserver dans le transport les avantages dont nous bénéficions dans le secteur du nettoyage.

J'ai fait le choix de la FGTB parce que cette organisation syndicale est bien plus combative que la CSC et que je me retrouve dans les idées et les valeurs qu'elle défend.



# Avant-projet

de décret concernant l'organisation du transport rémunéré de personnes par route

Au début de l'année, le ministre flamand de la mobilité, Steve Stevaert, a présenté un projet de décret réglant le transport rémunéré de personnes par route pour toute la Flandre. Ce projet de décret est très important parce qu'il définit le cadre dans lequel pourront opérer les secteurs des transports réguliers et des transports réguliers spécialisés ainsi que les taxis et les limousines.

Le projet de décret instaure aussi la notion de "mobilité de base", définie comme une offre minimale de transports réguliers dans certaines zones habitées. La fréquence des services variera selon la période de l'année et selon que les zones habitées ont un caractère urbain, suburbain ou rural. L'organisation concrète et la réalisation de l'offre minimale seront confiées à la Vlaamse Vervoersmaatschappij, la VVM (le pendant de la SRWT en Wallonie). Le monopole des transports réguliers reste confié par décret à la VVM, laquelle peut cependant sous-traiter l'exploitation à des tiers.

L'UBOT soutient le principe de l'introduction du concept de la mobilité de base. La concrétisation de ce concept n'implique pas seulement un acquis social important pour les citoyens qui bénéficient ainsi d'un droit à des transports publics convenables, mais aussi des perspectives de croissance de l'emploi pour les secteurs de transport par bus et par taxi.

Que la réalisation concrète soit confiée à la VVM ne nous pose pas de problème de principe. Toutefois, nous insistons auprès de la VVM pour que comme par le passé, elle continue à recourir de manière correcte aux services des entreprises privées d'autobus et de taxi.

## Services de taxi

Le décret modernise aussi la législation existante relative aux services de taxi. Les communes conservent la compétence de délivrer les licences de taxi. La modernisation de ce système vise principalement à combattre les abus en cas de transfert de licences et à sauvegarder la rentabilité du secteur. A l'avenir, un régime spécifique d'exploitation de services de location de véhicules avec chauffeur devra exclure la pratique des services de taxi roulant sans licence.

Le projet de décret introduit la notion de "services collectifs de taxi", créant ainsi la possibilité de mettre à la disposition des places réservées dans le cadre des services de taxi. En prenant cette mesure, le ministre entend prévoir la possibilité de faire appel à des taxis collectifs dans les zones où il n'est pas intéressant d'organiser un service de bus sur demande téléphonique, appelé aussi "busphone". Les services collectifs de taxi relèvent du même système de licences que les services normaux de taxi.

Pour l'UBOT, ce projet de décret est un premier pas dans la direction de la reconnaissance de l'utilité et de la mission publiques du taxi dans le cadre de l'offre générale en matière de transports collectifs. Nous tenons cependant à rappeler que le secteur des taxis offre encore bien d'autres solutions à la problématique actuelle de la mobilité. Ce projet de décret a jeté les bases, nous demandons à présent au ministre de libérer les moyens budgétaires nécessaires à la mise en œuvre des projets pilotes dans les grandes villes flamandes.



votez

3

## ELECTIONS SOCIALES 2000

Candidat Elections Sociales

RAYMOND VAN GASTEL, 53 ANS



Permettez-moi de me présenter. Je suis Raymond Van Gastel, j'ai 53 ans et je travaille pour la firme "Antwerp Tax". Je siège depuis des années au Conseil d'entreprise et au Comité de prévention et de protection et je me représente aux élections sociales 2000. Pourquoi? Parce que je crois avoir ainsi mon mot à dire dans l'entreprise. De par sa nature, le secteur dans lequel je suis occupé m'offre la possibilité de travailler avec une très grande autonomie. Le revers de la médaille est cependant qu'il n'est guère aisé de réaliser des choses qui

améliorent les conditions de travail des collègues travailleurs. Pour n'en citer que quelques-unes: l'indemnité RGPT et l'indemnité de nuit des chauffeurs ou encore veiller à ce que tout se passe dans l'entreprise selon les dispositions légales en vigueur. La réaction de l'employeur et de mes collègues à ma candidature est largement positive car chacun connaît mon dévouement et ma contribution au bon fonctionnement des deux organes. Mon choix pour la FGTB-UBOT est basé sur le fait que mon organisation syndicale m'a toujours aidé et soutenu à 100%, que ce soit au niveau de l'information ou en cas de conflit de travail.



# Interdiction des vols de nuit

Le 31 décembre 1999, la ministre des Communications, Isabelle Durant, prit un arrêté ministériel visant à régler la problématique des nuisances sonores autour de l'aéroport de Zaventem. Sous l'influence de groupes d'action comme "Wakker Tervuren", la ministre avait décidé d'imposer une période de silence total pendant la nuit.

L'arrêté ministériel prévoyait l'interdiction de tout vol de nuit entre 01h00 et 05h00 ("nuit courte") à partir de l'an 2003 et l'imposition de certaines limitations aux nuisances sonores de 23h00 à 01h00 et de 05h00 à 07h00 ("nuit longue"), et ce à partir du 1er janvier 2001.

Ces nouvelles limitations de bruit impliquaient notamment l'impossibilité pour certains types d'avions (Boeing 747, DC10,...) d'atterrir et de décoller pendant la "nuit longue". Une éventuelle solution pourrait consister en la modernisation des avions (passage à l'Airbus 300 et au Boeing 757), mais l'achat d'avions nouveaux n'est pas seulement très coûteux mais aussi impossible à réaliser à court terme.

L'interdiction totale des vols d'avion pendant la "nuit courte" posait un problème encore plus grand. Pour une entreprise de courrier comme DHL, il n'est pas possible de décaler ses activités. Et une interdiction des vols de nuit mettait l'entreprise dans l'impossibilité de garder ses activités à Zaventem.

## LES SYNDICATS RÉAGISSENT À L'INTERDICTION DES VOLS DE NUIT

**L'emploi et l'environnement, voilà notre préoccupation!**

Le maintien de l'arrêté ministériel d'Isabelle Durant aurait eu des conséquences dramatiques pour l'emploi sur l'aéroport. Pour DHL, 2000 emplois étaient directement menacés car la direction avait déjà annoncé dans la presse sa volonté d'arrêter toute activité à Zaventem en cas d'interdiction des vols de nuit. Mais l'impact de cette décision ne se serait pas limité à DHL: dans les entreprises de sous-traitance, les compagnies de charter et une grande partie des commerces actifs autour de Brucargo, des licenciements auraient également été inévitables, de sorte que plus de 6000 emplois étaient menacés!

Comme organisation syndicale, nous étions indignés qu'un ministre des Communications prenne un arrêté aussi lourd de conséquences sans avoir organisé la moindre concertation. Bien sûr les organisations syndicales se soucient également de la santé et des conditions de vie des gens et il est clair qu'il faut prendre des mesures pour garantir le sommeil des riverains. Mais selon nous, il est possible de prendre des mesures conciliant environnement et économie et permettant d'atteindre les mêmes objectifs. Dans le passé, plusieurs groupes de travail ont réalisé les études nécessaires et trouvé des alternatives comme par exemple l'isolation des habitations, le changement des trajets d'atterrissage et de décollage, etc.

Les syndicats des entreprises DHL, EAT (compagnie d'avions de DHL) et DHL International, rencontrant madame Durant à son cabinet, ont exigé le retrait de l'arrêté ministériel, vu les conséquences dramatiques qu'il risquait d'avoir sur l'emploi. Grand était notre étonnement lorsque nous avons constaté que la ministre ne semblait même pas se rendre compte de la portée exacte de son arrêté.

Dès le début, la solidarité entre les organisations syndicales est énorme. La solidarité entre les ouvriers et les employés est également très tangible, ce qui a bien sûr permis de créer un rapport de force syndical favorable aux travailleurs. Le vendredi 14 janvier, une manifestation de masse est organisée dans les rues de Bruxelles, l'objectif étant de rendre visite au cabinet du Premier Ministre Verhofstadt pour lui demander de retirer l'arrêté ministériel et d'associer les organisations syndicales à d'éventuelles négociations. Sous la pression notamment de cette manifestation, le Conseil des ministres décide de constituer un groupe de travail, chargé de trouver une solution à la problématique des vols de nuit. Pour les syndicats et les employeurs des entreprises concernées, c'est le signal pour expliquer leurs positions à tous les partis politiques.

Des démarches sont entreprises également à l'égard de la direction de DHL. En effet, l'interdiction des vols de nuit pourrait être l'occasion rêvée pour celle-ci de procéder à des délocalisations déjà programmées. Les organisations syndicales réclament des garanties en matière d'emploi au cas où il ne serait plus question d'interdire les vols de nuit.

## PLUS D'INTERDICTION DES VOLS DE NUIT ET ... GARANTIES D'EMPLOI!

Au cours des trois semaines qui suivent la désignation du groupe de travail ministériel, les syndicats et les travailleurs de DHL, EAT et DHL International ont rendu visite aux partis politiques (VLD-PRL, PS-SP, AGALEV-ECOLO) ainsi qu'au cabinet du ministre Vande Lanotte. Le groupe de travail ministériel lui aussi reçoit une délégation des travailleurs. A chaque fois, nous avons essayé d'expliquer la nécessité et l'importance des vols de nuit pour l'emploi.

Pendant ces trois semaines "interminables", l'inquiétude du personnel de DHL ne cesse d'augmenter, notamment lorsque des

travailleurs apprennent que leur banque refuse de leur accorder un emprunt tant qu'il n'y a pas de certitude que DHL restera à Zaventem. Les syndicats et les travailleurs tiennent aussi à être reçus par le "grand homme" de DHL, Rob Cuypers. La direction, qui n'est pas très enthousiaste, essaie d'éviter toute confrontation avec son personnel. Lorsqu'il est clair pour la direction qu'il est impossible d'éviter la marche sur le siège principal de GCC organisée par les travailleurs et les syndicats, elle propose d'engager des négociations.

Au cours d'un premier tour de négociation, Rob Cuypers fait lui-même certaines promesses en matière de garanties d'emploi aussi bien pour DHL que pour EAT et DHL International. Ces promesses seront à concrétiser avec les directions locales. Après une journée de discussions concernant la mise au point d'une convention en matière d'emploi, un accord verbal intervient le lundi 7 février qui est soumis encore le soir même aux travailleurs. Le mercredi 9 février, la direction n'a toujours pas mis correctement sur papier l'accord intervenu. C'est la goutte qui fait déborder le vase. Une action spontanée éclate au building 3 et déborde vers le building 2, si bien qu'à 24 heures l'ensemble du personnel est en grève.

Soutenus par cette action et après des heures de négociation, les syndicats réussissent enfin à obtenir les garanties demandées. Une convention d'emploi est conclue pour trois ans. Elle sera d'application s'il n'est plus question d'interdiction des vols de nuit. Les effectifs de personnel seront maintenus au niveau du 31.12.1999 et ce pour une durée de trois ans. Il n'y aura aucune forme de délocalisation ou de licenciement collectif. Si cette clause n'est pas respectée ou si le niveau d'emploi descend en dessous du niveau convenu, les travailleurs licenciés bénéficieront d'une indemnité égale au salaire d'un an (prime de fin d'année, primes de nuit, etc. comprises), et ce en plus des indemnités de préavis normales. Le 1er janvier 2003 des négociations commenceront en vue de proroger la convention. Les syndicats de leur côté marquent leur accord pour mettre tout en œuvre en cas de conflit pour éviter des troubles sociaux, puisque cela reste une affaire très sensible pour la direction.

Le jeudi 10 février les organisations syndicales sont reçues dans le bureau de Rob Cuypers qui signe également la convention. Il est fort probable que la conclusion de cet accord a été un signal fort pour le groupe de travail ministériel et qu'il a pu avoir une influence positive sur les décisions de ce dernier.

Lorsque le vendredi 14 février, le Premier Ministre Verhofstadt déclare dans son communiqué de presse qu'il n'est plus question d'interdire les vols de nuit, mais que des limitations seraient imposées aux nuisances sonores par l'instauration de normes sonores plus sévères, par des mesures d'isolation des habitations, etc., les travailleurs de l'ensemble des entreprises concernées ont enfin, après une longue période d'inquiétudes, pu pousser un grand soupir de soulagement.





## ELECTIONS SOCIALES 2000

## Candidat Elections Sociales

**BERT VERHOOGEN, MEMBRE DU CONSEIL D'ENTREPRISE,  
DU COMITÉ D'ENTREPRISE EUROPÉEN ET DÉLÉGUÉ SYNDICAL CHEZ LA FIRME DHL AVIATION.**



DHL Aviation est une entreprise multinationale américaine, à la mentalité ouvertement anti-syndicale. Je m'en suis rendu compte dès mon premier mandat, voici cinq ans. DHL ne voulait m'accorder aucune marge pour intervenir en cas de problèmes collectifs ou individuels. Tous les moyens étaient bons pour me neutraliser, variant de promesses de promotion au vol salarial pur et simple. Mais ma conviction de combattre l'injustice sociale et économique a eu raison des ardeurs patronales.

Jour après jour, j'essaie d'être à l'écoute des travailleurs et de leurs plaintes. Au début, la plupart des travailleurs n'osaient pas venir me trouver. Peu à peu, j'ai réussi à gagner leur confiance en prenant résolument parti pour eux. Au début, il s'agissait souvent de petits problèmes: conflits avec le chef, problèmes au niveau des congés, erreurs dans le calcul du salaire, etc. Mais

progressivement, les travailleurs ont pris conscience de la dimension souvent collective de leurs problèmes individuels, de sorte qu'ils se sont montrés disposés à une riposte collective visant à obtenir gain de cause par des actions et des grèves ponctuelles.

Dans une grande entreprise comme DHL, qui occupe beaucoup de jeunes, la majorité des travailleurs sont convaincus de la nécessité de la présence et de l'action syndicales pour s'opposer à un patron qui a pour seul objectif la croissance économique et la rentabilité. Le délégué comme incarnation de l'organisation syndicale au niveau de l'entreprise joue un rôle prépondérant. Il est à la fois assistant social, avocat et politicien: il doit toujours être à l'écoute des travailleurs pour donner une traduction collective à leurs revendications et mettre celles-ci à l'ordre du jour patronal. Il ne peut le faire - et réussir - qu'avec le soutien et la confiance pleine et totale des travailleurs ce qui lui procure, malgré les moments d'impuissance, de colère et de frustration, aussi des moments d'intense satisfaction.

votez

3

## SALAIRES ASSISTANCE DANS LES AEROPORTS

Pour votre information nous vous laissons ci-dessous un aperçu des salaires du secteur assistance dans les aéroports. Ces salaires sont les salaires minimums pour ces entreprises qui n'ont pas conclu un accord d'entreprise à ce sujet.

Classe	Sal. horaire 01.07.1999	Définition des fonctions
A	319,80 BEF	Les ouvriers qui exécutent des travaux de nettoyage: <ul style="list-style-type: none"> <li>• nettoyer avions, locaux, véhicules et matériel;</li> <li>• préparer, entretenir et compléter le matériel nécessaire;</li> <li>• contrôler la qualité et la propreté du travail;</li> <li>• les travaux connexes qui en résultent.</li> </ul>
Bo	327,00 BEF	Les ouvriers qui exécutent les activités mentionnées sous "B", pendant les 6 premiers mois de leur occupation.
B	335,15 BEF	Les ouvriers qui exécutent les tâches limitées suivantes dans le cadre des activités de courrier: <ul style="list-style-type: none"> <li>• travaux simples de chargement/déchargement et tri du courrier, introduction de données, contrôle du matériel;</li> <li>• manipuler le matériel roulant nécessaire et assurer le transport de l'avion et vers l'avion;</li> <li>• contrôler l'exactitude des données des envois;</li> <li>• les travaux connexes qui en résultent.</li> <li>• Les ouvriers qui dirigent les ouvriers sous "A".</li> </ul>
Co	351,80 BEF	Les ouvriers qui exécutent les activités mentionnées sous "C", pendant les 6 premiers mois de leur occupation dans cette fonction.
C	362,60 BEF	Les ouvriers qui traitent le fret et les envois, y compris le courrier: <ul style="list-style-type: none"> <li>• charger, décharger, accepter, stocker, contrôler, pointer et délivrer fret et envois;</li> <li>• charger et décharger les avions, chariots de bagages, containers, poids lourds, palettes, sacs;</li> <li>• confectionner des palettes et containers;</li> <li>• manipuler matériel roulant et fixe;</li> <li>• assurer de manière autonome l'administration et les tâches de contrôle du fret et des envois;</li> <li>• distribuer, peser, compter et contrôler les bagages;</li> <li>• préparer et clôturer les travaux.</li> </ul> <p>Les ouvriers qui</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• transportent les passagers, le personnel, le fret, le catering et les documents vers l'avion et de l'avion;</li> <li>• le traitement (charger, décharger, inventorier, transporter) et le contrôle de l'intégralité du chargement et des documents y afférents;</li> <li>• manipuler le matériel roulant et fixe nécessaire à cette fin et amener à cette fin les chariots vides et les plateaux de manutention;</li> <li>• entretenir en bon état de propreté les véhicules, le matériel et le lieu de travail.</li> <li>• Les ouvriers assurant l'entretien de première ligne des bâtiments et machines, y compris les activités de préparation, de contrôle et de clôture (administrative). Les activités connexes qui peuvent en résulter.</li> </ul>
D	377,20 BEF	Les ouvriers qui, en tant qu'assistant contremaître: <ul style="list-style-type: none"> <li>• assistent et/ou remplacent le contremaître: organisation et contrôle des tâches de l'équipe et du matériel et faire rapport au contremaître;</li> <li>• aider l'équipe dans ses activités courantes;</li> <li>• exécuter tous les autres travaux qui peuvent en résulter.</li> </ul>
E	390,75 BEF	Les ouvriers qui, en tant que contremaître: <ul style="list-style-type: none"> <li>• dirigent un groupe de collaborateurs</li> <li>• surveillent l'équipe et contrôlent son travail;</li> <li>• participent à la concertation au travail;</li> <li>• aident à l'exécution du travail;</li> <li>• tous les autres travaux qui peuvent en résulter.</li> </ul> <p>Les ouvriers qui:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• assurent l'entretien de 2ème et 3ème ligne des machines;</li> <li>• assurent le contrôle préventif des machines et y consacrent des rapports;</li> <li>• tous les autres travaux qui peuvent en résulter.</li> </ul>



# Commerce de combustibles

## SALAIRES COMMERCE DE COMBUSTIBLES NATIONAL

Conformément la C.C.T. du 30.06.1999 les salaires des ouvriers du secteur du Commerce de Combustibles National étaient augmentés respectivement de 3,- BEF, 6,- BEF ou 11,- BEF, ceci selon l'ancienneté endéans l'entreprise.

Les nouveaux salaires à partir du 01.01.2000 sont donc comme suit:

Salaire horaire 01.01.2000

Salaire horaire	Sal.horaire 01.07.1999	Sal.horaire Anc. >5 a 01.01.2000	Sal.horaire Anc. >10 a 01.01.2000	Sal.horaire Anc. >15 a 01.01.2000
Ouvrier/manoeuvre	311,90 BEF	314,90 BEF	317,90 BEF	322,90 BEF
Chauffeur	326,60 BEF	329,60 BEF	332,60 BEF	337,60 BEF
Chauffeur camion-citerne	346,60 BEF	349,60 BEF	352,60 BEF	357,60 BEF

A partir du 01.01.2000 l'indemnité RGPT des ouvriers (ouvrières) ressortissant à la Commission Paritaire Nationale 127 augmentera de 7,- BEF par heure et le maximum journalier de 15,- BEF.

Aux travailleurs non sédentaires est octroyée par heure de présence une indemnité RGPT de minimum 12,- BEF par heure étant entendu que l'indemnité ne peut dépasser 240,- BEF par journée.

## COMMERCE DE COMBUSTIBLES — NATIONAL

### Formations professionnelles: enfin!

Lors de la dernière réunion du Fonds social du Commerce de combustibles, après de longues discussions, une décision de principe a enfin été prise pour organiser des formations pour les chauffeurs du secteur.

Inutile de dire que les représentants de l'UBOT au sein du Fonds social ont joué le rôle de locomotive dans ce dossier. Il faut en effet savoir que cette formation offre un tremplin à l'emploi et à la sécurité d'emploi, enjeux qui ont toujours constitué notre premier souci. Les employeurs de leur côté se plaignaient depuis des années qu'ils ne trouvaient plus de chauffeurs qualifiés. Quand nous leur avons proposé de trouver une solution structurelle à ce problème par l'organisation de formations pour chauffeurs spécifiques au secteur, ils ne voulaient rien entendre. Cela coûte trop cher, disaient-ils. Bien sûr, tout le monde sait qu'investir, cela coûte de l'argent.

Ils ont donc fini par comprendre que c'était la piste à suivre pour avoir un contrôle sur l'arrivée du personnel qualifié dans le secteur. Des moyens financiers suffisants seront donc libérés pour acheter deux véhicules destinés à la formation. Un véhicule sera

utilisé par le FOREM en Wallonie, l'autre par son pendant flamand, le VDAB. Les premiers "élèves" pourront probablement entamer leur formation en automne. Nous ne manquerons pas d'informer en temps voulu les candidats à la formation de l'état d'avancement du dossier afin qu'ils puissent s'inscrire en temps utile aux cours.

## COMMERCE DE COMBUSTIBLES - FLANDRE ORIENTALE

### Extension de la sécurité d'existence

Lors des dernières négociations collectives dans le secteur Flandre Orientale, nous avons réussi à élargir le système existant de sécurité d'existence aux cas de maladie et d'accidents du travail.

A partir du 1er janvier 2000, les travailleurs du secteur ont désormais droit à un supplément de 100 BEF par jour pendant une période de 100 jours, et ce en cas de chômage, de maladie et d'accident du travail.

La seule condition: être en possession d'un livre de paie.

Voilà sans aucun doute une avancée sociale importante. Mais ce n'est pas le point final. En automne nous commencerons les discussions préparatoires aux négociations collectives pour la période de 2001-2002. Nous ne manquerons pas de vous tenir au courant.



# Cession et saisie des salaires

Le Moniteur belge du 24.12.1999 a publié les nouveaux montants cessibles et saisissables en vigueur à partir du 01.01.2000.

Ces nouveaux montants sont d'application à tous les paiements exécutés à partir du 01.01.2000, même s'ils ont trait à des revenus perçus avant cette date.

Rémunération mensuelle nette	Partie cessible ou saisissable	Maximum
Jusqu'à 32.500 BEF	Rien	—
32.501 à 34.900 BEF	1/5e de la somme entre ces 2 montants	480,- BEF
34.901 à 42.200 BEF	2/5e de la somme entre ces deux montants	2.800,- BEF
+ 42.200 BEF	tout	sans limite

# Tombola d'été "De Mick"

L'Amicale "De Mick vzw" organise pour la 22e fois déjà sa grande tombola d'été au profit de l'hôpital "De Mick".

Parmi les 100 prix de valeur que l'on peut gagner, il y a entre autres des appareils électroménagers et beaucoup d'autres prix encore. Ainsi, comme premiers prix, il y a des chèques de voyage à gagner d'une valeur respective de 50.000, 30.000 et 20.000 BEF.

Le prix du billet est de 100 BEF.

Les billets peuvent être commandés soit par téléphone aux numéros 03/663 12 70 et 03/828 51 46, soit par versement au compte n° 220-0408420-86 de la Banque Générale à Anvers au profit de l'Amicale De Mick vzw à Brasschaat.

Le tirage aura lieu le vendredi 13 octobre 2000 à 19h00 au Bondsgebouw, Ommeganckstraat 47-49 à 2018 Anvers.



# Les connaissez-vous encore, les 14 infractions graves

## 1. INJONCTIONS

Ne pas avoir obtempéré aux injonctions d'un agent qualifié.

## 2. PRIORITE

Ne pas avoir respecté les règles relatives à la priorité (y compris en cas de manœuvres), le signal B1 (triangle renversé) ou un signal d'arrêt (B5).

## 3. CROISEMENTS

Ne pas avoir respecté les règles relatives au croisement ou le signal B19 (= priorité aux véhicules venant en sens inverse en cas de chaussée rétrécie).

## 4. DEPASSEMENTS

- Avoir dépassé par la gauche un conducteur qui avait manifesté son intention de tourner à gauche et qui s'était déjà porté à gauche en vue d'effectuer ce mouvement.
- Avoir dépassé lorsque vous ne pouviez apercevoir les usagers venant en sens inverse à une distance suffisante.
- Avoir dépassé à l'approche du sommet d'une côte ou dans un virage alors que le dépassement y était interdit (il n'est pas question d'infraction grave lorsqu'il y a plusieurs bandes de circulation et lorsque le conducteur ne dépasse pas une ligne blanche continue).
- Avoir triplé (sauf lorsqu'il s'agit d'une route à trois bandes de circulation au moins).
- Ne pas avoir respecté les signaux "interdiction de dépasser".

## 5. DEPASSEMENT ET CROISEMENT DE TRAMS

Avoir dépassé ou croisé par la gauche un tram alors qu'il fallait le faire par la droite (passage suffisamment large, pas d'obstacle fixe sur le côté droit de la route).

## 6. CHANGEMENT DE DIRECTION

Avoir mis en danger la circulation normale des autres conducteurs ou gêné les conducteurs venant en sens inverse ou ne pas avoir cédé le passage à la circulation normale des autres usagers.

## 7. PIETONS

Avoir mis en danger un piéton (par exemple sur un passage pour piétons).

## 8. VITESSE

Avoir dépassé la vitesse maximale autorisée de plus de 10 km/h.

## 9. ECLAIRAGE

Avoir circulé la nuit sans éclairage à l'avant ou à l'arrière ou le jour lorsque la visibilité était inférieure à 200 mètres (neige, brouillard).

## 10. AUTOROUTES

Avoir emprunté un raccordement transversal, fait demi-tour ou marche arrière sur une autoroute.

## 11. PASSAGES A NIVEAU

S'être engagé sur un passage à niveau alors que c'était interdit (feu rouge - signal sonore - barrières).

## 12. FEUX

Ne pas avoir respecté un feu rouge ou un feu jaune-orange fixe (s'il avait été possible de vous arrêter dans des conditions de sécurité).

## 13. LIGNE BLANCHE CONTINUE

Avoir franchi une ligne blanche continue séparant les bandes de circulation.

## 14. MARCHANDISES DANGEREUSES (ADR)

Ne pas avoir respecté le signal C24 (accès interdit aux véhicules transportant certaines marchandises dangereuses).

Les peines sanctionnant les infractions graves sont des lors très lourdes:

- des amendes variant de 3.000 à 30.000 BEF par infraction;
- des peines de prison allant de 8 jours à 1 mois;
- le retrait du permis de conduire et la forclusion du droit de conduire allant de 8 jours à 5 ans.

Toutes ces peines sont cumulatives, ce qui veut dire que ce n'est pas parce que vous avez écopé une amende que vous êtes à l'abri d'une peine de prison ou d'un retrait de votre permis. De plus, il s'agit de peines correctionnelles prononcées par un juge pénal.

# Vignette autoroutière

La Hongrie instaure une nouvelle vignette autoroutière, valable pour l'autoroute M1 reliant Nickelsdorf (à la frontière autrichienne) à Budapest et pour la M3 reliant la capitale hongroise à Fözesabony. Les sections à péage existantes des deux autoroutes sont supprimées. Toutefois, le péage est maintenu pour la section de la M5 reliant Budapest à Kiskunfelegyhaza.

Les vignettes sont disponibles en trois versions: pour une semaine, pour un mois ou pour toute une année. La vignette pour une semaine est valable pour neuf (!) jours à choisir librement par le chauffeur et coûte environ 200 BEF.

La vignette pour un mois n'est valable que pendant un mois calendaire et coûte 300 BEF. La vignette pour un an coûte 3.340 BEF.



saviez-vous que?

## Utilisation du tachygraphe

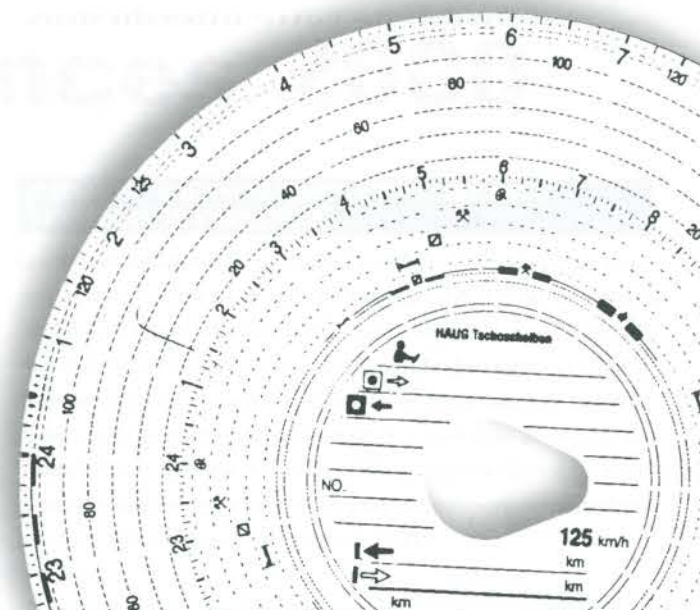
A la suite d'une plainte émanant d'un de nos affiliés, nous avons sollicité l'intervention de l'Inspection des lois sociales, lui demandant d'ouvrir une enquête auprès de l'entreprise de transport X.

Notre membre était occupé par la firme de transport X comme chauffeur des services de courrier. L'employeur lui payait chaque fois 8 heures de temps de travail, les heures restantes étant payées comme temps de liaison. Notre membre devait assurer lui-même le chargement et le déchargement et également encaisser l'argent auprès des clients.

Il était donc normal que nous ne soyons pas d'accord avec la manière dont cet employeur paie son personnel. Pour accélérer le dossier, nous avons fait appel à l'intervention de l'Inspection des lois sociales.

Le résultat de l'enquête fut cependant loin d'être positif pour notre affilié. En effet, l'inspecteur avait constaté que le chauffeur n'utilisait pas le tachygraphe comme il fallait. Lorsqu'il était en train de charger ou de décharger chez un client ou à l'entreprise, il ne réglait jamais l'appareil sur le symbole des marteaux croisés. L'appareil indiquait toujours "repos". Résultat: l'inspecteur ne pouvait pas dresser de procès-verbal au profit de l'intéressé

qui de la sorte n'a pu obtenir la régularisation de sa situation. Il ne nous reste donc plus qu'à aller devant le tribunal du travail. Procédure lente et longue que nous aurions pu éviter si notre membre avait utilisé son tachygraphe correctement.





## Qu'est-ce que le type de temps C?

En période hivernale, quand on écoute la météo, on entend fréquemment parler du type de temps B à la côte, alors qu'en Ardenne et sur les routes et les ponts on parle du type de temps D.

Que signifient ces lettres?  
En voici l'explication:

- A** temps doux
- B** temps hivernal sans danger pour la circulation
- C1** froid matinal, risque de givre ou de verglas et éventuellement de neige
- C2** givre et verglas matinal, risque de verglas la nuit
- D** risque limité pour la circulation, brouillard givrant, formation de givre et de plaques de verglas sur l'ensemble du réseau routier
- E** danger pour la circulation, conditions hivernales persistantes
- F** temps froid sévère ou persistant, risque de perturbations graves de l'organisation économique
- G** conditions exceptionnelles de courte durée, imprévues et abruptes nécessitant une intervention immédiate.

(Source: Via Secura).

## Extension de l'interdiction de dépasser pour camions

Se basant sur l'évaluation positive de l'interdiction de dépasser pour les camions instaurée à quatre endroits en Flandre, le ministre flamand de la mobilité, Steve Stevaert, a chargé son administration d'examiner les possibilités d'une extension de cette interdiction.

L'évaluation avait en effet montré que la circulation était devenue plus fluide et que la vitesse avait diminué sur les tronçons où il y avait une interdiction de dépasser (aussi bien sur la première bande où circulent les camions que sur la deuxième bande où roulent les voitures de tourisme).

Se basant sur les données relatives à la densité de la circulation et la part du trafic de camions aux heures de pointe, le ministre Stevaert a décidé d'instaurer également une interdiction de dépasser pour les camions sur les tronçons suivants (dans les deux sens):

- A12: à partir de la bifurcation vers la E19 jusqu'au raccordement au Liefkenshoektunnel
- E19: à partir de la bifurcation vers la A12 jusqu'à Brecht
- E34: à partir de la E313 jusqu'à Turnhout
- E313: à partir de Geel-Est jusqu'au raccordement à la E34 (= fin deux bandes)
- E314: à partir de Diest jusqu'à Aarschot (continuité avec l'interdiction existante sur le tronçon Aarschot-Louvain)
- E314: à partir de Lummen jusqu'à Genk-Nord.

L'interdiction de dépasser vaut uniquement aux heures de pointes et n'est que provisoire. Si l'évaluation confirme les effets visés, l'interdiction deviendra définitive.

## Tunnel fermé aux camions

Pour cause de risque d'incendie, le tunnel des Vosges Sainte-Marie-aux-Mines près d'Épinal dans les Vosges sera désormais fermé aux camions et poids lourds pendant trois ou quatre ans, et ce à partir du 4 mars 2000.

Environ 1.000 poids lourds empruntent chaque jour cet ancien

tunnel ferroviaire long de 7 kilomètres, qui a été transformé en tunnel routier il y a 20 ans.

Après l'incendie du tunnel sous le Mont-Blanc, le gouvernement français a décidé de promouvoir le transport de marchandises par voie ferrée afin de soulager les tunnels routiers.

## Avis aux chauffeurs routiers

Aimeriez-vous voir grandir vos enfants et vos petits-enfants? Que diriez-vous de profiter de vos pantoufles soir après soir? Et tout ceci avec maintien de votre salaire?

Si vous avez une expérience d'au moins 10 ans dans une ou plusieurs entreprises de transport (catégorie ONSS 083) ou une expérience de 5 ans si vous possédez un diplôme de l'enseignement secondaire;

Si vous avez la vocation ou la volonté de former des stagiaires adultes et d'enseigner notre profession;

Si vous vous sentez capable de transmettre vos connaissances et votre expérience...

... Inscrivez-vous sans hésiter aux examens d'instructeur/institutrice transports lourds - FOREm Wallonie.

Le FOREm organise pour les centres de formation professionnelle "transports lourds" de Bierset, Franière, Houdeng-Garocentre, Mouscron des examens de recrutement pour instructeurs et institutrices transports lourds dans le courant des mois de mai et juin 2000.

### POUR TOUT RENSEIGNEMENT ET

pour les inscriptions, adressez-vous au  
FOREm - Service Examens

Boulevard Tirou - 6000 CHARLEROI - Tél. 071/20 66 62

## Pécule de vacances 2000

Chaque année, les travailleurs qui ont travaillé comme ouvrier au cours de l'année calendrier précédente, ont droit au pécule de vacances qui est payé au cours des mois d'avril, mai et juin 2000.

Le calcul du pécule de vacances 2000 est basé sur les salaires gagnés du 01.01.1999 au 31.12.1999; il est égal à 15,18% de la rémunération brute effective ou fictive (par exemple jours de maladie assimilés) de l'an dernier multipliée par 108%.

De plus, le pécule de vacances complémentaire, qui par le passé était dû par l'employeur, sera désormais payé directement par l'Office National des Vacances Annuelles.

### PÉCULE DE VACANCES COMPLÉMENTAIRE POUR LES JEUNES TRAVAILLEURS

Les jeunes de moins de 25 ans qui commencent à travailler pour un employeur dans les 4 mois de leur sortie de l'école et qui ont travaillé au moins 60% des jours situés entre leur entrée en service et la fin de l'année, ont droit au pécule de vacances complet. Nous attirons cependant votre attention sur le fait que ce pécule de vacances complémentaire doit être demandé au moyen du formulaire PJ1 que vous pouvez obtenir auprès de nos secrétariats permanents régionaux. Pour plus de renseignements, adressez-vous à la permanence locale de l'UBOT.



# La ceinture.

## Un réflexe tout naturel

INSTITUT BELGE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La ceinture, c'est vrai, n'empêchera jamais un accident de se produire, mais elle peut considérablement en réduire les conséquences physiques. Pourtant, une personne sur cinq ne porte pas toujours sa ceinture à l'avant et une personne sur trois ne s'attache pas systématiquement à l'arrière. C'est pourquoi, du 21 février au 26 mars, l'Institut Belge pour la Sécurité Routière organise une nouvelle campagne sur ce thème.

### ENCORE UNE CAMPAGNE?

Depuis près de 30 ans, des campagnes de sécurité routière sont consacrées à la ceinture. Immédiatement après chacune de ces campagnes, on constate une augmentation du port régulier de la ceinture, qui s'estompe irrémédiablement après quelques mois. Il est donc indispensable d'enfoncer régulièrement le clou. Il n'en reste pas moins que ces campagnes successives ont permis d'enregistrer des progrès substantiels, notamment au niveau de la responsabilisation. Ainsi, aujourd'hui, plus de trois quarts des conducteurs qui mettent leur ceinture demandent aux personnes qui les accompagnent d'en faire de même, ce qui prouve que les campagnes portent bel et bien leurs fruits.

### LA CEINTURE NE DATE PAS D'HIER...

... et pourtant, aussi incroyable que cela puisse paraître, un certain nombre de personnes continuent de croire qu'elle est inutile (surtout à l'arrière)! Or, sur la base des données d'accidents de 1998 et des comptages effectués en matière de port de la ceinture, l'IBSR a calculé qu'une augmentation de 20 points du nombre de personnes qui bouclent leur ceinture entraînerait chaque année une diminution de 133 tués et de 898 blessés graves, ce qui représente respectivement une baisse de 8,9 et 8,2 %. C'est tout à fait logique: le rôle premier de la ceinture consiste à empêcher que les occupants d'un véhicule soient projetés contre les parois de l'habitacle ou les uns contre les autres, mais également qu'ils soient éjectés du véhicule. En effet, quelqu'un qui est éjecté d'une voiture risque cinq fois plus de mourir que quelqu'un qui est attaché. Même une collision à vitesse relativement faible libère une force énorme qui propulse les occupants vers

l'avant. Le port correct de la ceinture réduit de 75 % le risque d'être grièvement blessé à la tête et de 61 % le risque d'encourir des lésions à la cage thoracique. Par ailleurs, boucler sa ceinture à l'arrière permet également de protéger les passagers avant, ce qui devrait constituer un incitant supplémentaire pour les passagers arrière.

### POURQUOI LA CEINTURE N'A-T-ELLE PAS PLUS DE SUCCÈS?

La plupart des gens ne sont pas radicalement opposés au port de la ceinture. Tout au plus ne porte-t-on pas la ceinture en raison de son manque de confort, parce qu'elle est jugée superflue lors de courts trajets ou, tout simplement, par oubli. Cette faible réticence est précisément la plus difficile à combattre, probablement parce qu'il s'agit d'un geste quotidien. On boucle sa ceinture lorsqu'on effectue de longs déplacements, mais pas pour de petits trajets. De même, on la porte sur autoroute, mais pas en agglomération. Pourtant, les études montrent que la ceinture est la plus efficace à vitesse relativement faible. En outre, d'un point de vue statistique, le risque d'accident sur autoroute est moins élevé qu'en agglomération...

Boucler sa ceinture doit devenir aussi naturel que de fermer sa portière ou de protéger ses proches en cas de danger. Une affiche éloquente et un spot TV attendrissant nous y aideront. N'oubliez pas: la ceinture vous attache à la vie!



Les rapports émotionnels avec les autres sont véritablement ancrés en nous. Il est facile d'établir le lien avec la prise de responsabilités dans la circulation.

# Inauguration

## éclatante

Le vendredi 18 février 2000 restera gravé dans les annales des sections brugeoises de la FGTB et de l'UBOT. C'est en effet de manière éclatante que nos nouveaux locaux à Zeebruges ont été inaugurés par le Président national de l'UBOT, Alfons GEERAERTS.

Notre Président en a profité pour féliciter l'équipe des collaborateurs, les membres du Bureau et les militants qui, par leur action, ont réussi à doubler en dix ans le nombre d'affiliés UBOT en région brugeoise.

Pour consolider cette position dominante dans le secteur du transport, dans la navigation et le port maritime, l'UBOT a jugé nécessaire de développer un support logistique qui répond aux nécessités d'aujourd'hui, est situé à un endroit stratégique dans le port et est équipé des moyens de communication les plus modernes. La collaboration avec les services interprofessionnels et le service chômage de la FGTB constitue un atout supplémentaire. Lorsque dans un avenir proche, la mutualité socialiste viendra occuper les locaux encore libres, nous disposerons à Zeebruges d'un éventail de services à l'affilié sans précédent dans l'histoire locale.

Les journées portes ouvertes ont été clôturées par le ministre socialiste flamand Renaat LANDUYT. Entre-temps, quelques centaines de membres et de sympathisants ont déjà rendu visite à nos nouveaux locaux à Zeebruges. En réaction à la lettre ouverte que l'UBOT avait diffusée à l'occasion de la journée portes ouvertes, le ministre flamand de l'emploi et du tourisme nous a livré quelques informations prometteuses. Ainsi il a dit que le gouvernement flamand a pris l'option d'ancrer les interlocuteurs sociaux flamands, et donc aussi la FGTB, dans les structures de décision appelées à convertir en projets favorisant la viabilité, l'emploi et le tourisme les 1,2 milliards de francs de moyens prévus pour la reconversion de la côte. Le ministre s'est montré très intéressé par quelques suggestions que nous lui avons faites.



Luc Vanneste, secrétaire provincial de la FGTB de Flandre Occidentale, a profité de l'ouverture de la nouvelle antenne à Zeebruges pour rappeler l'importance des élections sociales et pour remercier le ministre Landuyt pour la coopération exemplaire entre la FGTB et les mandataires du socialistische partij.





# Elections sociales!

votez

3

ELECTIONS SOCIALES, CHERCHEZ LE NUMÉRO 3

## Des nouvelles des sections d'Anvers et du Waasland (région de Sint-Niklaas)

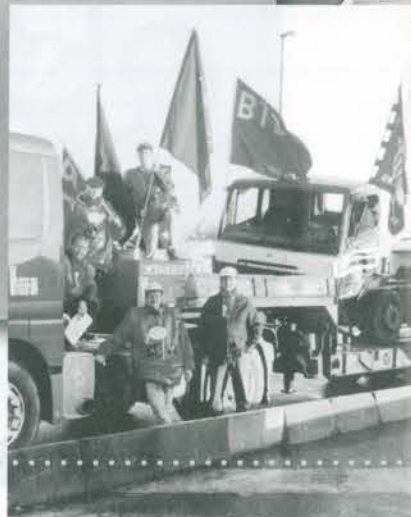
■ Les élections sociales n'ont même pas encore commencé et déjà nous avons engrangé les premières victoires. ■ Quelques employeurs croyaient pouvoir échapper aux élections sociales en scindant leur entreprise en plusieurs filiales. ■ Pour ces dossiers, nous avons fait appel aux services de l'inspection sociale ainsi qu'aux services juridiques de la FGTB d'Anvers et du Waasland. Et cela non sans succès. ■ Les firmes Corneel Geerts, Taxi-Vracht Verboven, ASX-Ibeco-Dsx, Disor-Frisor et Wim Bosman ont été obligées par le tribunal de lancer la procédure des élections sociales et ce sous peine d'une astreinte de 10.000 BEF par jour. ■ D'autres entreprises de transport comme Trafuco, Verberckmoes (VBM) ou Van Aerde vont également organiser des élections sociales sous la pression de nos militants. ■ A notre demande, l'inspection sociale a procédé dans plusieurs entreprises à des comptages des effectifs de personnel. ■ Résultat: 500 travailleurs supplémentaires pourront élire leurs représentants aux comités de prévention et de protection et aux conseils d'entreprise de ces firmes.

### MAIS IL Y A AUSSI DES ENTREPRISES PLUS RAISONNABLES!

Avec la firme Linjebuss, qui regroupe 26 loueurs, il a été convenu de créer des structures de concertation appropriées. Un conseil d'entreprise général sera installé pour l'ensemble de l'entreprise et pas moins de 4 comités de prévention verront le jour. De plus, la représentation syndicale sera garantie par entité. ■ A la firme Hessennatie, les employeurs ont accepté d'impliquer toutes les unités d'exploitation aux élections sociales.

**POURTANT, LE COMBAT EST LOIN D'ÊTRE TERMINÉ.** L'UBOT présente des candidats valables qui jouissent de son soutien plein et entier. Forts de la confiance des travailleurs, nous réussirons à faire entendre clairement la voix des ouvriers du transport et des services logistiques.

Pour toute information, n'hésitez pas à vous adresser à nos permanences dont vous retrouverez les coordonnées à la dernière page.



## 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: .....

Occupe(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: .....