



adresses

SECRETARIAT FEDERAL UBOT TRANSPORT ROUTIER**Frank Van Thillo - Secrétaire Fédéral**

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 Watteeu 2
 Tél.: 02/511 87 68 Fax.: 02/511 81 46
 Lu-ma-mer-jeu-ven: 09.00 h - 12.00 h
 Lu-ma-jeu: 13.00 h - 16.00 h
 3000 Leuven - Maria Theresiastraat 119
 Tél.: 016/22 22 05 - 02/511 87 68 Fax.: 02/511 81 46
 Ma: 09.30 h - 12.00 h + après rendez-vous
 1800 Vilvoorde - Mechelsestraat 6
 Tél.: 02/253 94 44 - 02/511 87 68 Fax.: 02/511 81 46
 Lu-mer-ven: 09.00 h - 12.00 h + après rendez-vous

PROVINCE DU LIMBOURG**Secrétaire Eddy Graller**

3500 Hasselt - Martelarenlaan 5
 Tél.: 011/22 27 91 Fax.: 011/23 37 94
 Lu-jeu-ven: 08.30 h - 12.00 h
 Ma: 08.30 h - 12.00 h / 12.30 h - 16.00 h

PROVINCES DE LIEGE, DE NAMUR ET DU LUXEMBOURG**Secrétaire Frida Kaulen**

4000 Liège - Place Saint-Paul 9
 Tél.: 04/221 96 50 Fax.: 04/221 95 82
 Lu-ma-jeu: 08.00 h - 12.00 h / 13.30 h - 16.00 h
 Ven: 08.00 h - 11.00 h

PROVINCE DE LA FLANDRE ORIENTALE**Secrétaire Werner De Clercq**

9000 Gent - Vrijdagmarkt 9
 Tél.: 09/265 52 81 Fax.: 09/265 52 83
 Lu: 08.00 h - 12.30 h / 13.30 h - 17.00 h
 Ma-mer-jeu: 08.00 h - 12.30 h / 13.30 h - 16.30 h
 Ven: 08.00 h - 12.30 h

9300 Aalst - Houtmarkt 1

Tél.: 053/78 78 78 - 09/265 52 81 Fax.: 09/265 52 83
 Jeu: 08.30 h - 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 - Vermogenstraat 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 uh

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 78 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

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

déposé: Antwerpen X
 bulletin trimestriel
 juillet - août - septembre 2000

éditeur responsable:
 Frank Van Thillo
 Paardenmarkt 66
 2000 Anvers 1

Dans ce numéro:**3→ Pas de dumping social | 4→**

Les vrais responsables des acci-

dents d'autocar | 7→ Insécurité

la triste suite | 8→ Pas de dum-

ping social | 17→ Les nuisances

au volant | 19→ Formation et

information prioritaires pour les

militants... | 20→ Dans le trafic,

les enfants peuvent surgir partout

| 24→ La fatigue tue !

2 OCTOBRE 2000
 ACTION EUROPÉENNE DES OUVRIERS DU TRANSPORT ROUTIER

LA FATIGUE **TUE !**

FGTB Union Belge des Ouvriers du Transport
ENrouté

UBOT

contenu

Editorial	3
Autobus et autocars	4
Transport & manutention de marchandises	6
Commerce de combustibles	12
Taxis	13
Déménagements	13
Assistance dans les aéroports	14
Divers	16

2

colophon

Frank Van Thillo **Rédaction**
 Werner De Clercq
 Rudy Sneyder
 René Degryse
 Luc Van Overberghe
 Nora Cassiers
 Véronique De Roeck
 Fonds Social du Commerce
 de Combustibles
 Institut Belge de
 la Sécurité Routière
 CFDT Transports

Sabrina Vandierendonck **Photos**
 Werner De Clercq
 Peter Verheyden

**éditorial**

Pas de dumping social

LES CHAUFFEURS NE SONT PAS DES PRODUITS JETABLES!



Avec leur dernier exploit, les fédérations patronales belges ont réussi une nouvelle fois à ternir l'image du secteur du transport de marchandises par la route. La proposition de faire appel à des chauffeurs de l'Europe de l'Est pour occuper les postes vacants ne témoigne pas seulement d'un mépris total pour tous les routiers belges, elle démontre aussi une nouvelle fois que les fédérations patronales compromettent elles-mêmes l'avenir du secteur par leur approche dilettante et bornée.

Pénurie de chauffeurs

Il est indéniable que la suppression du service militaire obligatoire a réduit de manière drastique l'afflux de candidats travailleurs possédant le permis de conduire C ou CE. Pour y faire face, des moyens ont été investis dans un réseau de formations scolaires et professionnelles. Le travail effectué à ce niveau par le Fonds social du secteur du transport de marchandises ne doit pas être sous-estimé. D'autre part, il convient de souligner aussi que les moyens nécessaires ont été fournis par les travailleurs, les employeurs ainsi que par le FOREm (et son homologue flamand le VDAB).

Depuis plus d'un an déjà, l'UBOT met en garde contre les pénuries sur le marché du travail. La décrue du chômage fait que l'on

ne trouve plus aussi facilement des travailleurs disponibles. Les entreprises devront donc elles-mêmes investir davantage dans la formation et le secteur devra s'atteler à la mise en œuvre de programmes de formation pour les véritables groupes à risque tels les femmes, les chômeurs de longue durée et les travailleurs immigrés.

L'UBOT n'a d'autre part cessé de réclamer une amélioration des conditions de travail et de salaire. Dans un pays où plus de 80% des salariés travaillent 38 heures par semaine, il n'est pas normal qu'un conducteur de poids lourd doive prêter 60, voire 70 heures pour gagner un même revenu. Si la pénurie de chauffeurs est tellement grande, qu'en vienne alors nous expliquer pourquoi un de nos membres a dû postuler chez 6 employeurs avant de trouver un patron qui soit prêt à payer les salaires conventionnels. Et si les problèmes sont tellement grands, pourquoi les employeurs mettent-ils tellement d'acharnement à s'opposer à une question de principe qui leur coûterait au maximum 10 francs belges par an ?

La vérité est que les employeurs ne sont pas capables d'organiser le secteur de manière à permettre aux chauffeurs belges de gagner convenablement leur vie, comme c'est le cas en France ou aux Pays-Bas. L'UBOT mettra donc tout en œuvre pour prévenir ce dumping social car nos conditions de travail et de salaire sont déjà plus mauvaises que dans tous les pays voisins.

Solidarité

Il est temps que les chauffeurs belges montrent les dents. Nous sommes en effet à la veille des négociations sociales. Tous ensemble, nous devons maintenant forcer le respect de notre métier. La journée d'action européenne du 2 octobre et la journée d'action mondiale du 4 octobre constituent des occasions de choix pour le faire. Nous comptons sur la participation de tous les membres de l'UBOT pour réussir ces deux journées !

Frank Van Thillo
Secrétaire fédéral

Les vrais responsables des accidents d'autocar

Le onze juillet dernier, un autocar belge a eu un grave accident près d'Orléans. L'autocar ramenait un groupe de scouts qui rentrait de vacances en France. Un garçonnet de treize ans et une fillette de douze ans y ont laissé la vie. Trois enfants ont été grièvement blessés.

Au moment de la catastrophe, l'autocar aurait roulé à une vitesse de 120 à 125 km à l'heure, ce qui n'est possible que si le limiteur de vitesse a été trafiqué. L'accident a suscité des réactions de toutes parts. Employeurs, constructeurs d'autocars, la ministre de la mobilité : tous ont voulu placer leur mot. Ils ont tous déploré l'accident et plaidé pour renforcer la sécurité. Mais quand il était question des responsabilités, tout le monde a regardé ailleurs.

Les victimes de l'accident et leurs familles ne trouveront aucune consolation dans les grands discours prononcés après les faits. Il est dommage que la sécurité routière ne devienne importante que lorsqu'un drame se produit. L'UBOT plaide depuis des années pour l'amélioration de la sécurité. Chaque année, des membres de notre centrale perdent la vie sur la route. Notre plaidoyer en faveur de la sécurité routière est une constante qui ne dépend nullement de catastrophes ponctuelles.

Les tribunaux français jugeront de la responsabilité individuelle du chauffeur concerné. S'il n'a pas respecté les temps de repos légaux ou s'il a débranché le limiteur de vitesse, il sera condamné par le juge. Malheureusement, les responsables principaux resteront impunis. Car restons sérieux. Dans une entreprise de transport, ce ne sont pas les chauffeurs qui établissent les schémas de route, souvent beaucoup trop serrés. Ce ne sont pas non plus les chauffeurs qui installent un dispositif d'interruption du limiteur de vitesse dans leur cabine. Et ce sont encore moins les chauffeurs qui organisent l'entreprise et imposent des rythmes de travail meurtriers.

Après l'accident, la ministre de la Mobilité a déclaré "vouloir éviter à l'avenir ce genre d'accidents en stimulant un changement de mentalité chez les chauffeurs afin qu'ils respectent les règles de la circulation, même sans contrôles". Ces propos témoignent d'une naïveté inouïe. L'UBOT a dès lors insisté auprès de la ministre. Durant pour qu'elle s'attaque aux causes structurelles au lieu de culpabiliser les travailleurs. Une organisation autonome et indépendante qui puisse garantir un meilleur respect des conventions collectives serait déjà un premier pas dans la bonne direction.

Bus surbondés

Un bref article dans la presse.

Selon un vieux arrêté royal qui date de 1968, des enfants peuvent occuper deux sièges à trois jusqu'à l'âge de treize ans. De plus, chacun d'eux peut encore prendre sur les genoux un petit. Et le banc arrière peut être occupé par huit enfants alors qu'il n'y a que cinq places. Ainsi, un bus qui compte 75 places, peut transporter 113 enfants de treize ans et 113 petits enfants. C'est la loi, mais est-ce un exemple de sécurité? D'après la fédération patronale des autobus et des autocars, ce problème trouvera une solution lorsque le port de la ceinture sera obligatoire pour tous les passagers.

autobus & autocars

SERVICES SPÉCIAUX D'AUTOBUS

Comme prévu par C.C.T., l'indemnité RGPT des chauffeurs du secteur des services spéciaux d'autobus était indexée le 01.07.2000. La nouvelle indemnité RGPT est de 1.275,- BEF nets par mois.

PRIME FORFAITAIRE POUR LES CHAUFFEURS DES ENTREPRISES D'AUTOBUS ROULANT POUR LE COMPTE DU TEC

Bonne nouvelle pour les chauffeurs d'autobus qui roulent pour un loueur privé du TEC, la société wallonne de transports publics. En effet, ils recevront cette année une prime unique de 9.000 F ainsi qu'un chèque cadeau d'une valeur de 1.000 F. C'est ce qu'ont convenu les syndicats et les organisations patronales dans le cadre d'un accord collectif, entérinant ainsi un protocole d'accord antérieurement conclu.

La prime de 9.000 F bruts a normalement déjà été liquidée avec le salaire du mois de mars de cette année. Les chauffeurs concernés feront donc bien de contrôler leur fiche de salaire du mois de mars pour voir si elles ont effectivement touché la prime. Comme l'accord n'a pas été conclu qu'au mois de juin, des erreurs ne sont pas à exclure. Le chèque cadeau quant à lui sera payé en décembre à l'occasion de la fête de la Saint-Nicolas.

Les chauffeurs qui justifient d'une année d'occupation entière en 1999 ont droit à l'intégralité de la prime. Les chauffeurs dont, pour une raison ou une autre, le contrat a pris fin dans le courant de 1999, recevront le montant de la prime et du chèque cadeau proportionnellement aux prestations fournies. Il en est de même pour les chauffeurs qui sont entrés en service dans le courant de 1999. Enfin, pour les travailleurs occupés à temps partiel, le montant de la prime et du chèque cadeau est calculé sur base des prestations fournies selon leur horaire de travail.

Intervention dans les frais de transport

Les travailleurs qui utilisent le train pour se rendre au travail ont droit au remboursement partiel de leurs frais de déplacement. C'est une règle qui existe depuis belle lurette.

Les travailleurs qui utilisent leur propre moyen de transport ont droit au même remboursement, mais à condition qu'il leur soit impossible d'utiliser les transports en commun. Cette condition vient d'être abrogée dans le secteur du transport et de la manutention de marchandises. Tous les travailleurs de ces secteurs qui utilisent leur propre véhicule pour aller au travail se verront donc désormais rembourser une partie de ces frais par leur employeur.

Les personnes qui utilisaient jusqu'ici leur voiture n'obtenaient ce remboursement que s'ils se trouvaient dans l'impossibilité d'utiliser les transports en commun. C'était le cas par exemple des travailleurs occupés la nuit parce qu'il n'y a tout simplement pas de trains la nuit. C'était également le cas lorsqu'il n'y

avait pas de ligne ferroviaire reliant le domicile et le lieu de travail. Cette condition a donc été supprimée au 1er mai de cette année. Tous les travailleurs qui utilisent leur moyen de transport privé pour se rendre au travail ont donc désormais droit au remboursement partiel de ces frais. Il est égal à 50% du prix de l'abonnement social train pour la même distance. L'employeur doit payer au moins une fois par mois cette intervention dans les frais de déplacement.

Il subsiste cependant une exception. Les travailleurs qui habitent à moins de 5 kilomètres de leur travail, n'ont pas droit à cette intervention. Il n'y a pas d'intervention non plus lorsque l'employeur organise pour ses travailleurs un transport gratuit entre le domicile et le lieu de travail. S'il existe dans l'entreprise des régimes de remboursement plus favorables des frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail, par exemple leur remboursement intégral, ces régimes ont la priorité sur tout autre régime.

Indemnité de séjour: régime amélioré

Les chauffeurs contraints de prendre leur repos journalier ou hebdomadaire ailleurs qu'à leur domicile ont droit à une indemnité de séjour, égale à 968,5 F.

Dans le passé, cette indemnité de nuit n'était octroyée que par tranche accomplie de 24 heures d'absence de la maison. Une nouvelle convention collective stipule maintenant que depuis le 1er avril, l'indemnité de séjour doit être accordée pour toute tranche commencée de 24 heures. Seules les premières 24 heures d'absence doivent encore être accomplies, comme c'était le cas aupar-

ravant. En cas de séjour fixe en Belgique ou à l'étranger, une indemnité complémentaire de 256 F est ajoutée à cette somme de 968,5 F.

Lorsqu'un chauffeur s'absente moins de 24 heures de son domicile et qu'il ne doit prendre qu'un seul repos journalier, l'indemnité de séjour forfaitaire reste limitée à 389,50 F. Cette "petite" indemnité de séjour est accordée également lorsque le temps de travail et le temps de liaison additionnés précédant le premier jour de repos, sont inférieurs à 8 heures. Les indemnités de séjour sont adaptées le 1er avril de chaque année à l'index santé. La prochaine adaptation est prévue pour le 1er avril 2001.

Insécurité: la triste suite ...

Dans notre précédent numéro de En Route, nous avons abordé le problème des accidents du travail dans les secteurs du transport de marchandises et des services de déménagement. Une étude du Fonds des Accidents du Travail (FAT) révèle en effet que 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 que cet accident du travail est 2,4 fois plus grave que l'accident moyen survenu dans le secteur privé.

Le Fonds vient entremis de publier un nouveau rapport qui concerne plus particulièrement les accidents du travail dans le secteur de la manutention de marchandises. Les résultats sont de nouveau déconcertants. A certains égards, la situation dans la manutention de marchandises est encore plus grave que dans le transport de marchandises.

En 1998 il y a eu dans le secteur de la manutention de marchandises 3.795 accidents. Quand on sait que le secteur occupe au total 14.328 travailleurs, cela signifie qu'il y a (relativement) bien plus d'accidents du travail que dans le transport de marchandises, une fois et demie plus d'accidents pour être précis. Par rapport au secteur privé dans son ensemble, un ouvrier dans la manutention de marchandises court 2,7 fois plus de risques d'accident.

Plus de la moitié de ces accidents du travail sont restés sans suite. Cela semble un bon score puisque dans le transport de marchandises, cela n'est le cas que pour un accident sur trois. Mais il est fort bien possible que dans le transport de marchandises par la route, beaucoup d'accidents sans suites ne sont pas déclarés. Cependant, lorsqu'un accident du travail dans la manutention de choses a des suites, celles-ci sont généralement plus graves que dans le transport de marchandises. Cela signifie donc que les victimes sont en incapacité de travail pour une période plus longue ou ont un taux d'incapacité permanente plus élevé. Les conséquences d'un accident dans la manutention de marchandises sont 2,8 fois plus graves que dans le cas d'un accident dans l'ensemble du secteur privé.

En 1998, il y a eu dans le secteur de la manutention trois accidents du travail mortels à déplorer, ce qui équivaut à un mort par 4.776 travailleurs. Dans le transport de marchandises, il y a eu 13 morts à déplorer, c'est-à-dire un mort sur 3.693 travailleurs.

Des 138 victimes qui ont trouvé la mort dans un accident du travail en Belgique en 1998, 16 (c'est-à-dire 12%) travaillaient dans le secteur du transport et de la manutention de choses, alors que le secteur ne représente que 2,75% de l'emploi total dans le secteur privé.

Les chiffres sont clairs : les risques demeurent d'un niveau inacceptable dans le secteur transport et manutention de marchandises. Depuis des années l'UBOT œuvre à l'amélioration de la sécurité au travail. Nous envisageons d'intensifier nos efforts et nos actions. Le lundi 2 octobre prochain, l'UBOT organise avec d'autres syndicats une nouvelle journée d'action européenne pour améliorer la sécurité dans le transport routier sous le slogan : "La fatigue tue". Deux jours plus tard, le 4 octobre, nous organisons une journée d'action internationale cette fois-ci, sur le même thème.

Pas de dumping social

A la fin des vacances d'été, les fédérations patronales ont lancé la proposition d'engager des chauffeurs originaires de l'Europe de l'Est dans les entreprises belges. Elles présentent cette proposition comme la solution idéale au problème de la pénurie de chauffeurs sur le marché du travail. Mais entre-temps, certains employeurs rêvent aussi des salaires très bas payés en Pologne, Tchéquie et dans d'autres pays. La réaction de l'UBOT a été immédiate. Dans un communiqué de presse, elle a qualifié la proposition patronale de tentative inacceptable d'organiser le dumping social. La pénurie de chauffeurs en Belgique est selon nous un problème de bas salaires, de mauvaises conditions de travail et de mauvaise image du secteur.

Les jérémades des patrons ont fait couler beaucoup d'encre. D'après la fédération patronale flamande, la SAV, les entreprises de transport sont à la recherche de 5.000 chauffeurs. Comme elles ne réussissent pas à les trouver en Belgique, elles veulent élargir leur champ de recrutement à l'Europe de l'Est. La fédération patronale belge, la FEBETRA, s'est ralliée à cette proposition.

"Pour les fédérations patronales, c'est une question de fric," estime Frank Van Thillo, secrétaire fédéral de l'UBOT, responsable du secteur transport routier. "Leur but n'est pas d'aider les entreprises qui travaillent bien à trouver de bons chauffeurs. En augmentant l'offre de chauffeurs, elles veulent exercer une pression à la baisse sur les salaires..." Dans une interview accordée à un journal, Liliane De Wilde de la SAV va encore plus loin : "Les chauffeurs non-européens seront peut-être payés un peu moins..." Et pour ceux qui croiraient encore au Père Noël, elle ajoute : "Il ne faut pas oublier qu'avec l'argent ainsi économisé, l'employeur devra payer la formation et qui plus est, ces gens doivent aussi pouvoir rentrer chez eux à des intervalles réguliers aux frais de l'employeur".

Le projet de recruter des chauffeurs originaires de l'Europe de l'Est n'est pas seulement néfaste pour les travailleurs belges mais touchera aussi les grandes entreprises sérieuses. Les fédérations patronales servent uniquement les intérêts des fraudeurs dans le secteur. "Cette proposition nous amène à croire que la SAV et la FEBETRA n'ont nullement l'intention de résoudre le problème de la pénurie de chauffeurs", estime Van Thillo. "Elles veulent en réalité régulariser rapidement la situation d'un certain nombre d'entreprises qui occupent aujourd'hui illégalement des chauffeurs d'Europe de l'Est."

En formulant leur plan d'attirer des chauffeurs au rabais originaires des pays de l'Europe de l'Est, les deux organisations patronales s'isolent complètement.

Dans une première réaction, le ministre flamand de l'Emploi, le socialiste Renaat Landuyt, s'est montré très réservé : "Il serait sans doute plus facile d'occuper les postes vacants si la charge de travail dans le secteur était moins grande", disait-il. La presse unanime a condamné la proposition. Un journal a même écrit que les entreprises de transport, "aveuglées par l'appât du gain, veulent remplacer leurs esclaves belges par des esclaves venus de l'Est." Une organisation limbourgeoise d'entreprises de transport s'est explicitement distanciée de la proposition.

Malgré les critiques émises à l'égard des projets insensés et par ailleurs illégaux des fédérations patronales, l'UBOT ne reste pas

aveugle au problème de la pénurie de chauffeurs de camion. Selon nous, le problème ne se situe pas tellement au niveau de la pénurie sur le marché du travail. Ce qui provoque les problèmes, ce sont les mauvaises conditions de travail et de vie au travail. Un chauffeur doit en moyenne travailler 60 heures par semaine pour gagner le salaire d'un ouvrier dans l'industrie. La congestion croissante du réseau routier est un facteur supplémentaire de détérioration des conditions de santé à cause du stress et de l'exposition permanente aux gaz d'échappement toxiques. Les pressions exercées par les clients et la concurrence meurtrière donnent lieu à des infractions fréquentes aux lois sociales et au code de la route, avec comme résultat des accidents catastrophiques pour les chauffeurs et les autres usagers de la route. Tous ces facteurs procurent au secteur du transport de marchandises par route une image particulièrement négative auprès de l'opinion publique ainsi qu'au sein des demandeurs d'emploi. Il ne faut donc guère s'étonner que personne ne veuille encore devenir chauffeur de camion.

Selon l'UBOT, il est possible de trouver une solution à la pénurie de chauffeurs en renforçant l'attrait de la profession et en recherchant de nouveaux groupes cibles. Au lieu de lancer des plans irréfléchis dans les médias, la SAV et la FEBETRA feraient mieux de veiller à ce que leurs membres respectent les accords collectifs, les lois sociales et le code de la route. Cela ne profitera pas seulement aux chauffeurs, mais éliminera aussi la concurrence déloyale dont sont victimes les entreprises sérieuses. Investir dans la formation est un autre moyen pour revaloriser la

profession de chauffeur de camion et renforcer la sécurité routière. La formation est d'ailleurs indispensable si le secteur veut toucher de nouveaux groupes cibles. Si l'on veut en faire des chauffeurs professionnels, il faut d'abord essayer d'intéresser les chômeurs de longue durée, les femmes et les travailleurs migrants et ensuite leur fournir la formation et l'encadrement nécessaires.

Ces propositions demandent certes un effort des employeurs, mais elles ne sont nullement irréalistes. C'est un effort que tous les secteurs économiques qui se respectent ont déjà fait. L'UBOT est disposé à rechercher avec les employeurs des solutions au problème de la pénurie de chauffeurs de camion. Mais il doit s'agir de vraies solutions. Il est clair que nous combattrons de toutes nos forces toute proposition patronale irresponsable telle que l'importation de routiers de l'Europe de l'Est.

Les employeurs font marche arrière

Le lundi 5 septembre, les employeurs de la SAV et de la FEBETRA ont dû faire marche arrière. Lors d'une réunion organisée par le ministre flamand Landuyt, les deux organisations syndicales et les fédérations patronales ont convenu de s'atteler à la formation et au recrutement de chômeurs de longue durée, de femmes et de migrants. La proposition de la SAV et de la FEBETRA d'engager des chauffeurs originaires de l'Europe de l'Est a été renvoyée à la poubelle. La réaction vigoureuse de l'UBOT n'a donc pas manqué de produire ses effets.

Délocalisation de camions sanctionnée

Le 30 juin dernier le tribunal correctionnel de Liège a rendu un jugement remarquable. Il a condamné Arthur Ziegler, propriétaire de l'entreprise de transport portant le même nom, à une peine d'emprisonnement conditionnelle et à une lourde amende.

Au cours des années 90, la S.A. belge Ziegler avait inscrit plusieurs camions et chauffeurs auprès d'une filiale luxembourgeoise. Le juge vient de statuer qu'il s'agissait d'une délocalisation fictive et considère que la firme Ziegler s'est rendue coupable de faux en écritures et de fraude. Ce jugement constitue une arme importante pour la lutte syndicale que nous menons contre les entreprises de transport belges qui tentent d'échapper à leurs obligations sociales.

Le salaire pour les jours de suspension du contrat de travail

L'employeur doit payer pour certains jours de suspension du contrat de travail un salaire majoré au personnel roulant des transports nationaux comme internationaux.

Dans le secteur du transport de marchandises, ces cas sont définis avec précision:

- le jour férié, le jour de remplacement ou le jour de récupération de ce jour férié;
- les jours de petit chômage (mariage, enterrement, etc.);
- les sept premiers jours calendrier en cas de perturbation technique dans l'entreprise;
- les jours de chômage temporaire dû au manque de travail (raisons économiques) lorsque l'employeur n'a pas respecté ses obligations à l'égard de l'ONEm;
- les jours de salaire garanti en cas de maladie ou d'accident de la vie privée;
- les jours de salaire garanti en cas de maladie professionnellement ou d'accident du travail;
- le salaire journalier que l'employeur doit indiquer sur les documents relatifs au chômage (C.4, C.3.2);
- le salaire journalier que l'employeur doit indiquer sur la feuille de renseignements de la mutualité en cas de maladie.

Dans tous ces cas l'employeur doit calculer le salaire du chauffeur occupé à temps plein sur la base de 8 heures de temps de conduite et de 2 heures de temps de liaison par jour.

Ce calcul est d'application

- quelle que soit la durée de travail journalière;
- tant dans la semaine de cinq que dans la semaine de six jours,
- et même si le travailleur n'a pas d'heures de liaison.

Donc, même lorsque le travailleur travaille dans le régime de la semaine de six jours et n'est inscrit le samedi que pour 4 heures par exemple, l'employeur doit lui payer pour un jour férié tombant le samedi 8 heures + 2 heures !

Les travailleurs occupés à temps partiel reçoivent le salaire proportionnel à leurs prestations fournies par rapport à l'horaire à temps plein en vigueur dans l'entreprise.

Attention : pour ces jours de suspension, l'employeur doit également payer le complément d'ancienneté lorsque le chauffeur répond aux conditions d'occupation, c'est-à-dire être au service depuis trois, cinq ou huit années ininterrompus.

Sélection médicale

La délivrance d'un permis de conduire C/CE est désormais liée à un certificat d'aptitude à la conduite. Le régime transitoire établit une distinction entre chauffeurs de camion ayant obtenu leur permis avant le 1er janvier 1989 et ceux qui l'ont obtenu après cette date. A partir de 2003, les chauffeurs ayant obtenu leur permis avant 1989 devront également satisfaire à la sélection médicale.

Tous les chauffeurs ayant obtenu leur permis C/CE après le 1er janvier 1989 doivent déjà aujourd'hui disposer d'un certificat de sélection médicale valable. Il s'agit d'un document particulier qui s'ajoute au permis de conduire. Ce certificat de sélection médica-

le reste valable jusqu'à la date ultime de validité mentionnée sur le document. A l'expiration du délai de validité, le chauffeur doit passer un nouvel examen médical. Cet examen doit établir s'il continue de satisfaire aux normes. Le chauffeur qui y répond reçoit alors un nouveau permis valable pour la durée de son certificat de sélection médicale, durée qui est normalement de 5 ans. Pour les chauffeurs âgés de 50 ans ou plus, la validité du permis est de 3 ans. Le certificat d'aptitude à la conduite des chauffeurs ayant obtenu ce certificat avant l'âge de 50 ans, expire à leur 53^e anniversaire.

Les permis de conduire délivrés avant le 1er janvier 1989 viennent à échéance le 30 septembre 2003. Les chauffeurs doivent demander un nouveau permis avant cette date. Ils l'obtiendront sur présentation du "certificat d'aptitude à la conduite pour un permis de conduire de la catégorie 2", certificat qu'ils peuvent obtenir après avoir passé un examen médical. Le nouveau permis de conduire est valable pour la durée mentionnée sur le certificat d'aptitude.

Routiers courtois

Au mois de mars dernier, deux chauffeurs ont pris l'initiative de créer à la firme DD Trans le "Dream Drivers Team". Chaque chauffeur de cette entreprise de Zeebruges peut adhérer à cette équipe s'il se déclare disposé à respecter un certain nombre de règles de la courtoisie. Le chauffeur qui signe la déclaration d'intention se voit apposer sur sa cabine un autocollant facilement identifiable pour les autres usagers de la route. Les chauffeurs qui ne respectent pas le code de conduite sont exclus du Dream Drivers Team.

En même temps la direction de l'entreprise DD Trans a lancé une campagne intitulée: "Dis-moi comment je roule". Par cette campagne, elle veut promouvoir et même récompenser la courtoisie au volant et la sécurité sur la route. Des slogans apposés sur les camions incitent les usagers de la route à évaluer par téléphone, par fax ou par le site Web de la firme les chauffeurs de DD Trans quant à leur courtoisie au volant. La direction de son côté offre par trimestre une prime de 5.000 F à tous les chauffeurs qui roulent sans avoir d'accident. Des périodes plus longues de conduite sans accident sont récompensées par des cadeaux ou des voyages.

Les délégués de l'UBOT et la direction ont longuement discuté de la campagne au conseil d'entreprise. Ils ont finalement obtenu que les résultats de cette "ligne de délation" peuvent être utilisés uniquement pour améliorer la qualité de l'entreprise. Les évaluations communiquées à l'entreprise ne peuvent jamais aboutir dans les dossiers personnels des chauffeurs ni être utilisées pour viser des chauffeurs individuels. De plus le Dream Drivers Team devra aussi faire rapport devant le comité de prévention et de protection au travail.

Commerce de combustibles

SALAIRS

Suite au dépassement de l'indice pivot les salaires horaires minimaux et les salaires effectivement payés des ouvriers ressortissant au secteur du Commerce de Combustibles étaient adaptés selon les modalités prévues à la C.C.T. du 21.12.1976, conclue à la Commission Paritaire pour le Commerce de Combustibles.

Les nouveaux salaires horaires minimaux d'application à partir du 01.08.2000 sont :

	>5 ans d'ancien.	>10 ans d'ancien.	>15 ans d'ancien.
Manoeuvre	318,10 BEF	321,20 BEF	324,30 BEF
Chauffeur	333,10 BEF	336,20 BEF	339,30 BEF
Chauffeur camion-citerne	353,10 BEF	356,20 BEF	359,30 BEF

	>5 ans d'ancien.	>10 ans d'ancien.	>15 ans d'ancien.
Manoeuvre	318,10 BEF	321,20 BEF	324,30 BEF
Chauffeur	333,10 BEF	336,20 BEF	339,30 BEF
Chauffeur camion-citerne	353,10 BEF	356,20 BEF	359,30 BEF

Les jours de compensation

En étant travailleur(euse) actif dans le Commerce de Combustibles, vous avez droit à toute une série d'avantages sociaux qui sont pris en charge financièrement par le Fonds Social.

Modalités de paiement

Les jours de compensation sont payés par le Fonds Social au travailleur quand celui-ci a pris un ou plusieurs jours de compensation (maximum 3 par semestre). L'employeur doit à cet effet remplir le formulaire « Demande de paiement des jours de compensation » et le renvoyer au Fonds. Celui-ci y donnera une suite favorable dès l'instant que la demande de paiement lui a été retournée correctement et complètement remplie, et signée sur l'honneur par l'employeur et le travailleur.

Jusqu'à présent le montant des jours de compensation était payé par un chèque circulaire envoyé à votre domicile.

A partir de janvier 2001, vous avez le choix : le montant reste encaissable via un chèque circulaire ou bien il est versé sur votre compte en banque.

Vous recevezrez bientôt une lettre du Fonds Social pour le Commerce de Combustible. Si vous optez pour versement du montant des jours de compensation sur votre compte en banque, renvoyez le plus rapidement possible le talon complété au Fonds.

Par exemple les 6 jours de compensation maximum à base de la diminution du temps de travail de 40 à 39 h par semaine. Chaque ouvrier et ouvrière, occupé(e) dans une entreprise ressortissant à la Commission Paritaire nationale 127 pour le Commerce de Combustibles a droit à un jour de compensation après expiration de chaque tranche de 38 jours de travail effectif. Comme il n'est généralement pas possible de justifier 38 journées de prestation à la fin de l'année calendrier, les ouvriers et ouvrières conservent le droit à un jour de compensation à condition qu'ils (elles) aient effectivement presté 25 journées dans cette dernière tranche.

Salaire du jour de compensation

Le montant brut à payer par jour de compensation est obtenu par la multiplication par 8 du salaire horaire brut réellement payé.



Personnel de garage

Au 01 juin 2000 les salaires du personnel de garage du secteur des taxis ont été adaptés à l'évolution de l'index santé. Il en résulte une augmentation des salaires bruts de 1,02%.

A partir du 01.07.2000 les salaires bruts du personnel de garage sont donc les suivants (dans la semaine de 39 heures):

Ouvrier auxiliaire:	307,58 BEF
3 ^e catégorie:	326,58 BEF
2 ^e catégorie:	359,07 BEF
1 ^e catégorie:	378,18 BEF
Hors catégorie:	403,62 BEF



Formations professionnelles individuelles: excellents résultats!

Le Fonds social du secteur déménagements et le VDAB (pendant flamand du FOREm) organisent des formations professionnelles individuelles, comme nous l'avions déjà annoncé dans notre numéro précédent. Les résultats de ces formations viennent d'être présentées juste avant les vacances. Et l'on peut dire que ces résultats sont excellents.

Ces formations professionnelles individuelles offrent à l'employeur la possibilité de former des demandeurs d'emploi selon ses besoins. Elles privilégient les aptitudes pratiques plutôt que les connaissances théoriques. Les formations sont dispensées aussi bien à l'entreprise qu'à l'extérieur de celle-ci. Il y a actuellement trois programmes : "déménageur-porteur", "porteur-emballeur" et "porteur-emballeur pour déménagements internationaux et maritimes".

Pour les sessions d'été on avait déjà enregistré 70 inscriptions. 19 personnes ont entretemps terminé la formation avec succès et ont déjà trouvé du travail dans le secteur. 10 personnes seulement ont décroché. Trois d'entre eux ont d'ailleurs interrompu la formation parce qu'ils avaient trouvé un emploi dans un autre secteur.

Le Fonds social et l'UBOT sont agréablement surpris par le succès de la formation professionnelle individuelle. Les demandeurs d'emploi intéressés par une formation de déménageur peuvent s'adresser au VDAB (à Bruxelles : le BGDA). Signalons encore que les élèves conservent leurs allocations de chômage et reçoivent en plus une prime de productivité.

Des étudiants américains visitent DHL

Dans la nuit du 24 au 25 août dernier, une vingtaine d'étudiants américains ont visité DHL. Auparavant, ils avaient discuté avec les représentants de l'UBOT de l'action syndicale développée dans l'entreprise.



Dans la nuit du 24 au 25 août dernier, une vingtaine d'étudiants américains ont visité DHL. Auparavant, ils avaient discuté avec les représentants de l'UBOT de l'action syndicale développée dans l'entreprise.

Ces étudiants de l'Université d'Alabama visitent plusieurs pays européens par autocar. Au cours de leur voyage d'étude, ils ont fait connaissance avec la vie économique et avec les syndicats en Europe. Chez nous, ils n'ont pas seulement visité DHL, mais aussi l'ICEF, la Fédération internationale des syndicats des travailleurs de la chimie, de l'énergie et des industries diverses. Ce voyage avait été organisé par le Centrum voor Vakbondsonderwijs en -studies (Centre pour la formation et l'étude syndicales). A Vilvorde les étudiants ont discuté avec Bert Verhoogen, Pascal Waege et Carine Dierckx de l'action syndicale développée par l'UBOT à DHL. Il a notamment été question du fonctionnement du conseil d'entreprise, du statut de la délégation syndicale et des négociations collectives. Il est évident que la question des grèves a également été abordée. Les étudiants ont comparé la situation belge à la leur, ce qui a parfois donné lieu à des malentendus amusants. Ainsi, quand ils entendent le mot "militant", les Américains pensent immédiatement à un terroriste armé jusqu'aux dents.

La discussion terminée, toute la compagnie s'est rendue direction Zaventem pour une visite nocturne de l'entreprise. La visite officielle a bien sûr été l'occasion de donner la meilleure image possible de DHL. Mais grâce à la discussion qui avait précédé, les visiteurs savaient que depuis les dernières élections sociales, l'entreprise voit de plus en plus rouge.

Salaires assistance dans les aéroports

Le 1 juillet 2000 les salaires réels du secteur de l'assistance dans les aéroports ont été augmentés de 5,- BEF. Suite au protocole d'accord conclu le 06.05.1999 les salaires minimums à payer dans ce secteur sont les suivants à partir du 01.07.2000 :

CLASSE	SAL. HORAIRE 01.07.2000	DÉFINITION DES FONCTIONS
A	324,80 BEF	Les ouvriers qui exécutent des travaux de nettoyage: ■ nettoyer avions, locaux, véhicules et matériel ; ■ préparer, entretenir et compléter le matériel nécessaire ; ■ contrôler la qualité et la propreté du travail ; ■ les travaux connexes qui en résultent.
B0	332,10 BEF	Les ouvriers qui exécutent les activités mentionnées sous "B", pendant les 6 premiers mois de leur occupation.
B	340,40 BEF	Les ouvriers qui exécutent les tâches limitées suivantes dans le cadre des activités de courrier : ■ travaux simples de chargement/déchargement et tri du courrier, introduction de données, contrôle du matériel ; ■ manipuler le matériel roulant nécessaire et assurer le transport de l'avion et vers l'avion ; ■ contrôler l'exactitude des données des envois ; ■ les travaux connexes qui en résultent.
Co	357,30 BEF	Les ouvriers qui dirigent les ouvriers sous "A". Les ouvriers qui exécutent les activités mentionnées sous "C", pendant les 6 premiers mois de leur occupation dans cette fonction.
C	368,29 BEF	Les ouvriers qui traitent le fret et les envois, y compris le courrier : ■ charger, décharger, accepter, stocker, contrôler, pointer et délivrer fret et envois ; ■ charger et décharger les avions, chariots de bagages, containers, poids lourds, palettes, sacs ; ■ confectionner des palettes et containers ; ■ manipuler matériel roulant et fixe ; ■ assurer de manière autonome l'administration et les tâches de contrôle du fret et des envois ; ■ distribuer, peser, compter et contrôler les bagages ; ■ préparer et clôturer les travaux.
D	383,10 BEF	Les ouvriers qui ■ transportent les passagers, le personnel, le fret, le catering et les documents vers l'avion et de l'avion ; ■ font le traitement (charger, décharger, inventorier, transporter) et le contrôle de l'intégralité du chargement et des documents y afférents ; ■ manipulent le matériel roulant et fixe nécessaire à cette fin et amènent à cette fin les chariots vides et les plateaux de manutention ; ■ entretiennent en bon état de propreté les véhicules, le matériel et le lieu de travail. 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.
E	396,80 BEF	Les ouvriers qui, en tant qu'assistant contremaître : ■ assistant et/ou remplacent le contremaître: organisation et contrôle des tâches de l'équipe et du matériel et font rapport au contremaître ; ■ aident l'équipe dans ses activités courantes ; ■ exécutent tous les autres travaux qui peuvent en résulter.
		Les ouvriers qui, en tant que contremaître: ■ dirigent un groupe de collaborateurs ■ surveillent l'équipe et contrôlent son travail ; ■ participent à la concertation au travail ; ■ aident à l'exécution du travail ; ■ tous les autres travaux qui peuvent en résulter.
		Les ouvriers qui: ■ assurent l'entretien de 2ème et 3ème ligne des machines ; ■ assurent le contrôle préventif des machines et y consacrent des rapports ; ■ tous les autres travaux qui peuvent en résulter.

Espagne: pannes

Pologne: quantité de diesel autorisée

En cas de panne ou d'accident, les chauffeurs de poids lourds doivent depuis le 1er mars 2000 placer sur la route deux triangles correspondant aux dimensions, couleurs et caractéristiques du Règlement européen n° 27 : l'un devant et l'autre derrière le véhicule à une distance de 50 mètres. Sur les voies à trois bandes ou à sens unique, le placement d'un seul triangle derrière le véhicule est autorisé.

Toute infraction est punie d'une amende de 15.000 pesetas.

Le ministère des Finances polonais vient de publier une nouvelle réglementation visant à déterminer la quantité de diesel exonérée de taxes dans les véhicules :

- autocars internationaux sur base de la réciprocité : 600 litres;
- autocars internationaux sur base de la non-réciprocité : 200 litres.

Cette nouvelle réglementation est entrée en vigueur au 15 juin 2000.

La carte de crédit source de nuits blanches ?!

De nombreux chauffeurs disposent d'une carte de crédit leur permettant d'effectuer des paiements au nom et pour le compte de leur employeur.

Donc, si le détenteur principal de la carte ne sait pas payer ses dettes, les autres utilisateurs de la carte de crédit (en l'occurrence les chauffeurs) seront interpellés par l'organisme financier pour régler les dettes. Dans ce cas, le chauffeur peut s'adresser au détenteur principal de la carte (l'employeur) pour réclamer le remboursement des sommes payées. Ce qui dans la plupart des cas sera chose vaine, par exemple parce que l'employeur aura mis la clé sous le paillason, aura fait faillite, ...

L'employeur doit en faire la demande auprès de son organisme financier. Il est le détenteur principal de la carte. Le chauffeur signe également la demande. Ce formulaire stipule clairement que les signataires ont lu et approuvé les conditions générales. Cela signifie que le chauffeur ne prend pas seulement connaissance du contenu des conditions générales et particulières, mais que - et c'est là qu'il y a anguille sous roche - comme détenteur de la carte, il est solidiairement responsable avec le détenteur principal du paiement de toutes les sommes dues (dettes) résultant de l'utilisation de la carte.

Dans ce genre de dossiers, les tribunaux donnent raison aux organismes financiers. Les conditions du contrat étaient en effet claires de sorte que le contrat fait loi pour les deux parties. Dans ces litiges, le juge ne peut substituer son jugement à ce que les parties ont convenu librement au moment de la signature du contrat.

Nous conseillons donc à nos membres d'utiliser avec la plus grande prudence la carte de crédit dans le cadre de l'exercice de leur contrat de travail, surtout lorsqu'ils doutent de la solvabilité de leur employeur.

Les nuisances au volant

Rouler et voyager constituent les deux motivations principales du routier.

De nombreuses nuisances rendent pourtant ce métier difficile. Sinon dangereuses, ces nuisances sont toujours facteur de stress et de fatigue. La plupart sont inhérentes à la conduite, d'autres peuvent être atténuées voire évitées.

Point besoin d'être routier pour savoir qu'en matière de conduite, il n'y a rien de pire que de rouler sans visibilité, dans le bruit, ou fatigué car la conduite sereine réclame du calme et de la concentration. Malheureusement, ces deux conditions sont rarement réunies. Conduire devient parfois pénible, voire dangereux lorsque la vigilance diminue. A terme, la saturation, la fatigue et surtout le stress peuvent avoir raison de vous. D'où l'intérêt de se préserver de certaines nuisances.

Surmenage visuel

La vision est souvent mise à rude épreuve lors de la conduite. Le stress visuel est permanent et multiple. Contrôles simultanés des rétroviseurs, conduite nocturne, éblouissements, alternance de la vision de loin et de près, toutes conditions qui font que l'œil est sollicité en permanence et fatigué. Mieux vaut avoir une vision de qualité et consulter son ophtalmologue de temps en temps. Réglez parfaitement l'inclinaison de vos rétroviseurs afin de limiter les déplacements toujours très fatigants de la tête et des yeux. Il est aussi conseillé d'avoir une paire de lunettes de soleil filtrant bien évidemment la lumière mais aussi les UVB. N'oubliez pas non plus de manger du poisson, des œufs, des légumes et des fruits, riches en vitamines A et B2 qui protègent la rétine.

Le bruit

Difficile là aussi de supprimer totalement cette nuisance. Le bruit est une nuisance importante qui a un retentissement sur le psychisme, la vigilance, le sommeil, la concentration et les réflexes, sans parler des lésions de l'appareil auditif en cas de bruit intense, supérieur à 85 décibels ou prolongé, au delà de 8 heures. One ne s'habitue jamais véritablement au bruit. S'il est vraisemblable (et fortement conseillé) que le bruit de votre moteur ne dépasse pas le 80-90 dB dans l'habitacle, ne négligez pas pour autant les autres sources de bruit qui peuvent se superposer au moteur, comme l'autoradio ou la circulation environnante. Il est préférable de baisser le volume du son ou de fermer les fenêtres afin d'être le plus vigilant possible en cas de conduite périlleuse. Lors du sommeil, un bruit discret et prolongé peut perturber le système nerveux même sans réveil ! Une autre bonne raison de trouver un coin tranquille pour s'endormir.

Contraventions à l'étranger

Chiffres en BEF	Ivresse au volant	Excès de vitesse 20 km/h	Feu rouge brûlé	Stationnement non réglementaire
Allemagne	Min. 4.000	1.200-1.500	Min. 2.000	200-1.500
Autriche	Min. 8.400	Min. 1.100	Min. 2.800	Min. 600
Belgique	Min. 4.900	Min. 7.800	Min. 7.800	Min. 1.000
Bulgarie	Max. 6.000	Max. 600	300	200
Croatie	Min. 4.000	600-1.200	3.000	600-1.200
Danemark	Min. 5.300	Min. 2.100	4.000-8.000	2.400
Espagne	Min. 11.700	Min. 3.500	Min. 3.500	Max. 3.500
Estonie	Min. 5.800	Min. 200	1.200	1.200
Finlande	Min. 4.000	200*	160-440	700-400
France	Max. 178.000	Min. 3.600	Min. 3.600	500-1.400
Grande-Bretagne	Max. 6.000	6.600**	6.600*	1.600**
Grèce	Max. 5.800	2.700-5.800	5.800-11.600	Min. 145
Hongrie	Max. 15.200	Min. 4.500	4.500	Max. 4.500
Irlande	Max. 49.000	2.400-7.300	7.300	700-1.000
Italie	Min. 10.000	Min. 4.900	Min. 2.400	Min. 1.200
Lettonie	Max. 5.700	300	900-1.400	300
Lituanie	Max. 14.800	200-300	700	400-700
Luxembourg	Max. 48.000	Min. 2.000	5.800	1.000-2.900
Macedoine	Min. 3.000	1.200	1.200	Max. 1.000
Norvege	Min. 900*	9.700	14.500	2.400
Pays-Bas	Min. 7.200	2.000-5.000	Max. 3.200	Min. 1.600
Pologne	Min. 2.400	Max. 4.700	Max. 4.700	Min. 500
Portugal	3.900-39.000	Min. 2.000	Min. 3.900	Min. 1.000
Roumanie	Min. 2.000	Max. 500	Min. 600	Min. 200
Slovaquie	Max. 8.700	500	Min. 500	Min. 200
Slovénie	Max. 17.200	Max. 2.800	Max. 7.600	1.000-2.000
Suède	Min. 600*	5.800-6.800	5.800	3.800
Suisse	Min. 24.400	Min. 4.400	6.200	1.000-2.900
Tchéquie	Max. 15.600	Min. 500	500-2.100	Max. 500
Turquie	2.400	1.300-2.600	1.400	600-1.500
Yougoslavie	Max. 10.800	Min. 800	Max. 10.800	600

(*) - 1/30 revenu mensuel

(**) - moyenne

Source : ADAC - Infographie RUG

Formation et information prioritaires pour les militants...

Le samedi 17 juin, une centaine de militants du secteur transport routier de l'Union belge des Ouvriers du Transport se sont rassemblés à Anvers. Après l'évaluation des résultats des élections sociales, une formation introductory a été donnée au sujet du fonctionnement et des compétences du conseil d'entreprise et du comité de prévention et de protection au travail. L'après-midi, cinq groupes de travail ont examiné le parcours de formation à suivre par les élus et l'information de ces derniers.

aéroports, ont bien sûr également été abordées. Les discussions ont montré clairement que pour leur action syndicale, les militants comptent sur le soutien de leur centrale. Ils ont réclamé explicitement des formations syndicales ainsi qu'une communication rapide et efficace entre l'UBOT et ses délégués dans les entreprises. Ils ont applaudi à des initiatives telles que la Journée des militants parce que pour eux, elles sont l'occasion de nouer des contacts avec des collègues du secteur. Cette journée réussie a été clôturée par le spectacle swinguant donné par le North Antwerp Streetband. Réunis autour d'une bière, les militants et leurs partenaires eurent ainsi l'occasion de rester bavarder encore un peu et d'échanger leurs expériences syndicales.

... l'UBOT dit oui à leurs demandes

Fin juin le Comité fédéral du secteur transport routier a examiné les conclusions tirées de la Journée des militants. Les demandes des militants - formation syndicale et information rapide et efficace - ne sont pas tombées dans l'oreille d'un sourd. Le Comité fédéral a en effet décidé d'encourager activement la participation des militants aux formations de base organisées par la FGTB interprofessionnelle. D'autre part, la Centrale prendra elle-même des initiatives de formation sectorielles. Ainsi, le 18 novembre prochain, elle organisera dans la marge des "Journées Portes Ouvertes" une formation introductory consacrée au stress au travail. Au printemps 2001, elle organisera une semaine de formation sectorielle. Comme les horaires sont très irréguliers dans le secteur du transport routier, un projet pilote sera mis au point pour les militants qui n'ont pas la possibilité de suivre la formation normale.

Provisoirement, pour suivre la formation, les militants du secteur du transport routier ne peuvent recourir qu'au système du congé éducation payé. Lors des prochaines négociations collectives, l'UBOT mettra sur table également la revendication d'instaurer un congé syndical. Des réseaux de militants seront développés pour renforcer les structures syndicales. Une première initiative dans ce cadre sera le bulletin d'information qui devrait permettre une information rapide des militants des différents secteurs concernant les évolutions, actions et activités nouvelles.

Dans le trafic, les enfants peuvent surgir partout

L'année scolaire vient de démarrer avec à nouveau un peu plus de trafic sur les routes : les parents qui conduisent leur progéniture en voiture à l'école, les enfants qui partent à pied ou à vélo... Etre dix fois plus prudent, tel est le message, et pas uniquement aux alentours des écoles et des plaines de jeux. Les enfants peuvent en effet surgir n'importe où.



Les comptes rendus d'accidents impliquant des enfants mentionnent régulièrement le terme "surprise". "Il a traversé tout à coup", "j'ai été surpris", "je n'ai rien vu"... On pense trop souvent encore qu'un accident avec un enfant est quelque chose d'imprévisible et auquel on ne peut donc pas échapper. Cette idée est non seulement erronée mais aussi inacceptable. En effet, les enfants ont le droit de participer à la circulation comme n'importe qui. Ils ne se déplacent pas uniquement aux abords des écoles, près des plaines de jeux ou dans des rues réservées aux jeux, des endroits où nous, conducteurs, nous souhaiterions parfois les cantonner.

Limites

Les adultes oublient souvent que les enfants sont différents et qu'ils réagissent donc autrement que nous aussi. Les enfants ont un certain nombre de limites dont il vaut mieux tenir compte lorsqu'on conduit. Le jeu et un comportement impulsif font partie de leur nature. Les enfants ne pensent pas toujours non plus à bien faire attention avant d'emprunter la chaussée ou de la traverser. Par leur petite taille, les enfants sont d'ailleurs intrinsèquement défavorisés par rapport aux autres usagers dans le trafic. Ils éprouvent davantage de difficultés à évaluer correctement la situation de trafic et sont moins visibles pour les autres usagers. Un accident est dès lors vite arrivé.

Prévoir : comment ?

Prévoir, c'est être attentif aussi à l'environnement routier, et pas seulement à la route qui est juste devant soi. C'est regarder les côtés de la route : le trottoir, la piste cyclable, l'accotement... En outre, plus la vitesse est élevée, plus le champ visuel s'amenuise. Même le conducteur le plus expérimenté ne peut plus percevoir les piétons ou les cyclistes.

Rouler à plus de 50 km/h en agglomération, c'est augmenter les chances de déclarer : "je ne l'avais pas vu", "il a surgi tout à coup devant moi"... Conduire plus vite signifie également des distances

de freinage plus longues. Une vitesse trop élevée accroît le risque de tuer ou de mutiler à vie la personne percutée. 85% des piétons ou cyclistes adultes percutés à 60 km/h décèdent. Or, les enfants sont plus vulnérables encore que les adultes...

Les enfants et les poids lourds

Les entreprises de transport peuvent contribuer à la sécurité des enfants dans le trafic, comme par exemple le projet de la firme G. Snel de Dénize. En collaboration avec la gendarmerie, elle a élaboré un ensemble de leçons afin de familiariser les enfants de l'école primaire aux camions dans la circulation. Les enfants y apprennent trois règles d'or pour éviter les accidents : ne jamais venir trop près d'un camion, tenir compte de sa longueur et veiller à ce que le chauffeur puisse toujours les voir. Les parents sont également impliqués dans le projet. Un exemple à suivre.

Les enfants dans le trafic : conseils aux conducteurs

- Ralentissez immédiatement dès que vous apercevez un enfant le long de la route. En effet, l'enfant peut se retrouver quelques secondes plus tard sur votre trajectoire.
- Evitez de dépasser un bus ou un tram à un point d'arrêt. Des enfants (et des adultes) peuvent en effet traverser juste devant le bus ou le tram et surgir soudainement devant votre voiture.
- En longeant des cyclistes, conservez au moins une distance d'un mètre. Tenez-vous toutefois plus à distance surtout lorsqu'il s'agit d'enfants, car ils osent assez bien dévier de manière inattendue.
- Ne faites jamais demi-tour ni aucune autre manœuvre compliquée près d'un endroit fréquenté par beaucoup d'enfants.
- Méfiez-vous très fort des enfants lors de manœuvres avec un camion. Les enfants ignorent souvent que vous ne pouvez pas les voir quand ils sont juste devant, derrière ou à côté de votre camion.

Indemnités pour incapacité de travail permanente causée par un accident du travail ou une maladie professionnelle

Grâce à la FGTB, des mesures ont enfin été prises pour apporter plus d'équité à la situation fiscale compliquée des gens qui touchent une rente (indemnité) à la suite d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle.

Rappelons brièvement le problème : à la suite d'un arrêt rendu par la Cour d'arbitrage, ces rentes ne pouvaient plus être soumises à l'impôt lorsqu'elles avaient été effectivement octroyées à la suite d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle et lorsqu'elles ne compensaient pas une vraie perte de revenus. Au mois de juillet, un accord est intervenu au sein du gouvernement, exonérant de l'impôt les gens ayant un taux d'invalidité inférieur à 20%. Lorsque le taux d'invalidité est supérieur à 20%, la partie de l'indemnité correspondant à 20% est immunisée à l'impôt. Dans ce cas, les intéressés disposent toujours de la possibilité de prouver qu'il n'y a pas de perte de revenus.

Ce nouveau régime profitera à quelque 90% des bénéficiaires d'une telle rente et il est d'application à partir des revenus de

1998 (exercice d'imposition 1999).

Les organismes débiteurs de ce type d'indemnités ont communiqué à l'administration du ministère des Finances les noms des bénéficiaires de ces rentes. Normalement, toutes les personnes se trouvant dans le cas auraient déjà dû recevoir une lettre ainsi qu'une brochure d'information du ministère. Elles y trouveront des informations concernant le régime pour l'exercice d'imposition 2000 (indemnités octroyées en 1999) ainsi que des explications au sujet des réclamations à introduire éventuellement pour les années 1999, 1998 et précédentes.

Au cas où comme bénéficiaire d'une telle rente vous n'auriez pas reçu la brochure (intitulée "Des indemnités pour incapacité de travail causée par un accident du travail ou une maladie professionnelle - Nouveau régime fiscal"), vous pouvez la demander au service de presse du ministère des Finances (n° 02 233.80.17). Vous pouvez bien sûr aussi vous adresser pour de plus amples renseignements aux offices de droit social de votre section régionale FGTB.

Tables rondes et roues carrées

La ministre de la Mobilité et des Transports caresse de grands projets. Elle veut notamment élaborer une vision à long terme sur la mobilité. A cette fin, elle travaille à la réalisation d'un Livre blanc esquissant les grands défis à l'horizon 2020 et annonçant les initiatives gouvernementales pour les trois années à venir.

Afin d'étoffer le contenu du Livre blanc, le cabinet d'Isabelle Durant organise une vaste consultation. Depuis le mois de juin, conférences, tables rondes et séminaires se succèdent. Le projet de développer une politique globale en matière de mobilité pour notre pays est une bonne initiative. Car il est en effet midi moins cinq. Que la ministre souhaite consulter pour son Livre blanc tout un éventail d'organisations, institutions et individus est tout aussi louable. Mais le fait que plus de la moitié des participants des différents séminaires et tables rondes sont des représentants des fédérations patronales et des dirigeants d'entreprise donne à penser. Enfin, que les représentants des travailleurs aient dû cogner sur la table pour être invités à certains séminaires, est tout bonnement inacceptable.

Au cours de ces trois derniers mois, la ministre de la Mobilité a ainsi organisé deux tables rondes, l'un consacré au transport de marchandises par route, l'autre au transport de personnes. D'autres séminaires ont eu pour thème le transport de marchandises, le transport de personnes et la problématique globale de la mobilité. En ces occasions, l'UBOT a défendu les intérêts des travailleurs en général et des ouvriers du transport en particulier.

Dans le débat général, notre Centrale a défendu le droit de toute personne à la mobilité. Non pas une mobilité sans plus, mais une "mobilité socialement responsable" qui tient effectivement compte de l'environnement et de la sécurité routière. Les pouvoirs publics doivent garantir à toute personne, y compris celles qui ont un revenu ou une pension modeste, le droit de se déplacer sans grands problèmes. Il importe aussi de réduire au minimum l'impact sur l'environnement et la charge sociale de tous les

modes de transport. Ce ne sont en effet pas les habitants des quartiers résidentiels qui sont confrontés jour après jour aux gaz d'échappement, aux nuisances sonores et à l'encombrement des villes devenues invivables.

Lors des discussions concernant le transport de personnes et de marchandises, l'UBOT a demandé au secteur de réfléchir à son avenir et de prendre enfin ses responsabilités. Avenir qui se situe dans la combinaison des différents modes de transport et plus particulièrement des modes de transport les plus efficaces. Si le transport routier ne veut pas aller à sa perte à cause de la concurrence déloyale et de l'aversion croissante de l'opinion publique, les entreprises et les fédérations patronales doivent s'atteler enfin à l'amélioration des conditions de travail et de salaire et à la formation des travailleurs. Les entreprises de transport doivent réduire au strict minimum l'impact de leurs activités sur l'environnement et la société et respecter scrupuleusement les lois sociales, les conventions collectives et les règles de la circulation.

La concurrence déloyale basée sur le travail au noir et les faux indépendants, sur la surcharge des camions ou le traficotage des limitateurs de vitesse doit être éliminée. Sinon, les bonnes entreprises seront chassées par les mauvaises qui ne se soucient nullement des règles sociales ni des règles de la circulation. Les pouvoirs publics belges et européens ont un rôle important à jouer dans ce débat. Ils doivent en effet établir et faire respecter les règles imposées au secteur du transport. Ils doivent également créer les conditions pour organiser de manière rapide et efficace le transport combiné de marchandises.

En formulant ces différentes propositions, l'UBOT entend fournir une contribution constructive au débat sur une politique de mobilité intégrée. Notre Centrale est d'ailleurs convaincue que le sérieux de ses propositions fera comprendre à la ministre que la présence des organisations syndicales aux tables rondes et autres séminaires est au moins aussi importante que celle de toute une panoplie de fédérations patronales et de dirigeants d'entreprise. Nous espérons que cela se traduira à l'avenir par une représentation plus équilibrée de toutes les parties concernées. Sinon, la ministre Durant risque de devoir constater à la fin de ses consultations que la vision des employeurs sur la problématique de la mobilité ressemble fort à une voiture équipée de roues carrées. Ce qui est peut-être utile dans les files et les bouchons, mais ne permet nullement d'avancer!

Limitateurs de vitesse: trafigués en masse

L'an dernier vous avez trouvé dans En Route un questionnaire concernant l'utilisation du limiteur de vitesse dans les camions et les autocars. Les réponses au questionnaire ont été très nombreuses : 1050 chauffeurs au total ont rempli le questionnaire. Le Centrum Duurzame Ontwikkeling (Centre pour le développement durable) de l'Université de Gand vient d'en publier les résultats. Cette étude montre que le limiteur de vitesse est trafigué sur une très grande échelle. L'étude avait fait beaucoup de bruit au moment où s'est produit l'accident d'autocar près d'Orléans. Limiteur de vitesse trafigué et excès de vitesse seraient en effet les causes de cet accident dramatique qui a causé la mort de deux enfants.

La majorité des chauffeurs (97%) qui ont répondu au questionnaire conduisent régulièrement un véhicule équipé d'un limiteur de vitesse. 17% des chauffeurs de bus et 18% des chauffeurs de camion interrogés disent disposer de la possibilité d'interrompre le limiteur. Il est déconcertant de constater que pas moins de 21% des chauffeurs de camions ADR disent également disposer de cette possibilité.

La technique la plus fréquente pour interrompre le limiteur de vitesse est de nature électronique. Presque la moitié peuvent débrancher le limiteur de vitesse au moyen d'un dispositif élec-

tronique. La majorité des chauffeurs disent ignorer qui a donné l'ordre d'installer le dispositif d'interruption. 30% déclarent qu'il a été installé à la demande de l'entreprise. 12% des chauffeurs disent avoir demandé eux-mêmes l'installation. La moitié des chauffeurs qui disposent d'un limiteur de vitesse dans leur véhicule répondent que l'interrupteur a été installé par le constructeur, 5% disent par leur propre firme et 16% répondent qu'il a été installé par le fournisseur du matériel.

Les chercheurs du Centre n'ont pas seulement interrogé les chauffeurs. Ils ont envoyé le questionnaire également à des entreprises de transport et d'autocar. 67 des 228 entreprises contactées ont répondu. Ces 67 entreprises disposent ensemble d'un parc de 2090 véhicules équipés d'un limiteur de vitesse. D'après les réponses communiquées par les entreprises, le limiteur de vitesse ne peut être débranché que dans 139 véhicules, c'est-à-dire 7%. Mais les réponses à la question de savoir de quelle manière le limiteur peut être interrompu (par un dispositif mécanique ou électronique) montrent qu'en réalité il peut l'être dans 347 véhicules, soit 17%. Dans 60% des cas, l'interruption se fait au moyen d'un dispositif électronique, dans 40% des cas au moyen d'un dispositif mécanique. Tout comme les chauffeurs, les firmes répondent que dans la plupart des cas le dispositif d'interruption a été installé par les constructeurs.

D'après le Centre, ces résultats font peser la présomption sur les constructeurs que le dispositif d'interruption du limiteur de vitesse fait partie de l'équipement standard des camions et des autocars. Conclusion que l'UBOT ne veut provisoirement pas tirer. Mais une chose est certaine : il n'est pas difficile de trafiguer le limiteur de vitesse. Chaque chauffeur sait comment il doit le faire dans son véhicule. Lorsque les résultats de cette enquête ont été publiés dans la presse, les constructeurs, indignés, ont clamé leur innocence. Eh bien, qu'ils prouvent leur bonne foi en rendant leurs systèmes de limitateurs de vitesse une fois pour toutes sûrs à 100%. L'UBOT demande en tout cas un contrôle sérieux des limitateurs de vitesse. Si un dispositif d'interruption est découvert dans un camion ou un autocar, il faudra impérieusement contrôler tous les autres véhicules de la firme. Et en cas de traficotage des limitateurs, il faudra sanctionner l'entreprise.

La fatigue tue ! Les actions

Tout comme les années passées, les syndicats des chauffeurs professionnels mèneront début octobre partout dans le monde des actions pour la réduction du temps de travail et l'amélioration de leurs conditions de travail.

Le 2 octobre prochain, lorsque le Conseil des ministres des transports de l'Union européenne se réunira à Luxembourg, l'UBOT organisera en collaboration avec les syndicats allemands, français et luxembourgeois du transport une opération "Dimanche corridor". Sous le slogan "La fatigue tue", ils mèneront des actions pour obtenir des temps de conduite et de repos raisonnables et pour la limitation de la durée du travail à 48 heures par semaine. Les actions européennes auront une suite le 4 octobre avec la Journée d'action internationale de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport (ITF). Ce jour, l'UBOT organisera avec des syndicats de plus de 50 pays des actions pour l'amélioration des conditions de travail et pour la limitation de la durée du travail de l'ensemble des chauffeurs professionnels dans le monde.

L'an dernier, notre action a connu un grand succès. Gageons que nous réussirons encore mieux cette fois-ci.

Nos revendications

Avec la Fédération Européenne et la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport, l'UBOT réclame : ■ Un temps de travail hebdomadaire moyen de 48 heures avec un maximum de 60 heures pour tous les chauffeurs professionnels. ■ Tout le temps pendant lequel le chauffeur est à la disposition de l'employeur doit être considéré comme temps de travail. ■ Des temps de conduite et de repos convenables. ■ Des mesures relatives au risque accru que représente le travail de nuit pour la santé des chauffeurs et pour la sécurité sur les routes. ■ Des mesures qui renforcent la sécurité routière et la santé des chauffeurs.

Du gouvernement belge, l'UBOT exige : ■ Qu'il défende les revendications précitées devant le Conseil européen des ministres des transports qui se tient le 2 octobre prochain. ■ La reconnaissance de la qualification professionnelle des conducteurs professionnels. ■ L'instauration d'une formation minimale obligatoire au profit de tous les chauffeurs professionnels. ■ Le droit à la formation permanente et à au minimum un cours de perfectionnement tous les cinq ans. ■ Un salaire qui reflète la qualification professionnelle et qui soit au moins égal au salaire des contremaîtres dans l'industrie. ■ L'introduction du tachygraphe digital. ■ La lutte contre les irrégularités sociales comme le travail noir et le phénomène des faux indépendants.

ACTION EUROPÉENNE
DES OUVRIERS DU
TRANSPORT ROUTIER

2 OCTOBRE
2000

JOURNÉE D'ACTION INTER-
NATIONALE DES OUVRIERS
DU TRANSPORT ROUTIER

4 OCTOBRE
2000

LA FATIGUE TUE !

RÉDUISONS LA DURÉE DU TRAVAIL

www.itf.org.uk



Hausse du diesel

Les différentes fédérations patronales du transport de marchandises par route, des taxis et des autobus protestent contre la hausse des prix pétroliers.

Les actions émanant principalement de l'UPTR, organisation regroupant surtout de petites entreprises de transport et de petits indépendants qui n'occupent pas de personnel. Cette organisation prend Bruxelles en otage, veut écarter les syndicats de la concertation et refuse de discuter d'autre chose que du diesel professionnel. Les deux syndicats du transport unanimes ont condamné ce chantage. Le prix élevé du diesel ne constitue en effet qu'une petite partie des problèmes auxquels est confronté le secteur du transport routier. Dans les négociations avec la ministre Durant et les différentes fédérations patronales, l'Union belge des Ouvriers du Transport défend une approche globale des problèmes. L'UBOT estime que des compensations temporaires pour le prix élevé du diesel ne peuvent être octroyées qu'aux seules entreprises qui sont en règle avec les lois sociales et qui respectent les accords collectifs et le code de la route.

Les travailleurs n'ont pas grand-chose à voir avec les actions des fédérations professionnelles. Au mois d'août, les fédérations patronales voulaient engager des chauffeurs au rabais originaires des pays de l'Europe de l'Est. Au mois de septembre, elles bloquent Bruxelles à cause du prix du diesel. Voilà des manœuvres bien trop évidentes pour que les chauffeurs salariés donnent dans le piège et se mettent à "rouler pour le patronat".

La hausse du prix des carburants touche toutes les entreprises de transport, y compris celles des pays voisins. Le prix du diesel n'est donc pas un facteur de concurrence et ne détruira pas le secteur. Ce qui détruit les entreprises sérieuses, c'est la concurrence déloyale des transporteurs qui paient des salaires trop bas ou des salaires en noir, ne respectent pas les temps de conduite et de repos, surchargent les camions ou utilisent du fuel de chauffage.

L'UBOT se rend compte que le prix élevé du diesel pose un problème à court terme. Il faut toujours quelque temps avant que les entreprises ne puissent adapter leurs tarifs et répercuter la hausse du carburant sur les clients. Dans les négociations entre la ministre de la Mobilité, les patrons et les syndicats, l'UBOT est disposée à discuter de solutions pour le prix du diesel. Mais il doit s'agir de solutions temporaires qui s'inscrivent dans une série de mesures structurelles susceptibles d'offrir une solution durable aux problèmes du secteur du transport routier. Pour la Centrale du Transport de la FGTB, des compensations temporaires pour la hausse du prix du diesel ne peuvent être accordées qu'à ces entreprises qui respectent les lois fiscales et sociales ainsi que les conventions collectives.

Journée portes ouvertes UBOT - Transport routier

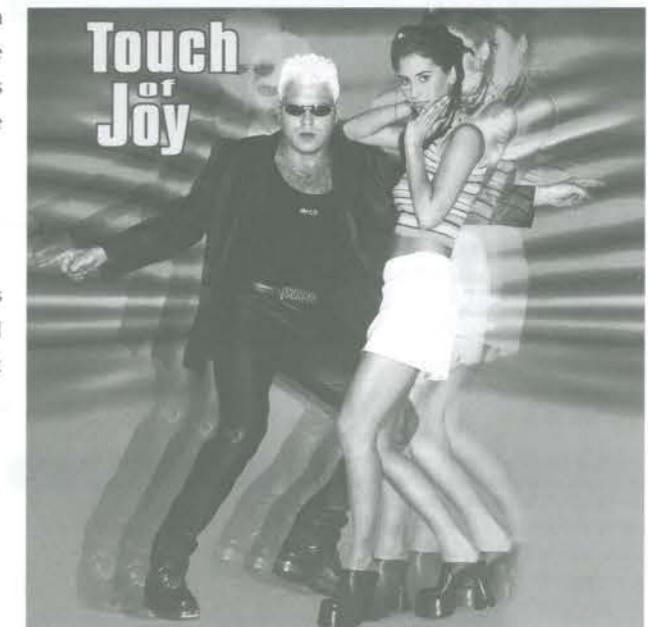
SAMEDI 18 NOVEMBRE 2000 • PAARDENMARKT 66 • 2000 ANVERS

Le samedi 18 novembre, l'UBOT - Section Transport routier ouvrira toutes grandes ses portes à tous ses affiliés et leur famille. Cette journée promet d'être très animée, mais connaîtra aussi des moments plus sérieux. Elle sera clôturée par un concert du fameux groupe TOUCH OF JOY, avec Sergio et Sandy.

Au menu du jour figurent entre autres

- Un séminaire consacré au stress au travail. Les militants discuteront en plusieurs groupes de travail du stress au travail dans leurs sous-secteurs respectifs. Les conclusions seront tirées par un panel.
- Des stands d'information.
- Une animation permanente pour les enfants.
- Des amuse-gueule et des boissons.
- Le concert de Touch of Joy.

Tout le monde est le bienvenu. Pour toute information et pour les inscriptions, adressez-vous à votre section régionale UBOT.



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.