


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

Au cours des mois de juillet et août, la caisse dans les locaux de l'UBOT (situés Paardenmarkt 66 à Anvers) ne sera ouverte que de 08h30 à 12h00.

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

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.: 065/39 40 24 071/30 78 78 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

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

déposé: Antwerpen X

 bulletin trimestriel
avril-mai-juin 2000

 éditeur responsable:
Frank Van Thillo
Paardenmarkt 66
2000 Anvers 1

Dans ce numéro:

3→ L'UBOT-FGTB gagne les élections sociales dans le secteur du transport routier |

4→ L'UBOT visite un centre de formation à la sécurité | **6→**

PFI, Plan Formation-Insertion |

9→ Perte d'objets personnels |

10→ Témoignage d'un

délégué | **11→** Insignes

d'honneur | **12→** Taxis

Bruxellois: Améliorer la qualité et les salaires, c'est possible ! |

14→ DHL Aviation: logo rouge

...tout comme le résultat des

élections

FGTB Union Belge des Ouvriers du Transport

ENroute



contenu

Editorial	3
Autocars	4
Entreprises de déménagement	6
Transport & manutention de marchandises	8
Taxis	12
Assistance dans les aéroports	14
Divers	16

colophon

Frank Van Thillo **Rédaction**

René Degryse
Rudy Sneyder
Werner De Clercq
Frida Kaulen
Peter Verheyden
Luc Van Overberghe
Véronique De Roeck
Vincent Kimpe
Bert Verhoogen
Fonds Social Déménagements
Institut Belge de la Sécurité Routière
Institut Royale des Elites du travail
der Eliten van de Arbeid
CFDT Transports

Frank Van Thillo **Photos**
Sabrina Van Dierendonck

éditorial

L'UBOT-FGTB gagne les élections sociales dans le secteur du transport routier

Les élections sociales organisées cette année dans le transport de personnes et de marchandises par la route étaient un défi de taille pour les organisations syndicales. En effet, le nombre d'unités techniques d'exploitation dans lesquelles la procédure électorale a été lancée, avait doublé par rapport aux élections de 95, si bien qu'il y avait plus de 30% de mandats supplémentaires à pourvoir.

Maintenant que la plupart des résultats sont connus, il est clair que l'Union Belge des Ouvriers du Transport, la centrale du transport de la FGTB, a fait un énorme bond en avant et qu'en ce qui concerne le total des mandats à pourvoir, elle se hisse au même niveau que la CSC. Dans les comités de prévention et de protection au travail, l'UBOT devient même la première organisation syndicale avec 44,4% des sièges. L'UBOT suit ainsi la tendance nationale de la FGTB, qui a nettement amélioré son score dans les petites entreprises. Mais l'UBOT réussit aussi à engranger une importante partie des mandats supplémentaires dans les conseils d'entreprise : avec 42,5% des sièges, l'UBOT y devient pour la première fois presque aussi grande que la CSC dans le secteur du transport routier.

Ces bons résultats sont bien sûr le résultat de l'action menée par l'ensemble de nos militants dans les entreprises. C'est donc à eux qu'il convient en premier lieu d'adresser nos félicitations. Cependant, nous croyons également pouvoir conclure des résultats électoraux que les ouvriers du transport et du secteur logistique ont aussi apprécié à sa juste valeur l'action militante que l'UBOT a développée ces dernières années dans le secteur.

Il convient à présent de monnayer les résultats électoraux dans les négociations collectives.

Grâce au nombre important de nouveaux élus, nous disposons maintenant d'un réseau de militants. C'est avec eux que nous allons élaborer notre cahier de revendications syndicales pour les prochaines négociations collectives. Une bonne traduction des attentes et des préoccupations qui vivent à la base devrait nous permettre de présenter un cahier revendicatif qui sera porté par la grande majorité des affiliés.

Nous serons donc désormais en mesure d'impliquer étroitement nos membres à toutes les phases des discussions.

Les électeurs nous ont fait confiance, nous mettrons tout en œuvre pour ne pas les décevoir. Qu'ils soient convaincus que nous ferons peser de tout leur poids dans la négociation avec le patronat les nombreuses voix qui se sont portées sur l'UBOT !

Frank Van Thillo



L'UBOT visite un centre de formation à la sécurité

Le vendredi 26 mai dernier, une délégation de l'UBOT a visité, en compagnie du Fonds Social des Autobus et des Autocars, le "Veiligheids Centrum Rozendom" (Centre de sécurité à Rozendom), tout près de la petite ville de Goes en Zélande.



Les chauffeurs d'autobus et d'autocars ont pour mission principale de transporter leurs passagers dans de bonnes conditions de confort et surtout de sécurité. Des formations pratiques à la sécurité peuvent donc contribuer à une conduite plus efficace des chauffeurs. Les points de départ sont la connaissance de la route, la meilleure façon de transporter des passagers et les mesures de sécurité y afférentes.

La formation

La partie théorique concerne la connaissance de la route, la sécurité générale, le temps de réaction, le freinage en relation avec la vitesse, l'effet du nombre de passagers, les caractéristiques du véhicule, le risque de basculer et les situations d'urgence. La partie pratique consiste à s'exercer dans les techniques suivantes : position assise correcte, techniques de perception visuelle, apprendre à reconnaître à temps les situations dangereuses et d'urgence, les techniques de conduite et de freinage, la problématique des accotements et l'effet des différents types de revêtement des routes. La formation porte aussi sur les systèmes actifs et passifs de sécurité.

L'UBOT ne veut pas que cette excursion très instructive reste sans suite. Elle plaide dès lors pour que le Fonds social crée la possibilité pour nos chauffeurs de suivre une formation semblable, et ce dans le prolongement des accords conclus dans le cadre

de la CCT, à savoir la création d'un cadre permettant d'intensifier la formation permanente dans le secteur. En effet, nous trouvons que les employeurs doivent également être conscients qu'un chauffeur bien formé contribue à l'amélioration du service rendu aux clients, à une utilisation plus rationnelle et plus efficace des véhicules et à l'amélioration de l'environnement de travail.

SERVICES PUBLICS D'AUTOBUS VVM : 140.01

Dans notre publication précédente une erreur s'est produite dans la colonne "salaire horaire pour les heures prestées <06.00 h et >22.00 h".

Nos excuses !

Ci-après nous vous laissons encore une fois les salaires d'application à partir du 01.01.2000.

Ancienneté	Salaire horaire	Salaire horaire	Salaire horaire
		<6h et> 22h (prime 44,22 BEF)	dim./jours fériés
0 m-6 m	388,69 BEF	432,91 BEF	777,38 BEF
6 m	391,23 BEF	435,45 BEF	782,46 BEF
1 a	394,80 BEF	439,02 BEF	789,60 BEF
2 a	398,98 BEF	443,20 BEF	797,96 BEF
3 a	402,57 BEF	446,79 BEF	805,14 BEF
4-5 a	406,75 BEF	450,97 BEF	813,50 BEF
6-7 a	412,91 BEF	457,13 BEF	825,82 BEF
8-9 a	419,05 BEF	463,27 BEF	838,10 BEF
10-11 a	422,55 BEF	466,77 BEF	845,10 BEF
12-13 a	426,07 BEF	470,29 BEF	852,14 BEF
14-15 a	429,57 BEF	473,79 BEF	859,14 BEF
16-17 a	437,05 BEF	481,27 BEF	874,10 BEF
18-19 a	440,66 BEF	484,88 BEF	881,33 BEF
20-21 a	444,27 BEF	488,49 BEF	888,54 BEF
22-23 a	447,89 BEF	492,11 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	506,56 BEF	924,60 BEF

PERSONNEL DES GARAGES

L'accord social du personnel des garages prévoit une agumentation des salaires horaires de 6,- BEF au 01.05.2000.

En outre, les salaires doivent être adaptés à l'évolution de l'indice de santé, ce qui implique une augmentation de 1,31%.

L'augmentation salariale de 6,- BEF/h est appliquée avec priorité, le calcul de l'indexation est appliqué là-dessus.

Ci-dessus nous vous laissons les nouveaux salaires à partir du 01.05.2000.

	38 h/semaine
Manoeuvre pour "service"	336,- BEF
Manoeuvre pour "service" après 10 ans d'ancienneté	352,- BEF
Manoeuvre pour "service" après 20 ans d'ancienneté	370,- BEF
Manoeuvre	352,- BEF
Manoeuvre après 10 ans d'ancienneté	370,- BEF
Manoeuvre après 20 ans d'ancienneté	387,- BEF
Manoeuvre qualifié	387,- BEF
Ouvrier qualifié 2ième catégorie	429,- BEF
Ouvrier qualifié 1ière catégorie	451,- BEF
Ouvrier hors catégorie	482,- BEF

PFI, Plan Formation-Insertion

Le Fonds Social des entreprises de déménagements organise en accord avec le FOREm le PFI.

Le Plan Formation-Insertion permet aux entreprises de disposer d'une main d'œuvre adaptée à leurs besoins. Pendant la formation, un tuteur désigné est chargé de suivre et d'accompagner le stagiaire. Un programme de formation est assuré en entreprise.

IL Y A TROIS DIFFÉRENTS MODULES STANDARDS :

Module 1 : déménageur-porteur

A côté de la formation pratique comme techniques de portage, pratique de l'arrimage : cordes et noeuds, démontage et remontage du mobilier et techniques de marquage, techniques de chargement et de déchargement, l'utilisation des lifts intérieurs, des lifts extérieurs et des palans, on prête aussi attention aux mesures de sécurité, aux documents, à lire les cartes et à l'attitude du déménageur.

Durée : 6 semaines.

Module 2 : déménageur-emballeur

Le programme de déménageur-porteur, complété par l'emballage d'objets fragiles et spéciaux. Des techniques de chargement et de déchargement, adaptées aux transports national et international, l'utilisation des penderies, la rédaction des listes d'inventaires et remplissage d'autres documents, ...

Durée : 8 semaines.

Module 3 : porteur-emballeur de déménagements internationaux et maritimes

Le programme de porteur-emballeur, complété par les techniques de chargement en conteneurs, caisses et crêtes pour envois maritimes, par avion, emballage maritime, 'compactloading', administration et documents des déménagements maritimes, envois des voitures, motos, bicyclettes, emballage d'objets d'art, ...

Durée : 10 semaines.

INTÉRESSÉ(E) ?

Contactez le bureau FOREm le plus proche, qui le cas échéant vous mettra en rapport avec une entreprise.

Après le contrat de formation-insertion, l'employeur engage le stagiaire pour une durée au moins égale à celle du contrat de formation-insertion. Pendant l'exécution du contrat de formation, un suivi relatif au déroulement de la formation est réalisé par le FOREm.

Le stagiaire reçoit les allocations de chômage ou le minimum de moyens d'existence augmenté d'une prime d'encouragement en fonction de son allocation de chômage et éventuellement une intervention à charge du FOREm dans les frais de déplacement.

DEMENAGEMENTS

Suite à une augmentation de l'indice les salaires du secteur des Déménagements doivent être augmentés à partir du 01.04.2000.

Les nouveaux salaires sont donc les suivants :

Porteur-débutant (pendant 1 an)	326,33 BEF
Porteur	329,16 BEF
Chauffeur national	335,42 BEF
Chauffeur international	335,42 BEF
Emballleur	335,42 BEF
Emballleur qualifié	335,42 BEF
Chef d'équipe	338,99 BEF

PERSONNEL DES GARAGES

L'accord social du personnel des garages prévoit une augmentation des salaires horaires de 6,- BEF au 01.05.2000.

En outre, les salaires doivent être adaptés à l'évolution de l'indice de santé, ce qui implique une augmentation de 1,31%.

L'augmentation salariale de 6,- BEF/h est appliquée avec priorité, le calcul de l'indexation est appliqué là-dessus.

Ci-dessus nous vous laissons les nouveaux salaires à partir du 01.05.2000.

	38 h/semaine
Manoeuvre pour "service"	336,- BEF
Manoeuvre pour "service" après 10 ans d'ancienneté	352,- BEF
Manoeuvre pour "service" après 20 ans d'ancienneté	370,- BEF
Manoeuvre	352,- BEF
Manoeuvre après 10 ans d'ancienneté	370,- BEF
Manoeuvre après 20 ans d'ancienneté	387,- BEF
Manoeuvre qualifié	387,- BEF
Ouvrier qualifié 2ième catégorie	429,- BEF
Ouvrier qualifié 1ière catégorie	451,- BEF
Ouvrier hors catégorie	482,- BEF

Transport & manutention de marchandises

AUGMENTATION DE L'INDEMNITÉ RGPT

A partir du 01.04.2000 l'indemnité RGPT dans ce secteur est augmentée jusqu'à 36,75 BEF nets par heure.

Le montant maximum moyen devient 441,- BEF nets par jour à partir de cette même date.

PERSONNEL DES GARAGES

L'accord social du personnel des garages prévoit une augmentation des salaires horaires de 6,- BEF au 01.05.2000.

En outre, les salaires doivent être adaptés à l'évolution de l'indice de santé, ce qui implique une augmentation de 1,31%.

L'augmentation salariale de 6,- BEF/h est appliquée avec priorité, le calcul de l'indexation est appliqué là-dessus.

Ci-dessus nous vous laissons les nouveaux salaires à partir du 01.05.2000.

39 h/semaine

Manoeuvre pour "service"	329,- BEF
Manoeuvre pour "service" après 10 ans d'ancienneté	343,- BEF
Manoeuvre pour "service" après 20 ans d'ancienneté	360,- BEF
Manoeuvre	343,- BEF
Manoeuvre après 10 ans d'ancienneté	360,- BEF
Manoeuvre après 20 ans d'ancienneté	377,- BEF
Manoeuvre qualifié	377,- BEF
Ouvrier qualifié 2ième catégorie	418,- BEF
Ouvrier qualifié 1ière catégorie	439,- BEF
Ouvrier hors catégorie	470,- BEF



Perte d'objets personnels

CHAUFFEURS, UN BON CONSEIL : CONSERVEZ DANS LA MESURE DU POSSIBLE LES PREUVES DE TOUS VOS ACHATS !

Un cas concret ...

En août 1995, un poids lourd perd la roue arrière gauche de sa remorque. Pendant que le chauffeur va chercher de l'aide, l'embrayage prend feu, le tracteur et la remorque sont entièrement détruits par le feu.

Le chauffeur perd tous ses objets personnels qui se trouvaient dans la cabine et qui représentaient une valeur totale de 60.000 francs belges.

La loi (du 3 juillet 1978) considère que l'employeur a l'obligation de conserver les effets personnels que le travailleur apporte au travail pour exécuter son contrat de travail. Par conséquent, la Cour du Travail de Liège décide que l'employeur est responsable des pertes subies par le chauffeur, mais ... il y a un mais. Pour ce genre de risques, le Fonds Social des Entreprises de Transport a contracté une police assurant les effets personnels des chauffeurs pendant leurs déplacements professionnels. La Cour du Travail considère donc qu'en ayant versé régulièrement ses cotisations au Fonds, l'employeur a rempli toutes ses obligations en ce qui concerne la conservation des effets personnels du chauffeur.

Que l'assurance n'ait remboursé que 35.000 F au chauffeur relève, selon la Cour, de la responsabilité totale du chauffeur qui n'apporte aucune preuve des dommages. Dès lors, le chauffeur ne peut invoquer aucun droit à être indemnisé par son employeur.

Etant donné cette jurisprudence, nous conseillons vivement à nos membres de conserver en lieu sûr les preuves d'achat des cartes, vêtements, radio, frigo et tout objet imaginable et donc de ne rien conserver dans la cabine. Mais il est bien sûr toujours utile (par exemple en cas de vol à l'étranger) de faire des copies de ces factures et de les garder sur soi.

Témoignage d'un délégué

VINCENT KIMPE - DÉLÉGUÉ PRINCIPAL DE LA FIRME DD-TRANS À ZEEBRUGES

Quand j'ai été engagé en 1994 par la firme DD-Trans, l'entreprise était en pleine expansion. En cette année, l'effectif de personnel a grimpé à 120 personnes sans qu'il y ait un comité de prévention et de protection au travail ni conseil d'entreprise.

C'est en 1995 que j'ai vécu mes premières élections sociales. J'avais décidé de poser ma candidature sur la base de ma longue expérience acquise dans l'entreprise TRACTO, espérant ainsi pouvoir contribuer au bien-être de l'ensemble des collègues. Comme j'étais encore tout nouveau chez DD, j'attendais à vrai dire peu de choses des élections. Pourtant, j'ai réussi mon pari: j'ai reçu le plus de votes nominatifs si bien que j'ai été élu. Mon premier combat solitaire que j'ai mené au conseil d'entreprise a été celui dirigé contre les sanctions insensées inscrites dans le règlement de travail, approuvé à l'époque par mes collègues de la CSC. Au comité de sécurité et d'hygiène, nous avons réussi à mettre sur pied - avec succès - un système de récompense des chauffeurs par l'octroi de bonus en lieu et place du système de sanctions existant. D'une entreprise peu sécurisée, DD-Trans est devenue un précurseur dans le secteur. Notre slogan est d'ailleurs éloquent: "Prendre les devants par la prévention!" C'est d'ailleurs avec ce slogan que nous portons maintenant sur notre tracteur une adresse e-mail (www.ddtrans.be) invitant tout usager de la route à donner son opinion sur notre façon de conduire.

Au conseil d'entreprise, nous avons obtenu que les e-mails ne puissent jamais aboutir dans le dossier personnel du chauffeur pour être utilisés contre lui, ils peuvent uniquement être utilisés pour établir un classement des bonus.

Sur papier, cela semble bien facile. Toutefois, il y a eu de fréquentes tensions entre le patron et moi-même et entre moi-même et les autres membres du comité de prévention et de protection et du conseil d'entreprise qui avaient tendance à céder trop souvent et trop facilement aux prises de position patronales.

A ces moments, le soutien logistique permanent fourni par la section régionale de l'UBOT de Zeebrughe a été d'une

importance cruciale et chaque fois, après un entretien d'homme à homme avec mon secrétaire Ivan Victor, je sortais réconforté et prêt à y aller de plus belle. En cas de besoin, je pouvais même compter sur sa présence au conseil d'entreprise et au comité de prévention et de protection pour faire vaincre les thèses de l'UBOT. Aujourd'hui, 5 ans après les premières élections, la firme DD-TRANS compte 175 travailleurs et ... une équipe complète avec laquelle nous sommes allés aux élections. Une équipe avec une répartition efficace des tâches, pour mieux servir encore nos électeurs. Stratégie qui nous a permis de gagner les élections et d'être majoritaires au sein de notre firme.

Ma recette de la réussite est la suivante

Ne vous laissez surtout pas décourager quand vous ne savez pas répondre à une question.

Personne n'attend de vous que vous connaissiez la réponse à toutes les questions.

N'hésitez donc pas à dire que vous ne savez pas répondre et que vous allez vous informer auprès de votre secrétaire professionnel ou de votre centrale syndicale. N'oubliez pas qu'un délégué bien informé peut mieux servir ses électeurs. Mais il y a aussi des problèmes auxquels les gens n'attendent pas de réponse mais pour lesquels ils veulent simplement qu'on les écoute... Dans ce domaine aussi, nous sommes les meilleurs, puisque l'un de nos points forts, c'est précisément d'être à l'écoute des travailleurs.

Vincent KIMPE, délégué principal DD-TRANS

La campagne menée sur le parking de Total à Zeebrughe: intense mais ludique.



Insignes d'honneur

Au cours de l'année 2001 l'Institut Royal des Elites du Travail attribuera le titre de Lauréat ou Cadet du Travail aux ouvriers des secteurs transport de marchandises par la route et manutention de la marchandise ayant introduit une application et ayant passé la procédure de sélection sévère.

L'intention de l'attribution de ces insignes d'honneur est de reconnaître officiellement la compétence professionnelle, l'engagement et la fierté professionnelle de ces personnes.

Sur base de l'âge une distinction est faite entre le titre de Cadet ou de Lauréat du Travail.

L'Etoile de cadet du Travail reconnaît officiellement les grands mérites des jeunes qui, dans l'exercice de leur tâche, fonction ou métier se signalent par leur désir de perfectionnement, leur sens de responsabilités, leur faculté d'adaptation et leur aptitude à prendre des initiatives.

Conditions :

- ne pas avoir atteint l'âge de 30 ans;
- être occupé(e) au moins 3 années dans le secteur concerné;
- exercer effectivement la tâche, la fonction ou la profession dans le secteur concerné.

L'insigne d'honneur de bronze de lauréat du travail reconnaît officiellement les grands mérites des personnes qui, dans l'exercice de leur tâche, fonction ou métier se distinguent par leurs connaissances, leur enthousiasme, leur créativité et fournissent ainsi du travail de qualité.

Conditions :

- avoir atteint l'âge de 30 ans ;
- être occupé(e) au moins 10 années dans le secteur concerné;
- exercer encore effectivement la tâche, la fonction ou la profession dans le secteur concerné.

L'insigne d'honneur d'argent de lauréat du travail reconnaît officiellement les efforts faits par les titulaires de l'insigne d'honneur de bronze en vue d'acquiescer, dans l'exercice de leur tâche, fonction ou profession, une qualification professionnelle

le élargie et de s'adapter, le cas échéant, à l'évolution de la technique et/ou des méthodes de gestion utilisées.

Conditions :

- être titulaire de l'insigne d'honneur de bronze, depuis au moins 5 ans;
- exercer effectivement la tâche, la fonction ou la profession dans le secteur concerné.

L'insigne d'honneur d'or de lauréat du travail reconnaît officiellement la haute qualification professionnelle et l'engagement social des titulaires de l'insigne d'honneur d'argent.

Conditions :

- être titulaire de l'insigne d'honneur d'argent, depuis au moins 5 ans ;
- exercer encore effectivement la tâche, la fonction ou la profession dans le secteur concerné ;
- fournir la preuve de leur engagement social, notamment par par ex. :
 - prêter ou avoir prêté leur collaboration à des institutions qui s'occupent de la formation et/ou du perfectionnement professionnels;
 - contribuer ou avoir contribué à la formation des stagiaires ou d'apprentis, à la réadaptation ou au perfectionnement professionnels d'appointé(e)s ou de salarié(e)s;
 - être auteur ou co-auteur d'ouvrages ayant un contenu technique, dont la valeur est reconnue;
 - servir ou avoir servi les intérêts professionnels de leurs collègues et collaborateurs par une activité sociale ou syndicale;
 - accomplir ou avoir accompli un rôle au sein d'une organisation professionnelle.

Comment a lieu la sélection ?

Dans le courant du premier trimestre 2001 vous serez invité(e) à avoir un entretien avec les membres du Comité de sélection. L'entretien d'environ 15 minutes portera sur vos activités professionnelles journalières et ne demande donc pas de préparation spéciale.

Comment s'inscrire ?

Contactez le secrétariat fédéral de l'UBOT Transport Routier. Nous vous mettrons en possession d'un bulletin d'inscription. Ce bulletin d'inscription doit être rempli et renvoyé à nos services, accompagné d'un certificat de bonne conduite, vie et moeurs.

Taxis bruxellois:

Améliorer la qualité et les salaires, c'est possible !

Eric André, secrétaire d'Etat pour les taxis de la Région de Bruxelles-capitale, vient de présenter les résultats d'une enquête révolutionnaire sur la qualité des taxis à Bruxelles.

L'appréciation générale n'était pas tendre. "Les taxis bruxellois se conduisent plutôt mal", titre un journal. "Mauvais bulletin pour le taxi bruxellois", titre un autre journal. Le service au client est loin d'être parfait et le respect des dispositions légales en vigueur laisse fort à désirer. Seulement 20 des 157 chauffeurs de taxi contrôlés ont reçu un bulletin positif.

Comme organisation syndicale, nous essayons de suivre la situation de près. Les résultats de l'enquête ne nous ont donc guère surpris. Elément positif : une enquête réalisée par une personne qui connaît bien le monde du taxi bruxellois arrive aux mêmes conclusions que nous.

Comment un exploitant peut-il, aux tarifs actuels (avec par exemple une indemnité d'attente de 600 BEF), respecter toutes les obligations légales, garantir en même temps un salaire décent au chauffeur et en plus mettre à la disposition du client une voiture en parfait état? De nombreux exploitants s'abaissent à entrer dans le circuit noir, n'inscrivent leur personnel qu'à temps partiel ou ne l'inscrivent pas du tout (alors qu'il fournit des prestations à temps plein) et ne respectent pas la durée de travail légale, ce qui n'est pas de nature à améliorer la sécurité routière. Ils attirent ainsi un très grand nombre de chauffeurs moins qualifiés que l'UBOT aimerait ne pas rencontrer dans le secteur.

Loin de nous de viser les entreprises qui jouent le jeu correctement et encore moins les travailleurs qui sont souvent les premières victimes de cette situation malsaine. Nous ne savons que trop bien, grâce à nos contacts réguliers avec les patrons et les travailleurs du secteur, que malgré la tâche noire de Bruxelles, il y a encore dans cette région de nombreux chauffeurs de taxi dont le secteur peut se montrer fier. Nous ne voulons donc pas que l'on dise du mal des taximen bruxellois. Par cet article, nous voulons au contraire leur donner du cœur au ventre. Mais nous

leur demandons également de nous signaler autant que possible les abus afin que l'UBOT puisse intervenir pour les éradiquer. Notre cri d'alarme s'adresse donc uniquement aux responsables politiques qui présentent un rapport très négatif sans formuler de vraies solutions. Selon le secrétariat d'Etat, une des solutions consisterait à étendre la zone de Bruxelles à Zaventem.

Selon nous, il ne s'agit pas d'une bonne solution. Laissons aux Bruxellois de la Région de Bruxelles-capitale le soin de résoudre leurs propres problèmes. Les entreprises bien organisées de la région de Zaventem appliquent correctement les conventions collectives et ne méritent donc pas d'être pénalisées. Il serait inacceptable d'étendre le marché des taxis bruxellois à Zaventem, car une telle mesure compromettrait la santé du marché et favoriserait la disparition de bon nombre de chauffeurs qualifiés.

Nous sommes en revanche partisans de l'instauration du tarif maximum légal, mesure qui améliorerait considérablement les chances pour les taximen de gagner un salaire décent.

L'UBOT veut aussi lutter pour rendre le transport par taxi plus social et plus accessible pour tout le monde, mais cela ne peut évidemment se faire au détriment du salaire du chauffeur. Car comme vous le savez, le salaire est directement proportionnel aux montants indiqués par le taximètre.

Si les tarifs de taxi ne peuvent augmenter à Bruxelles — selon le Secrétaire d'Etat, ils devraient même être abaissés — comment veut-il alors garantir un salaire décent à nos chauffeurs de taxi? Le gouvernement pourrait par exemple créer un taxichèque pour les allocataires sociaux qui auraient ainsi également accès au taxi à Bruxelles. Cela permettrait du même coup d'abaisser les tarifs au client sans toucher au salaire des chauffeurs.

Enfin, Monsieur le Secrétaire d'Etat, sachez que nous veillerons à ce qu'aucune mesure ne soit prise qui ait un impact négatif sur le salaire de nos chauffeurs qualifiés. Et pourquoi ne pas nous réunir autour d'une table pour rechercher ensemble de vraies solutions?



DHL Aviation:

logo rouge
...tout comme le résultat des élections

Désormais la FGTB détient 15 des 20 mandats qui étaient à pourvoir au conseil d'entreprise et au comité de prévention et de protection à DHL Aviation.

temps partiel, le frein mis aux horaires flexibles, le droit à des pauses pour les travailleurs à temps partiel et évidemment la sécurité d'emploi).

Moins spectaculaire mais tout aussi importante est l'accessibilité à tout moment des délégués pour leurs collègues travailleurs. Tout problème, aussi petit soit-il, est important pour le travailleur concerné et appelle donc l'attention des délégués et si possible une solution. Cette capacité d'être à l'écoute, facteur qu'il ne faut pas négliger, est un réconfort pour les travailleurs et renforce leur confiance dans leurs représentants. Cet engagement constant en faveur des collègues a selon nous été tout aussi décisif dans les résultats électoraux que les grands combats syndicaux.

Rappelons-le encore une fois : pour les ouvriers, il y avait chaque fois 4 mandats à pourvoir au conseil d'entreprise et au comité de prévention et de protection. Les candidats de l'UBOT-FGTB ont conquis 6 des 8 mandats, c'est-à-dire 75% des sièges, un score qui dépasse de fort loin la moyenne nationale. Les candidats de l'UBOT-FGTB peuvent en être fiers. C'est aussi un score qui nous donne l'énergie nécessaire pour défendre les intérêts des travailleurs avec plus de conviction et de combativité encore.

Bert Verhoogen
Membre du conseil d'entreprise, du comité d'entreprise européen et de la délégation syndicale de DHL.

Cette victoire éclatante ne vient pas tomber du ciel. Depuis les élections sociales de 1995, la FGTB a conquis la majorité des mandats dans les deux organes de concertation. Qui plus est, les mandats supplémentaires à pourvoir à la suite de l'accroissement de l'effectif de personnel sont allés intégralement à la FGTB.

A l'entreprise, on chuchote que ce score excellent est dû à la position tranchée que la FGTB a adoptée à l'occasion du conflit concernant les vols de nuit à l'aéroport de Zaventem au début de l'année. Cette affirmation est peut-être vraie, mais il convient aussi de dire que c'est le mérite des seuls militants et permanents de la FGTB. C'est en effet la FGTB qui dès le début et ce pendant les deux mois qui ont suivi, a pris la tête de la mobilisation, qui a organisé et qui a élaboré un plan stratégique syndical. Les autres centrales syndicales ont tout simplement été obligées de suivre le mouvement. Apparemment, les travailleurs ne l'ont pas oublié.

Mais il n'y a pas que cela ... A l'entreprise même, les travailleurs identifient depuis plusieurs années le syndicat aux délégués de la FGTB.

Ceux-ci n'entrent pas seulement en action lorsque les médias parlent de DHL, ils ont aussi activé plusieurs dossiers importants qui ont donné lieu à la sensibilisation et à la mobilisation des travailleurs. Plus particulièrement chez les ouvriers, cette dynamique a permis de conserver d'importants acquis et/ou d'améliorer les conditions de travail et de salaire (l'augmentation d'ancienneté, le relèvement de la rémunération des travailleurs à

PERSONNEL DES GARAGES

L'accord social du personnel des garages prévoit une augmentation des salaires horaires de 6,- BEF au 01.05.2000.

En outre, les salaires doivent être adaptés à l'évolution de l'indice de santé, ce qui implique une augmentation de 1,31%.

L'augmentation salariale de 6,- BEF/h est appliquée avec priorité, le calcul de l'indexation est appliqué là-dessus.

Ci-dessus nous vous laissons les nouveaux salaires à partir du 01.05.2000.

	39 h/semaine
Manoeuvre pour "service"	329,- BEF
Manoeuvre pour "service" après 10 ans d'ancienneté	343,- BEF
Manoeuvre pour "service" après 20 ans d'ancienneté	360,- BEF
Manoeuvre	343,- BEF
Manoeuvre après 10 ans d'ancienneté	360,- BEF
Manoeuvre après 20 ans d'ancienneté	377,- BEF
Manoeuvre qualifié	377,- BEF
Ouvrier qualifié 2ième catégorie	418,- BEF
Ouvrier qualifié 1ière catégorie	439,- BEF
Ouvrier hors catégorie	470,- BEF

Collaboration UBOT- Métallurgistes

Une collaboration est intervenue pour couvrir au mieux les sites de Grâce-Hollogne et plus particulièrement le site industriel de Bierset.

Entre :
KAULEN Frida,
responsable pour la centrale de l'UBOT Liège
Tél. : 04/221 96 50
Fax : 04/221 95 82

GRIGNARD Thierry,
pour la centrale des Métallurgistes
Tél. : 04/221 95 66
Fax : 04/221 95 62

Cette coopération est mise en place afin de gérer au mieux les entreprises sur ce site et ainsi contribuer à un service plus efficace pour nos membres au sein de celles-ci.



Le client roi ?

L'année dernière, ses fonctionnaires ont constaté 3.219 infractions chez les camions, voilà ce qu'a déclaré la ministre de la Mobilité Isabelle Durant en février en réponse à une question parlementaire posée par le sénateur ostendais Didier Ramoudt. Dans aucun de ces cas, il n'y eut pas la moindre tentative d'enquête sur la responsabilité des clients, ce qui est inacceptable selon le sénateur. Il trouve que les clients demandent l'impossible de la part des routiers et des entreprises de transport.

314 infractions concernaient le chargement : trop lourd, dimensions qui n'étaient pas en règle, nature incorrectement indiquée. Dans 2.905 cas, le chauffeur n'avait pas respecté les temps de conduite et de repos. Ces chiffres viennent de l'Administration du Transport terrestre. En réalité, le nombre d'infractions est bien supérieur car la gendarmerie et la police communale effectuent également des contrôles.

Dans une interview accordée à un journal, M. Ramoudt souligne que les chauffeurs sont souvent accusés d'infractions dans lesquelles ils ne portent aucune responsabilité. Ce sont en effet les clients des transporteurs qui dictent la loi. Le principe du juste à temps imposé par les clients augmente la pression sur les chauffeurs.

Pour aucune des 3.219 infractions constatées, la responsabilité du donneur d'ordre n'a été examinée. Pourtant, depuis juin 1999, il existe une loi qui permet de le faire. Mais le client est roi. Une enquête sur la responsabilité du donneur d'ordre n'est ordonnée que s'il y a des indications pendant le contrôle même. En d'autres mots : lorsque le chauffeur dit aux contrôleurs que le donneur d'ordre est responsable. Et c'est là que le bât blesse : un chauffeur qui veut garder son emploi n'accusera jamais son patron ni le client.

Le sénateur libéral veut remédier à cette situation. Il propose que l'arrimeur, un travailleur occupé par le client, déclare dans un document que le chargement est en ordre. Un chargement trop lourd, des dimensions irrégulières, des indications incorrectes concernant le chargement : grâce à l'introduction de ce nouveau document, la responsabilité du donneur d'ordre serait automatiquement engagée. Le sénateur estime en outre que l'Union européenne devrait adapter le règlement relatif aux temps de conduite et de repos aux réalités du terrain. Ce règlement existe depuis 35 ans et ne tient pas suffisamment compte du nombre de kilomètres à parcourir. Le règlement devrait être assoupli. N'est-il pas absurde qu'un chauffeur qui a passé des heures dans les files et les bouchons doive se mettre sur le côté de la route à quelques kilomètres seulement de sa destination finale?

Si c'est bon, nous n'hésitons pas à le dire! L'UBOT estime que les propositions du sénateur Ramoudt vont dans le bon sens. Mais il est possible de faire mieux. Un conseil pour le sénateur : en cas d'infractions au règlement sur les temps de conduite et de repos, le tribunal pourrait ordonner automatiquement une enquête sur la responsabilité du donneur d'ordre.

De plus, la sécurité routière s'en trouverait améliorée si le règlement des temps de conduite et de repos tenait également compte du temps de travail presté, revendication que nous posons depuis des années au niveau européen.

GSM du type "mains-libres"

Le gouvernement veut réglementer l'utilisation du GSM dans les véhicules. Il a été prévu qu'à partir du mois de juillet 2000, les conducteurs ne pourront plus utiliser qu'un téléphone mobile du type "mains-libres". Cette mesure est de nature à augmenter la sécurité sur la route, chose à laquelle l'UBOT ne peut qu'applaudir. Nous tenons toutefois à y ajouter un commentaire syndical.

Aux Pays-Bas, une automobiliste de 29 ans a été traduite en justice. L'année dernière, elle avait provoqué un accident entraînant la mort d'un motocycliste. L'accident s'était produit pendant que la femme téléphonait à une amie avec son GSM. Même si l'utilisation d'un téléphone portable dans la voiture n'est pas interdite chez nos voisins du Nord, la femme risque une peine d'emprisonnement de 9 mois et le retrait de son permis de

conduire pendant deux ans. Le procureur de la Reine a motivé sa demande en argumentant que la femme "a fait preuve d'une imprudence extraordinaire" en téléphonant pendant qu'elle conduisait.

Ce fait divers dont parlent plusieurs journaux fournit la preuve de ce que nous savions déjà : que téléphoner et conduire ne vont pas de pair ! Le gouvernement a bien fait d'interdire l'utilisation du GSM dans les véhicules car il s'agit d'une décision qui améliorera la sécurité sur les routes. Finies les voitures qui zigzaguent d'une bande à l'autre parce que le conducteur ne trouve pas les bonnes touches de son téléphone portable. Voilà une bonne chose pour tous ceux qui prennent le volant jour après jour et donc en premier lieu pour les chauffeurs de métier.

La nouvelle loi risque cependant de poser un problème. Bon nombre d'employeurs veulent que leurs chauffeurs puissent être joints à tout moment. Chauffeurs de bus, conducteurs de poids lourds et courriers doivent souvent disposer d'un téléphone sans fil pour des raisons professionnelles. Selon l'UBOT, il ne peut être question que les chauffeurs paient la facture qui découlera automatiquement de la nouvelle législation. Il incombe en effet à l'employeur d'installer un kit du type "mains-libres" dans ses véhicules. Le message que nous lançons est on ne peut plus clair : si pas de GSM "mains-libres", pas de chauffeur accessible!



saviez-vous que?

Qui peut vous contrôler dans le cadre des Règlements de la CE 3820/85 et 3821/85 ?

(temps de conduite et de repos et utilisation de l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par la route)

Lors de la dernière réunion du groupe professionnel "Transport routier" de la Flandre orientale, une discussion s'est engagée au sujet de la question de savoir qui peut contrôler les chauffeurs sur les temps de conduite et de repos et l'utilisation de l'appareil de contrôle dans les transports par la route.

La relecture de la législation nous enseigne que mis à part la gendarmerie et la police communale, d'autres instances ont le droit d'effectuer des contrôles dans le cadre de cette réglementation, à savoir le personnel des douanes en uniforme dans l'exercice

de ses fonctions, les inspecteurs sociaux et les contrôleurs du ministère de l'Emploi et du Travail après s'être légitimés.

Sont également autorisés à effectuer des contrôles lorsqu'ils sont investis d'un mandat de police judiciaire, les fonctionnaires et agents de l'Administration du Transport terrestre et les fonctionnaires et agents du Comité Supérieur de Contrôle, ces derniers n'effectuant généralement leurs contrôles que dans les entreprises mêmes (Arrêté royal du 18 novembre 1994 — Moniteur belge du 15 décembre 1994 — article 1).

La fatigue tue

Nouvelle action des syndicats du transport en faveur d'une réduction de la durée de travail pour l'ensemble des chauffeurs

La Fédération Internationale des Ouvriers du Transport (ITF) et les centrales syndicales nationales du transport de tous les pays du monde, affiliées à cette fédération, organisent le 4 octobre prochain une nouvelle action en faveur de la sécurité routière pour tous les usagers de la route.

L'ITF et l'ETF (la Fédération Européenne du Transport) lancent un appel pour mettre fin aux temps de conduite exagérés, aux accidents dus à la fatigue et aux maladies chroniques qui touchent les chauffeurs professionnels. L'an dernier, cette action avait été suivie avec succès dans 59 pays.

Les syndicats européens des ouvriers du transport commenceront déjà le 2 octobre leur action à Luxembourg parce que le Conseil européen des Ministres des Transports se réunit ce jour dans la capitale du grand-duché. A son ordre du jour figure à nouveau l'examen de la proposition de la Commission européenne visant à appliquer au personnel roulant du secteur du transport par la route une directive réglant les temps de travail.

Les syndicats européens du transport veulent continuer à mettre sous pression l'Europe pour qu'elle aboutisse dans les meilleurs délais à une position commune concernant une directive prévoyant au minimum les mesures suivantes :

- Un temps de travail hebdomadaire moyen de 48 heures et un temps de travail hebdomadaire maximal de 60 heures pour tous les chauffeurs.
- Tout le temps pendant lequel le chauffeur est à la disposition de l'employeur est à considérer comme temps de travail.
- Définition de temps de repos et de pauses convenables.
- Prise en compte du risque accru que présente le travail de nuit pour la santé des chauffeurs et pour la sécurité routière.
- Pas de dérogation aux minima fixés.
- Révision du règlement de sécurité, mieux connu comme le règlement 3820/85, afin de l'adapter à la nouvelle proposition de directive européenne.

Nous espérons que tous nos militants et tous nos membres participeront activement aux actions prévues.

Nous comptons donc aussi sur votre solidarité les 2 et 4 octobre prochains!

La sécurité demeure un problème réel

Le Fonds des Accidents du Travail (FAT) a consacré un examen au secteur du transport de marchandises par la route. Dans un rapport volumineux, le FAT analyse les accidents qui se sont produits en 1998 dans le secteur du transport de marchandises et du déménagement. Le rapport compare également le secteur à la situation dans l'ensemble du secteur privé belge. Les chiffres ne sont malheureusement pas très encourageants. Dans le secteur du transport de marchandises, un travailleur court 1,5 fois plus de risques d'être victime d'un accident du travail et cet accident du travail est 2,4 fois plus grave que l'accident moyen survenu dans le secteur privé.

En 1998 il y a eu dans le secteur du transport de marchandises 5.810 accidents pour un total de 48.000 travailleurs. Il y a eu 1.920 accidents peu graves, 3.267 accidents ont entraîné une incapacité de travail temporaire de la victime, 610 travailleurs ont été victimes d'une incapacité de travail définitive et malheureusement il y a eu aussi 13 morts à déplorer.

Un certain nombre de constats sautent aux yeux quand nous examinons les accidents de plus près. Etant donné la nature du secteur, il est logique qu'un véhicule est impliqué dans un quart des accidents. 22% des accidents ont été provoqués par un "contact avec un objet en mouvement", sans doute ce même véhicule. Un accident grave sur quatre entraînant une incapacité temporaire ou permanente est dû à "une chute d'un plan situé plus haut", par exemple une plate-forme de chargement.

Le jour le plus dangereux est le lundi. Le lundi, un chauffeur ou déménageur court le plus grand risque d'accident. Le risque diminue au fur et à mesure que la semaine avance. La plupart des accidents se produisent entre 10 et 11 heures du matin et entre 2 et 3 heures de l'après-midi. Les mois les plus dangereux sont juin, septembre et octobre.

Plus d'un tiers des victimes se trouvent dans la catégorie d'âge de 30 à 39 ans. Un quart environ des travailleurs victimes sont âgés de 40 à 49 ans. Les travailleurs de plus de 50 ans courent un risque d'accident moins élevé. Mais lorsqu'ils sont victimes d'un accident, les conséquences sont plus graves. Dans le cas d'un accident du travail dans le transport de marchandises, l'âge des victimes est nettement supérieur par rapport à l'accident moyen survenu dans l'ensemble du secteur privé. Plus l'entreprise est grande, moins le risque d'accident est important.

Le risque d'accident mortel dans le secteur du transport de marchandises est malheureusement trois fois plus grand que dans l'ensemble du secteur privé. En 1998 un accident du travail mortel sur dix en Belgique s'est produit dans le secteur du transport de marchandises par la route.

L'étude du Fonds des Accidents du Travail confirme une fois de plus ce que nous savions déjà. Le transport de marchandises par la route est un des secteurs les plus dangereux. Notre slogan "La fatigue tue" reste malheureusement d'actualité. Mais l'UBOT continuera à œuvrer à l'amélioration de la sécurité du travail dans le secteur. Nous vous fixons déjà deux rendez-vous, à savoir le lundi 2 octobre 2000, date à laquelle est organisée la journée d'action européenne du transport routier et le mercredi 4 octobre, date à laquelle est organisée la journée d'action internationale du transport routier.

Sweatshops on wheels

Le 11 mai dernier, l'Institut syndical européen (ISE) a organisé une réunion à laquelle était invité Michael Belzer, auteur du livre "Sweatshops on Wheels, Winners and Losers in Trucking Deregulation" (Bagnes sur quatre roues, gagnants et perdants de la dérégulation du transport).

Ce professeur américain, lui-même ancien routier, retraçait dans son exposé l'évolution du secteur du transport routier aux Etats-Unis d'Amérique et décrivait plus particulièrement les effets de la concurrence accrue dans le secteur. Depuis la dérégulation du secteur, initiée en 1980, la concurrence y est en effet devenue terrible... Résultat : bon nombre de chauffeurs de poids lourds n'ont plus droit au salaire minimum garanti, et ils sont en outre souvent obligés de travailler 60 heures ou plus par semaine pour arriver à nouer les deux bouts. Il rappelait aussi que 25% environ du temps que les chauffeurs sont à la disposition de leur employeur, n'est pas rémunéré!

Dans son livre, Michael Benzer démontre à quel point 20 ans de dérégulation aux Etats-Unis ont complètement changé la vie des routiers : ils sont obligés de fournir plus d'heures tout en gagnant moins, ils sont contraints à des temps de chargement et de déchargement de plus en plus longs. Ces conditions de travail évoquent la situation qui régnait au 19^e siècle dans les usines, où les travailleurs devaient trimer comme des forçats. En anglais, ces usines étaient appelées des "sweatshops".

Michael Benzer n'impute pas la responsabilité aux seuls employeurs du secteur du transport, il considère aussi qu'un marché non réglementé risque d'avoir des effets néfastes sur les conditions de vie et de travail des travailleurs dans des secteurs très spécifiques.

Le parallèle avec la situation en Europe est facile à établir. Chez nous aussi, la spirale infernale de la concurrence meurtrière fait que les transporteurs n'obtiennent plus un prix honnête qui leur permet de sortir de leurs coûts. Avec pour résultat que la concurrence se joue sur le dos des chauffeurs de camions. Ce livre du professeur américain n'aurait pu arriver à un meilleur moment pour démontrer aux responsables politiques européens qu'un marché économique unique doit absolument aller de pair avec une harmonisation des politiques sociales. Nous osons espérer que l'Europe ne jettera pas l'enfant avec l'eau du bain.



"Het Tij Keren"

Samedi 30 septembre 2000 • A partir de 14 heures • A Anvers

Une semaine avant les élections communales, la FGTB et de nombreuses autres organisations manifesteront en faveur des valeurs de base de la démocratie.

L'événement, appelé "Het tij keren" (Renverser la vapeur), sera une grande manifestation pour la Démocratie, la Tolérance et la Solidarité.



Outre différents débats, il y aura un programme-spectacle de chanteurs et de groupes comme St.Andries MC & ABN, Raymond van het Groenewoud, le LSP-Band et Vuile Mong. Le spectacle sera présenté par Felice Damiano, présentateur très connu de la

télévision flamande. Pour les enfants, il y aura le Cirque Ronaldo, un château gonflable, des stands de maquillage, etc.

L'UBOT appelle tous ses militants et ses membres à participer en masse à cette manifestation colorée. Pour de plus amples renseignements, adressez-vous aux secrétariats professionnels de l'UBOT ou aux sections régionales de la FGTB.

Les temps de conduite et de repos en France

Le décret n° 95-602 du 5 mai 1995 fixe le montant des amendes pour les infractions commises au Règlement de la Communauté européenne relatif aux temps de conduite et de repos.

Les infractions énumérées ci-après sont des infractions de la classe 5, qui sont sanctionnées d'une amende de 10.000 FF et d'une comparution devant le tribunal.

- Dépassement de plus de 20% des temps de conduite maximums.
- Réduction du temps de repos journalier à moins de 6 heures.
- Temps de repos hebdomadaire inférieur à 20 heures.
- Utilisation par le chauffeur d'une seule feuille d'enregistrement (disque du tachygraphe) pour une période supérieure à 24 heures.
- L'incapacité de produire la feuille d'enregistrement qui doit se trouver à bord du camion dans l'appareil d'enregistrement.
- L'utilisation de plusieurs feuilles d'enregistrement par le même chauffeur pour un même jour.

Allongement des délais de préavis

Le Conseil National du Travail a conclu en date du 20 décembre 1999 une convention collective de travail prolongeant les délais de préavis, à savoir la CCT n° 75. Il s'agit d'un premier pas franchi dans l'harmonisation des statuts ouvrier et employé.

Attention : seuls les délais du préavis donné par l'employeur sont prolongés !

Cette loi entre en vigueur le 1er octobre 2000, à l'exception des délais de préavis applicables aux travailleurs ayant acquis une ancienneté de plus de 20 ans dans la même entreprise. Ces délais de préavis sont déjà entrés en vigueur le 1er janvier 2000.

Préavis donné par l'employeur

Ancienneté	Délai de préavis
Moins de six mois d'ancienneté sans disposition spéciale dans le contrat ou le règlement de travail	28 jours calendrier ou 4 sem.
Moins de six mois d'ancienneté avec disposition spéciale dans le contrat ou le règlement de travail	7 jours calendrier ou 1 sem.
De six mois à moins de cinq ans d'ancienneté	35 jours calendrier ou 5 sem.
De 5 ans à moins de 10 ans d'ancienneté	42 jours calendrier ou 6 sem.
De 10 ans à moins de 15 ans d'ancienneté	56 jours calendrier ou 8 sem.
De 15 ans à moins de 20 ans d'ancienneté	84 jours calendrier ou 12 sem.
20 d'ancienneté et plus	112 jours ou 16 sem.

Pour rappel : préavis donné par l'ouvrier

Moins de six mois d'ancienneté sans disposition spéciale dans le contrat ou le règlement de travail	14 jours calendrier ou 2 sem.
Moins de six mois d'ancienneté avec disposition spéciale dans le contrat ou le règlement de travail	3 jours calendrier
De six mois à moins de 20 ans d'ancienneté	14 jours calendrier ou 2 sem.
20 d'ancienneté et plus	28 jours calendrier ou 4 sem.

Contrôles renforcés des transports ADR dans le tunnel Kennedy à Anvers

Le transport d'explosifs et de produits inflammables par le tunnel Kennedy à Anvers est strictement interdit. Des contrôles montrent que certains transporteurs ne respectent nullement cette interdiction.

L'alternative est en effet un détour assez long par Temse ou par le Liefkenshoektunnel, tunnel à péage. Déjà pour les deux seuls contrôles mensuels effectués en 1999, 200 camions ADR transportant des produits interdits ont été interceptés. Raison suffisante pour le ministre de l'Intérieur Duquesne d'ordonner le renforcement des contrôles.

Chaque jour plus de 120.000 véhicules empruntent le tunnel Kennedy. Ce serait une catastrophe économique si ce tunnel était

fermé pendant plusieurs mois, par exemple à la suite d'un incendie comme celui qui s'est produit dans le tunnel du Mont-Blanc. Le fait que tous les transports ADR ne sont pas interdits ne facilite guère les contrôles. C'est aussi la position de la gendarmerie qui préférerait une interdiction totale de tous les transports ADR dans le tunnel Kennedy. Une telle interdiction faciliterait considérablement les contrôles et pourrait diminuer, ne fût-ce que de manière modeste, le trafic sur le Ring d'Anvers.

En contrepartie, on pourrait par exemple prévoir le passage gratuit de ce type de transports ADR dans le Liefkenshoektunnel. Déjà aujourd'hui, le ministre flamand Stevaert a trouvé un accord avec les exploitants de ce tunnel pour assurer le passage gratuit du tunnel en cas de "calamité". Les pouvoirs publics flamands pourraient alors prendre en charge les moindres recettes découlant d'une telle mesure. Mais ne rêvons pas : la mise en pratique de toutes ces mesures n'est pas encore pour demain.

Nouvelles des sections régionales d'Anvers et de Saint-Nicolas

Victoire écrasante !
C'est bien ainsi que l'on peut qualifier le résultat des élections sociales dans nos deux régions. Résultat dû plus particulièrement à l'engagement de nos militants et de nos candidats, à la confiance de nos membres et au soutien logistique apporté par le secrétariat régional, facteurs qui nous ont permis de battre avec plusieurs longueurs d'avance nos confrères chrétiens au niveau des mandats à pourvoir au conseil d'entreprise et au comité de prévention et de protection au travail.

Après avoir enregistré tous les résultats (moins ceux de trois entreprises qui n'organisent des élections qu'après y avoir été contraintes par notre intervention devant le tribunal du travail), nous sommes arrivés au score global suivant :

2000

Nombre de sièges UBOT	86	51%
Nombre de sièges CSC	54	32%
Nombre de sièges CGSLB	28	17%

1995

Nombre de sièges UBOT	66	41%
Nombre de sièges CSC	70	43%
Nombre de sièges CGSLB	26	16%

Cela signifie donc que les chrétiens ont perdu 16 sièges alors que l'UBOT en a gagné 20. Nous réussissons même à obtenir la majorité dans le secteur des taxis !

Nous sommes convaincus que cette victoire éclatante est due à l'action et à l'engagement de nos délégués et de nos militants dans les entreprises, qualités qui leur ont permis plus d'une fois d'améliorer sensiblement les conditions de travail. Leur dévouement a dès lors été largement récompensé par les électeurs qui ont apprécié ces améliorations à leur juste valeur.

Les résultats montrent une nouvelle fois que c'est surtout l'action syndicale sur le terrain qui permet de gagner l'estime des travailleurs et d'imposer le respect des employeurs ... et que la distribution de gadgets et les belles promesses n'arrivent plus à séduire les électeurs.

Après cette grande victoire, nous ne croiserons pas les bras : avec tous nos anciens et nos nouveaux élus, nous œuvrerons encore plus à l'amélioration des conditions de travail et de salaire, bref, à la réalisation d'un monde meilleur pour l'ensemble des travailleurs.

Pour conclure, nous voudrions encore remercier tous nos candidats, tous nos militants et tous nos délégués pour leur engagement, ainsi que les électeurs pour le vote ciblé et réfléchi qu'ils ont émis.

Encore une fois merci et félicitations !

Dans nos régionales, les secteurs du transport et de la logistique voient rouge !

La circulation, une lutte incessante ?

La route est empruntée chaque jour par un nombre croissant d'usagers. Le volume de trafic augmente, la frustration de chacun aussi. Plus les obstacles sont nombreux, plus le risque d'irritation, et par conséquent de comportement irrespectueux, est grand. Parallèlement à l'augmentation du parc automobile, on assiste de ce fait à une omniprésence du stress chez tous les usagers de la route.

Ce n'est pas moi...

Très souvent, les conducteurs sont contrariés, irrités, voire agressifs. Aujourd'hui, trois Européens sur quatre ont l'impression que l'agressivité s'accroît sur les routes et que, bien entendu, ce sont surtout les autres qui deviennent de plus en plus agressifs. Eux-mêmes n'ont jamais abusé des appels de phares, n'ont jamais fait de gestes injurieux ou n'ont jamais coupé la route à quelqu'un...

Effet boule de neige

Les comportements agressifs les plus courants sont les gestes obscènes (56 %), les appels de phare intempestifs (53 %), le fait de talonner la voiture qui précède (43 %), les attaques verbales (39 %) et le fait d'empêcher délibérément un conducteur de circuler (28 %). Celui qui se fait insulter parce qu'il a commis une erreur risque, à son tour, de réagir de manière agressive, ce qui peut entraîner un effet boule de neige, une spirale d'agressivité à laquelle il devient plus difficile d'échapper. Si les choses tournent mal, cela peut dégénérer en bagarre ou en accident et les personnes impliquées peuvent parfois être grièvement blessées ou tuées. Ces accidents tragiques feront alors la manchette des journaux.

D'autres types d'agressivité font l'objet d'une attention moins soutenue de la part de la presse. Ainsi, il existe toute une série de comportements irritants qui nuisent tant à la sécurité routière qu'à la convivialité. Une étude a montré que, sur autoroute, l'irritation est le plus souvent due aux conducteurs qui changent de bande sans utiliser leurs clignotants (54%). En agglomération, on s'énervait surtout à cause de conducteurs qui stationnent en double file (64%).

Pourquoi toute cette agressivité ?

Comme déjà dit, un trafic plus dense entraîne une augmentation du stress et de l'irritation. Mais il y a plus. Sur la route, les manœuvres ne durent souvent que quelques secondes. Lorsque quelqu'un commet une erreur, il s'agit d'un laps de temps très bref pour réagir de manière "correcte". Souvent, nous sommes envahis par l'émotion du moment et nous manquons de temps pour réfléchir. Nous considérons beaucoup trop rapidement les erreurs des autres comme une "attaque" alors que, en réalité, il n'en est rien. L'anonymat constitue également un problème: à l'abri dans le cocon de sa voiture, le conducteur se sent plus enclin à devenir agressif. Comme nous sommes toujours en mouvement, nous imaginons pouvoir échapper à la menace. Ceci nous amène à adopter des comportements que nous n'avons pas nécessairement dans la vie de tous les jours. Enfin, pour beaucoup de gens, la voiture n'a jamais constitué un simple moyen de transport. Elle représente un instrument de puissance, d'affirmation de soi. Toute "atteinte" à leur voiture, même minime, est une atteinte à leur personne, ce qui a pour effet de renforcer encore leur attitude agressive vis-à-vis des autres usagers. D'autres facteurs peuvent également jouer un rôle: l'aspect extérieur et le statut, l'image de la voiture dans la publicité, les conditions atmosphériques...

Solutions

Il est extrêmement difficile de combattre l'agressivité au volant car il s'agit d'un phénomène qui peut adopter plusieurs formes. Par ailleurs, les comportements agressifs se manifestent le plus souvent dans un laps de temps très bref et sont donc très difficilement perceptibles par la police ou la gendarmerie. Aucune solution miracle n'existe. La solution du problème réside dans la combinaison de mesures: campagnes pour promouvoir la courtoisie dans la circulation, enseignement du bon comportement routier à nos enfants dès leur plus jeune âge, attention particulière au problème dans les autos-écoles, sanctions adéquates pour ceux qui n'adoptent pas un bon comportement. Mais le meilleur moyen de combattre l'agressivité dans la circulation est d'attaquer le mal à la racine, ce qui est possible en améliorant la mobilité de tous les usagers de la route: transports en commun plus performants, mesures afin de promouvoir le vélo et la marche à pied...

Rompre la spirale du stress

Pour les chauffeurs professionnels, qui sont évidemment davantage confrontés à l'agressivité dans la circulation, il importe d'apprendre à bien gérer le stress. Il est en effet indispensable de rompre la spirale du stress et de s'armer contre les frustrations. De même, il est possible d'apprendre à réagir aux réactions agressives des autres usagers sans que la situation ne dégénère, ce qui ne veut pas dire pour autant que toutes les responsabilités reposent sur les épaules du chauffeur: la pression du travail et le planning sont des aspects auxquels l'employeur peut également remédier.

Entre-temps, d'énormes progrès auront déjà été effectués si nous prenons conscience que la route appartient à tout le monde et que nous devons donc la partager avec les autres. Un peu plus de compréhension mutuelle et de citoyenneté routière n'est pas superflu: c'est même tout à fait indispensable.

Werner DE DOBBELEER,
Institut Belge de la Sécurité Routière

Les comportements les plus irritants sont:

sur autoroute:

- le changement de bande sans clignotants (54%);
- le fait de rester sur la bande de gauche le plus longtemps possible et de se rabattre pour sortir au dernier moment (49%);
- le dépassement par la bande d'arrêt d'urgence en cas d'embouteillage (49%);

en ville et sur autoroute:

- l'utilisation intempestive des feux de route (67%);
- le fait de remonter une file pour s'intercaler au début de cette file (58%);
- le fait de ne s'insérer qu'au dernier moment en cas de rétrécissement (41%).

en ville:

- l'arrêt en double file alors qu'un emplacement de stationnement est libre à proximité (64%);
- le fait de s'engager dans un carrefour encombré et bloquer de ce fait les automobilistes en sens inverse (60%);
- le changement de bande sans clignotants (57%).

(source: RYD-Secura Forum)

Souche d'inscription

REMETTEZ LA SOUCHE CI-DESSOUS À UN COLLÈGUE
NON ENCORE AFFILIÉ À L'UBOT – SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER.

Nom :

Prénom :

Adresse :

Commune et code postal :

Numéro du registre national :

Numéro de téléphone :

Occupé chez la firme :

Adresse de la firme :

Fonction :

Souche à renvoyer au secrétariat régional de l'UBOT.

Manger sain pour rouler bien

Quoi de plus agréable
qu'un restaurant routier
à l'heure de midi?
Le stress de la route
fait place à l'amitié et
la bonne chère.

Mais attention à l'abus de graisses.

Un steak-frites, précédé éventuellement par une appétissante assiette de charcuteries et suivi de petits gâteaux ou d'une crème glacée, sans parler du traditionnel plateau de fromages servi un peu partout en France, voilà le plat de référence du midi. Manger un tel repas copieux tous les jours de la semaine est nocif pour la santé et risque d'altérer la concentration au volant. Les artères se bouchent sous l'effet du cholestérol, abondamment présent dans ce genre d'alimentation, d'où risque d'infarctus. La digestion difficile de ces graisses est source de somnolence dans les heures qui suivent le repas, état auquel quelques tasses de café ne pourront remédier.

Le repas idéal

En réalité, le repas de midi idéal devrait s'inspirer des habitudes alimentaires des régions de la Méditerranée. Il comporte notamment une entrée légère, par exemple une salade de crudités ou une salade de tomates, assaisonnée d'huile d'olive.

Le plat principal doit fournir la majorité des calories et des protéines. Mangez donc de préférence un plat de poisson ou de viande blanche, comme le poulet ou la dinde. Il n'est vraiment pas nécessaire de manger de la viande rouge tous les jours, les besoins en protéines sont largement rencontrés par d'autres aliments. Les légumes verts cuits à l'eau ou à la vapeur devraient d'ailleurs accompagner systématiquement le plat principal.

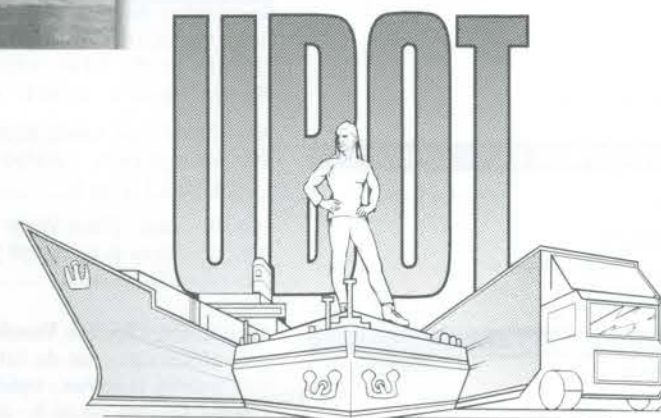
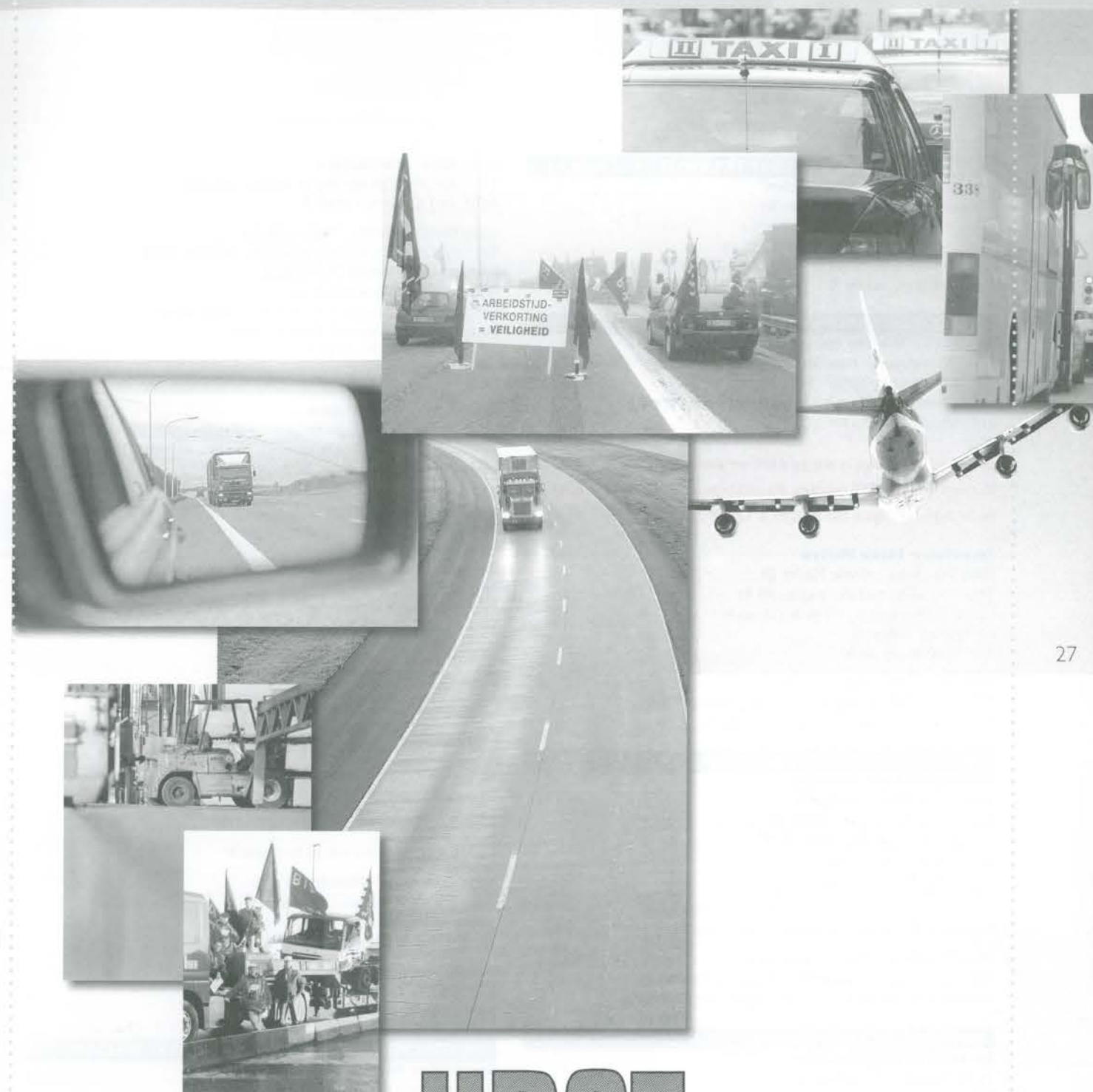
Attention aussi aux sauces riches en calories et en graisses cachées!

Une portion de fromage sur une tranche de pain procure le calcium nécessaire à l'entretien du squelette. Inutile de rajouter du beurre puisque le fromage contient déjà suffisamment de graisses.

Terminez le repas par un fruit ou un laitage.

La quantité de calories ainsi prise devrait suffire pour tenir jusqu'à la prochaine collation. En résumé donc, l'assiette de charcuteries, le steak-frites traditionnel, la glace et la pâtisserie sont dangereux pour la santé lorsqu'ils sont consommés tous les jours pendant des années. Réservez-les pour vos week-ends et privilégiez la qualité en semaine.

Article de CFDT Transports



**L'UBOT Transport Routier remercie ses électeurs fidels et
candidats déterminés pour leur engagement et les résultats obtenus!**