



#### SECRETARIAT FEDERAL UBOT TRANSPORT ROUTIER

##### Frank Van Thillo - Secrétaire Fédéral

Paardenmarkt 66 - 2000 Anvers 1

vanthillo.btb@skynet.be

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

Walter Baes: w.baes@planetinternet.be

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

Lieve Pattyn: ABVVTKD.Turnhout@computron.be

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-mer: 13.00 h - 16.00 h

3000 Leuven - Maria Theresiastraat 119

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

Jeu: 14.00 h - 16.30 h + apres rendez-vous

1800 Vilvoorde - Mechelsestraat 6 - cdierckx@pi.be

Tél.: 02/253 94 44 - 02/511 87 68 Fax.: 02/253 44 41

Lu-mer-ven: 09.00 h - 12.00 h + apres rendez-vous

#### PROVINCE DU LIMBOURG

##### Secrétaire Eddy Graller

3500 Hasselt - Martelarenlaan 5

Eddy Graller: btb.limburg@skynet.be

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

Werner De Clercq: wernerdeclercq.btb@yucom.be

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  
Gerard De Clercq: gerard.declercq@accg.be  
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  
Walter Baes: w.baes@planetinternet.be  
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  
René Degryse: degrijse.rene@itinera.be  
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.Peurquartstraat 27  
Ivan Victor: btb2.oostende@belgacom.net  
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 - btbzee@pi.be  
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

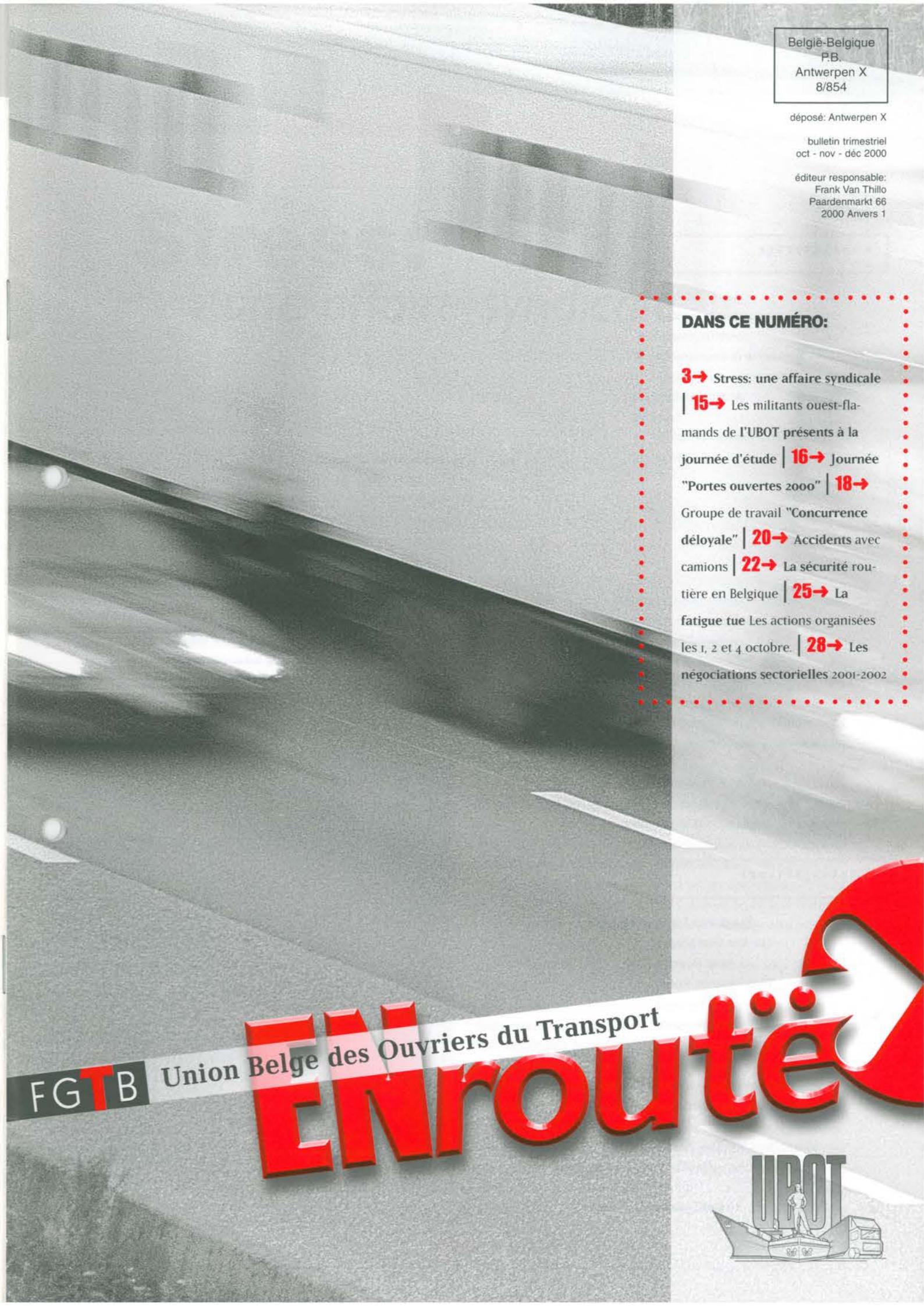
6000 Charleroi - rue de Montigny 42  
Tél.: 071/30 78 78 Fax.: 071/32 29 58  
Ma-ven: 09.00 h - 12.00 h

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

bulletin trimestriel  
oct - nov - déc 2000

#### DANS CE NUMÉRO:

3 → Stress: une affaire syndicale

15 → Les militants ouest-flamands de l'UBOT présents à la journée d'étude | 16 → Journée "Portes ouvertes 2000" | 18 → Groupe de travail "Concurrence déloyale" | 20 → Accidents avec camions | 22 → La sécurité routière en Belgique | 25 → La

fatigue tue Les actions organisées les 1, 2 et 4 octobre. | 28 → Les négociations sectorielles 2001-2002

## contenu

Editorial	3
Autobus et autocars	4
Déménagements	8
Commerce de cérémonies	8
Transport & manutention de marchandises	10
Taxis	12
Assistance dans les aéroports	13
Divers	14

## colophon

Frank Van Thillo **Rédaction**

Luc Van Overbergh

René Degryse

Véronique De Roeck

Institut Belge pour  
la Sécurité RoutièreSabrina Vandierendonck **Photos**

René Degryse

Werner De Clercq

Guy Van Den Houtte

Mac Urata

Arnout Fierens **Cartoon's**

editorial

# Stress: une affaire syndicale

Le 18 novembre dernier, une centaine de militants se sont penchés sur la problématique du stress dans le secteur du transport routier. Vous trouverez plus loin un rapport circonstancié de cette journée d'étude. Cette méthode nous permet d'épingler les vrais problèmes du secteur et de fournir la matière nécessaire à l'élaboration de vraies solutions.



Certains employeurs (déguisés en bagarreurs) voudraient limiter le rôle des syndicats à discuter uniquement des salaires. Cette époque est définitivement révolue! Si l'on veut faire du secteur du transport et de la logistique en Belgique un secteur durable et viable, il faudra impliquer les travailleurs dans toutes les décisions qui concernent le secteur.

Car quand le bien-être de ses membres est en jeu, l'Union belge des Ouvriers du Transport doit et veut pouvoir jouer son rôle de locomotive.

L'enquête avec laquelle les militants iront bientôt dans les entreprises, ne doit pas seulement fournir des informations concernant les causes et les conséquences spécifiques du stress dans le secteur. Elle est aussi un outil pour entrer en contact avec les membres par l'intermédiaire de nos militants. Les affiliés doivent en effet sentir que l'UBOT est un groupe d'hommes et de femmes qui s'occupent jour après jour de leurs problèmes et tentent de trouver, voire d'imposer des solutions efficaces.

L'UBOT souhaite à tous ses membres une année 2001 heureuse et prospère!

Nous remercions plus particulièrement nos militants pour l'action menée tout au long de l'an 2000. L'efficacité du syndicat sur le terrain dépend de ses militants. Les militants sont des membres de l'UBOT qui sacrifient leurs loisirs pour participer à des réunions d'instance ou à des journées d'étude afin d'y faire part des problèmes de leurs collègues. Les militants sont le cœur battant du syndicat. Je les en remercie et je puis dire d'ores et déjà que l'UBOT continuera à les aider et les soutenir en doublant ses efforts de formation et d'information.

Frank Van Thillo  
Secrétaire fédéral

# Autobus et autocars

## Primes syndicales 2000

Les montants des primes syndicales 2000 sont les suivants:

4.140,- BEF pour un ouvrier à temps plein;  
2.070,- BEF pour un ouvrier à temps partiel.

Les ayants droit – les ouvriers qui étaient en service d'une entreprise de services publics ou spéciaux d'autobus ou d'une entreprise d'autocars – recevront à partir du mois d'avril 2001 directement du Fonds Social une carte de légitimation.

Sur base de la carte de légitimation, la prime syndicale sera payée à partir du 1 avril jusqu'au 30 novembre 2001 par votre secrétariat régional de l'UBOT à condition que vous êtes affilié(e) à l'UBOT depuis au moins un an.

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

4

## Primes de fin d'année 2000

Jusque l'an dernier, le montant de la prime de fin d'année dans le secteur des services spéciaux d'autobus n'était pas le même que celui payé par les entreprises d'autocar.

Comme de nombreux chauffeurs de ces deux sous-secteurs font plus que régulièrement des services mixtes, nous avons enfin obtenu l'harmonisation entre ces deux sous-secteurs. La prime de fin d'année des services spéciaux, qui était inférieure d'environ 2.500 BEF à celle des autocars, sera donc relevée au niveau de ce dernier sous-secteur.

Les montants de la prime de fin d'année seront donc les suivants:

services spéciaux d'autobus: 59.632 BEF

entreprises d'autocar: 59.632 BEF

services publics d'autobus :

SRWT TEC : 69.894 BEF

VVM De Lijn: 77.150 BEF

Les travailleurs occupés comme personnel de garage dans l'un des trois sous-secteurs du transport de personnes ont également droit à la prime de fin d'année. Il n'y a pas de montant fixe puisque la prime dépend du salaire horaire du mois de décembre 2000; elle est calculée selon la formule suivante : salaire horaire 12/2000 x 38 x 52: 12.

Le Fond social des Autobus et Autocars versera de nouveau un acompte de 3.000 BEF bruts sur le compte des ayants droit. Cet acompte sera bien sûr déduit du montant qui reste à payer par l'employeur.

Si vous rencontrez des problèmes de paiement de votre prime de fin d'année, n'hésitez pas à contacter votre secrétariat régional de l'UBOT. Vous trouvez les adresses à la dernière page de notre magazine.

## Groupe de travail "Affaires sociales"

Dans la foulée de la convention sectorielle 1999-2000, un groupe de travail "Affaires sociales" a été créé au sein de la Commission paritaire du transport. Ce groupe de travail est composé de la fédération patronale et des deux organisations syndicales (l'UBOT pour la FGTB, la CCSP et la CVD pour la CSC).

Ce groupe de travail examine tous les problèmes rencontrés dans l'application correcte des conditions de travail et de salaire convenues dans les secteurs du transport de personnes par autobus ou autocar. En cas d'imprécisions concernant l'application d'une CCT déterminée, le groupe de travail essaie d'élaborer une solution claire et uniforme. Il tente aussi d'éliminer un certain nombre de différences entre les trois sous-secteurs du transport de personnes.

L'un des points au sujet duquel un accord a déjà été trouvé est l'harmonisation du montant de la prime de fin d'année payée dans les transports réguliers spéciaux (écoles et usines) et les transports irréguliers (tourisme). Vous trouverez plus d'informations à un autre endroit de notre magazine.

D'autres dossiers que nous examinons sont notamment :

- la définition et le statut du chauffeur occasionnel;
- l'harmonisation des conditions d'octroi de la prime de fin d'année;
- la mise au point d'une fiche de paie détaillée;
- la simplification du calcul du salaire et de l'indemnité pour les services mixtes.

Tout le monde comprend qu'il faudra encore beaucoup de temps et d'énergie pour régler tous ces dossiers. Cependant, la fédération patronale semble être de bonne volonté. Elle se rend compte que l'application correcte des conventions collectives relatives aux conditions de salaire et de travail peut aider à bannir la concurrence déloyale des entreprises "malhonnêtes".

Dossier à suivre donc!

## La CCT sectorielle pour 2001-2002

L'accord sectoriel actuel expire fin décembre 2000. Les négociations d'un prochain accord pour la période 2001-2002 commenceront donc sous peu. Après une première consultation des militants du transport de personnes, nous travaillons maintenant à l'élaboration d'un projet de cahier de revendications commun avec la CSC. Voici les principaux points de notre cahier:

- une augmentation salariale substantielle
- l'introduction d'une pension complémentaire dans le secteur
- la prorogation de la prépension

Ce n'est bien sûr pas une liste exhaustive de tous les points dont les syndicats veulent discuter avec la fédération patronale. Pendant les négociations, nous n'hésiterons pas à consulter nos affiliés sur ces différents points. Pour en savoir plus, ne manquez donc pas notre prochain numéro.

5

## Salaires autocars

### SALAIRS AUTOCARS - 140.03 :

Les salaires du secteur des autocars ont été indexés à partir du 01.10.00. Salaires et primes en vigueur du 01.10.00 jusqu'au 30.09.01. (Adaptation indice de 1,0219 %)

#### Tourisme

Temps de service	Salaire	RGPT
jusq'à 5,15 h	1.363 BEF	31 BEF
5,16...14 h	2.726 BEF	31 BEF
> 14 h	227 BEF	0 BEF

#### Navette: 1 chauffeur

Temps de service	Salaire	RGPT
10 h	2.678 BEF	310 BEF
11 h	2.976 BEF	341 BEF
12 h	3.272 BEF	372 BEF
13 h	3.576 BEF	372 BEF
14 h	3.874 BEF	372 BEF
15 h	4.175 BEF	372 BEF

#### Navette : 2 chauffeurs

Temps de service	Salaire	RGPT
11 h	2.247 BEF	341 BEF
12 h	2.478 BEF	372 BEF
13 h	2.711 BEF	372 BEF
14 h	2.944 BEF	372 BEF
15 h	3.177 BEF	372 BEF
16 h	3.410 BEF	372 BEF
17 h	3.640 BEF	372 BEF
18 h	3.874 BEF	372 BEF
19 h	4.106 BEF	372 BEF
20 h	4.339 BEF	372 BEF
21 h	4.572 BEF	372 BEF
22 h	4.804 BEF	372 BEF

Dispositions pour les 3 catégories : communes

Heures suppl: > 1605,5 h d'amplitude par semestre  
(01/01-30/06 01/07-31/12) 340,50 BEF

Les heures supplémentaires prestées les dimanches/jours fériés et leurs jours de compensation seront rémunérées à 454 BEF

Journée d'inactivité à l'étranger 2.286 BEF

Prestations <5,15 h effectuées complètement à l'étranger 2.286 BEF 31

Travail de garage: Jusqu'à 6,30 h d'amplitude 2.286 BEF

De 6,31 jusqu'à 8 h d'amplitude 2.726 BEF

Travail dominicale:

- a) paiement de prestations au tarif normal
- b) récupération endéans les 6 jours Pas de salaire
- c) récupération plus tard dans l'année 2.726 BEF

Travail jours fériés:

- a) paiement des prestations au tarif normal
- b) récupération endéans les 6 jours ou plus tard 2.726 BEF

Déplacement >5,15 h avec un autre moyen de transport 2.286 BEF

Salaire horaire chômage technique 348,61 BEF

### SALAIRS SERVICES SPÉCIAUX D'AUTOBUS - 140.02

Suite au dépassement de l'indice pivot les salaires du personnel roulant des services spéciaux d'autobus ont été augmentés à partir du 01.10.2000.

Ci-après nous vous laissons les nouveaux salaires.

Ancienneté	Salaire horaire	Salaire horaire dim./jours fériés	Salaire horaire 22.00 h et 06.00 h =+20,- BEF
0 - 2 ans	341,21 BEF	682,42 BEF	361,21 BEF
3 - 5 ans	343,23 BEF	686,46 BEF	363,23 BEF
6 - 10 ans	345,18 BEF	690,36 BEF	365,18 BEF
11 - 15 ans	349,17 BEF	698,34 BEF	369,17 BEF
16 - 20 ans	355,03 BEF	710,06 BEF	375,03 BEF
+21 ans	357,07 BEF	714,14 BEF	377,07 BEF

### SALAIRS SERVICES PUBLICS D'AUTOBUS SRWT - 140.01

Les salaires du personnel roulant des services publics d'autobus SRWT ont été indexés de 2% à partir du 01.09.2000.

Ci-après nous vous laissons les nouveaux salaires.

Ancienneté	Salaire horaire	Salaire horaire dim./jours fériés	Salaire horaire 22.00 h et 06.00 h =+20,- BEF
0 - 6 m	372,36 BEF	417,46 BEF	744,72 BEF
6 m	374,91 BEF	420,01 BEF	749,82 BEF
1 an	377,45 BEF	422,55 BEF	754,90 BEF
2 ans	379,99 BEF	425,09 BEF	759,98 BEF
3 ans	382,53 BEF	427,63 BEF	765,06 BEF
4 - 5 ans	395,68 BEF	440,78 BEF	791,36 BEF
6 - 7 ans	399,20 BEF	444,30 BEF	798,39 BEF
8 - 9 ans	402,69 BEF	447,79 BEF	805,37 BEF
10 - 11 ans	406,20 BEF	451,30 BEF	812,41 BEF
12 - 13 ans	420,86 BEF	465,96 BEF	841,72 BEF
14 - 15 ans	424,46 BEF	469,56 BEF	848,93 BEF
16 - 17 ans	428,07 BEF	473,17 BEF	856,15 BEF
18 - 19 ans	431,69 BEF	476,79 BEF	863,39 BEF
20 - 21 ans	435,31 BEF	480,41 BEF	870,61 BEF
22 - 23 ans	438,94 BEF	484,04 BEF	877,87 BEF
24 - 25 ans	442,54 BEF	487,64 BEF	885,07 BEF
26 - 27 ans	446,16 BEF	491,26 BEF	892,32 BEF
28 ans	449,76 BEF	494,86 BEF	899,52 BEF
29 ans	453,37 BEF	498,47 BEF	906,74 BEF

#### Allocation mensuelle

(minimum 10 jours de travail effectif) = 3.070,- BEF.

#### Saniprime par trimestre

= 11.020,- BEF.

### SALAIRS SERVICES PUBLICS D'AUTOBUS VVM - 140.01

Suite au dépassement de l'indice pivot les salaires du personnel roulant des services publics d'autobus VVM ont été augmentés de 2% à partir du 01.09.2000.

Ancienneté	Salaire horaire	Salaire horaire dim./jours fériés	Salaire horaire 22.00 h et 06.00 h =+20,- BEF
0 - 6 m	396,46 BEF	441,56 BEF	792,92 BEF
6 m	399,06 BEF	444,16 BEF	798,12 BEF
1 an	402,69 BEF	447,79 BEF	805,38 BEF
2 ans	406,96 BEF	452,06 BEF	813,92 BEF
3 ans	410,62 BEF	455,72 BEF	821,24 BEF
4 - 5 ans	414,88 BEF	459,98 BEF	829,76 BEF
6 - 7 ans	421,16 BEF	466,26 BEF	842,32 BEF
8 - 9 ans	427,43 BEF	472,53 BEF	854,86 BEF
10 - 11 ans	431,00 BEF	476,10 BEF	862,00 BEF
12 - 13 ans	434,59 BEF	479,69 BEF	869,18 BEF
14 - 15 ans	438,16 BEF	483,26 BEF	876,32 BEF
16 - 17 ans	445,79 BEF	490,89 BEF	891,58 BEF
18 - 19 ans	449,47 BEF	494,57 BEF	898,94 BEF
20 - 21 ans	453,16 BEF	498,26 BEF	906,32 BEF
22 - 23 ans	456,85 BEF	501,95 BEF	913,70 BEF
24 - 25 ans	460,53 BEF	505,63 BEF	921,06 BEF
26 - 27 ans	464,22 BEF	509,32 BEF	928,44 BEF
28 ans	467,90 BEF	513,00 BEF	935,80 BEF
29 ans	471,59 BEF	516,69 BEF	943,18 BEF

#### Allocation mensuelle

(minimum 10 jours de travail effectif) = 3.070,- BEF.

#### Saniprime par trimestre

= 3.129,- BEF.

#### Indemnité forfaitaire pour la 1ère interruption > 1 h = 54,- BEF.

augmentation salariale de 3,15% au 01.01.2001  
augmentation salariale de 0,73% au 01.07.2001  
augmentation salariale de 1,11% au 01.01.2002.

Total: 4,99% étalés sur deux ans.

Voilà un résultat excellent!

## Le conflit du TEC en Wallonie

Notre collègue Jean Van Mechelen de la Centrale Générale des Services Publics (FGTB) nous a informé que le 31 octobre dernier, après 35 jours de grève, les collègues wallons ont repris le travail.

Ils ont marqué leur accord avec la proposition suivante :

■ Augmentation salariale de 4,57 BEF au 01.01.2001  
(finalisation CCT 1999-2000, soit la prime de 10.000 BEF convertie en salaire horaire).

■ Augmentation salariale de: 13,63 BEF au 01.01.2001

3,22 BEF au 01.07.2001

4,98 BEF au 01.01.2002

Total: 21,83 BEF

# Déménagement

## Prime syndicale

Les travailleurs occupés au 30.09.2000 par une entreprise de déménagements pourront se présenter au cours de la période de janvier à fin mars 2001 au secrétariat régional de l'UBOT pour toucher la prime syndicale 2000 qui s'élève à 4.000 BEF.

La prime syndicale vous sera payée contre signature d'une quitteance si vous êtes en possession d'une carte de déménageur et si vous êtes affilié(e) à l'UBOT depuis au moins un an.

## Prime de fin d'année

La prime de fin d'année pour 2000 dans le secteur des déménagements égale 145 fois le salaire horaire du mois de décembre 2000.

## Augmentation indemnités

Suite à l'indexation à base de la C.C.T. les indemnités sont augmentées à partir du 01.11.2000 :

**Indemnités de séjour:** maximum 1.207,- BEF nets.  
 487,- BEF nuitée et petit-déjeuner.  
 389,- BEF repas de midi.  
 331,- BEF repas du soir.  
 331,- BEF si le temps de service par jour est excédé.

**Indemnité d'éloignement:** 95,- BEF/heure.

# Commerce de combustibles

## Prime syndicale

La prime syndicale 2000 de 4.200,- BEF est octroyée aux travailleurs occupés dans une entreprise de commerce de combustibles (aussi bien nationale que de la Flandre Orientale) et repris sur la déclaration à l'ONSS du deuxième trimestre d'une telle entreprise.

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

Sur base de cette carte de légitimation, le secrétariat régional de l'UBOT payera la prime syndicale de début janvier 2001 jusqu'au 31 mai 2001 aux travailleurs affiliés depuis un an au moins à l'UBOT.

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

## Prime de fin d'année

Le montant de la prime de fin d'année 2000 est fixé à 185,- BEF par journée prestée ou assimilée, à condition que pendant la période de référence (allant du 01.07.1999 au 30 juin 2000) :

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

Un ouvrier qui a presté assez de journées de travail dans la période de référence mais qui a été licencié pour des raisons économiques ou qui part en retraite conserve le droit à la prime de fin d'année. Le même vaut pour l'ouvrier qui a quitté volontairement l'entreprise ou qui a été licencié pour des motifs graves en dehors de la période de référence (après le 30.06.2000).

Un ouvrier travaillant un moyen hebdomadaire de 20 h ou moins est considéré comme un travailleur à temps partiel et recevra par conséquent 50% du montant net calculé de la prime de fin d'année.



# Transport de Marchandises

## Prime syndicale

Pour avoir droit à la prime syndicale 2000 qui s'élève à 3.800,- BEF, l'ouvrier doit satisfaire aux deux conditions suivantes :

- être membre pendant toute la période de référence d'une des organisations syndicales représentatives interprofessionnelles;
  - soit figurer dans chaque trimestre de la période de référence sur la déclaration ONSS d'un ou de plusieurs employeurs du secteur du transport de choses par voie terrestre et/ou de manutention de choses pour compte de tiers, appartenant à la catégorie ONSS 083, pour au moins :
    - 42 jours de travail et/ou assimilés en régime de 5 jours ;
    - 50 jours de travail et/ou assimilés en régime de 6 jours.
- soit avoir été déclaré à l'ONSS dans la période de référence avec un salaire brut d'au moins 400.000,- BEF par un ou plusieurs employeurs du secteur du transport de choses par voie terrestre et/ou de manutention de choses pour compte de tiers.

## Prime de fin d'année

La fin de l'année s'approche et la prime de fin d'année vient aussi en vue. Cette année la prime est aussi payée par le Fonds Social du Transport de Marchandises pour compte de tiers.

Tous les ayants-droits à la prime de fin d'année doivent quand même remplir certaines conditions.

Les travailleurs inscrits entre le 01.07.1999 et le 30.06.2000 comme ouvrier au registre du personnel d'une entreprise de transport de choses par la route pour compte de tiers et/ou d'une entreprise de manutention de choses pour compte de tiers ressortissant à la catégorie ONSS 083 ont droit à une prime de fin d'année.

et/ou de la manutention de choses pour compte de tiers, appartenant à la catégorie ONSS 083.

En novembre 2000 chaque ayant-droit à la prime syndicale 2000 a reçu du Fonds Social un document destiné à l'encaissement de sa prime syndicale.

Sur base du formulaire du Fonds Social envoyé directement aux ayants-droits le secrétariat régional de l'UBOT paie la prime syndicale à partir du 01.12.2000 jusqu'au 31.03.2001 aux travailleurs affiliés depuis un an au moins à l'UBOT.

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

Le montant de cette prime pour 2000 dépend des prestations déclarées à l'ONSS par les employeurs du secteur pour la période du 01.07.1999 au 30.06.2000 inclus.

La prime brute s'élève à 5% du salaire brut à 100% déclaré par l'employeur pour la période de référence. Si le montant brut de la prime n'atteint pas 7.500 BEF, la prime ne sera pas attribuée.

En cas de litige, par exemple au sujet du montant de la prime, contactez immédiatement (et au plus tard le 31.03.2001) votre secrétariat régional de l'UBOT.

## Salaires et indemnités

Suite au dépassement de l'indice pivot les salaires du personnel roulant ainsi que du personnel non roulant sont augmentés à partir du 01.10.2000. Ci-après vous trouvez un aperçu des nouveaux salaires et indemnités.

### PERSONNEL ROULANT TRANSPORT DE MARCHANDISES

(salaires à partir du 01.10.2000)

	Temps de travail	Temps de liaison	Temps Dim./Jours fériés
Manoeuvre/convoyeur	306,25 BEF	269,65 BEF	404,45 BEF
Chauffeur en formation	306,25 BEF	269,65 BEF	404,45 BEF
Chauffeur <7 tonnes	318,25 BEF	269,65 BEF	404,45 BEF
Chauffeur 7-15 tonnes	325,50 BEF	282,95 BEF	424,40 BEF
Chauffeur >15 tonnes	337,05 BEF	282,95 BEF	424,40 BEF
Chauf. véhicule articulé	337,05 BEF	282,95 BEF	424,40 BEF
Chauf. ADR-frigorifique	337,05 BEF	282,95 BEF	424,40 BEF

### PERSONNEL ROULANT MESSAGERIES

(salaires à partir du 01.10.2000)

	Temps de travail	Temps de liaison	Temps Dim./Jours fériés
< 6 mois d'ancienneté	318,25 BEF	269,95 BEF	404,45 BEF
> 6 mois d'ancienneté	325,50 BEF	282,95 BEF	424,40 BEF

### PERSONNEL ROULANT SERVICES COURIER ET TAXICAMIONNETES

(salaires à partir du 01.10.2000)

	Temps de travail	Temps de liaison	Temps Dim./Jours fériés
Salaire horaire minimum	337,05 BEF	282,95 BEF	424,40 BEF

### DISPOSITIONS COMMUNES PERSONNEL ROULANT

Indemnités de séjour: (montants à partir du 01.04.2000)

- Hors du domicile >24 h + 8 h temps de travail et/ou temps de liaison ensemble: 968,50 BEF nets.
- Hors du domicile <24 h + 8 h temps de travail et/ou temps de liaison ensemble: 389,50 BEF nets.
- Séjour fixe à l'étranger ou en Belgique: 256,00 BEF nets.

Indemnité RGPT: (montants à partir du 01.04.2000)

- Par heure de présence (temps de travail et/ou temps de liaison): 36,75 BEF nets.
- Moyennage maximum de 12 h/jour: 441,00 BEF nets.

### PERSONNEL NON ROULANT MAGASINS ET QUAIS MANUTENTION

Manoeuvre (uniquement charger et décharger)	326,35 BEF
Personnel de nettoyage	326,35 BEF
Réceptionnaire de marchandises	
< 6 mois d'ancienneté dans le secteur	326,35 BEF
Réceptionnaire de marchandises	
> 6 mois d'ancienneté dans le secteur	341,50 BEF
Ouvrier polyvalent	
< 6 mois d'ancienneté dans le secteur	341,50 BEF
Cariste < 6 mois d'ancienneté dans le secteur	341,50 BEF
Ouvrier polyvalent	
> 6 mois d'ancienneté dans le secteur	347,45 BEF
Cariste > 6 mois d'ancienneté dans le secteur	347,45 BEF
Chef d'équipe de 6 à 20 ouvriers	368,35 BEF
Chef d'équipe à partir de 21 ouvriers	383,60 BEF

### PERSONNEL NON ROULANT SERVICES COURIER

341,50 BEF

### PERSONNEL NON ROULANT MAILHOUSING

Stamping, stickering, sorting, export, bagging,	
< 6 mois d'ancienneté dans le secteur	326,35 BEF
Opérateurs des machine d'affranchissement, stamping et stickering	
Stamping, stickering, sorting, export, bagging	
> 6 mois d'ancienneté dans le secteur	341,50 BEF
Opérateurs de machines, sauf machines d'affranchissement, stamping et stickering	
Check-in, ouvriers polyvalents	
(- bagging + check-in) < 6 mois d'ancienneté dans le secteur	347,45 BEF
Chef d'équipe de 6 à 20 ouvriers	368,35 BEF
Chef d'équipe à partir de 21 ouvriers	383,60 BEF

### DISPOSITIONS COMMUNES PERSONNEL NON ROULANT

Indemnités d'attente :	
payées au salaire horaire de base de la catégorie salariale.	
Indemnité de repas :	
temps de travail - temps d'attente > 8 h par jour : 50,- BEF.	

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

• 2,- BEF bruts après 3 ans d'ancienneté dans l'entreprise.	
• 4,- BEF bruto après 5 ans d'ancienneté dans l'entreprise.	
• 6,- BEF bruto après 8 ans d'ancienneté dans l'entreprise.	

# Taxis

## Prime syndicale et prime de fidélité

Les travailleurs occupés au 30.09.2000 par une entreprise de taxi pourront se présenter de janvier à fin mars 2001 au secrétariat régional de l'UBOT pour toucher la prime syndicale 2000 qui s'élève à 3.200 BEF.

La prime syndicale vous sera payée contre signature d'une quittance si vous êtes affilié(e) à l'UBOT depuis au moins un an.

Pour toucher la prime de fidélité 2000 (qui est de 500 BEF), vous devez présenter votre fiche de salaire du mois de septembre 2000.

## Définition de la notion "chauffeurs de taxi indépendants" Arrêté royal

Sur proposition du ministre des Affaires sociales et des Pensions, le Conseil des ministres du 25 octobre a approuvé un projet d'arrêté royal relatif aux chauffeurs de taxi.

Ce projet d'arrêté royal prévoit que les chauffeurs de taxi qui font appel à un central téléphonique ou qui conduisent un véhicule dont le contrat de vente à tempérament n'est pas financé ou dont le financement n'est pas garanti par une entreprise, ne sont plus assujettis d'office au régime général de la sécurité sociale des travailleurs salariés. Ces chauffeurs de taxi doivent cependant être titulaires d'une licence d'exploitation d'un service de taxi.

Le projet vise aussi à ne pas assujettir d'office au régime des salariés les chauffeurs de taxi qui sont mandataires de la société qui exploite le véhicule et qui dispose de la licence d'exploitation d'un service de taxi.

Cet arrêté royal donne donc une définition plus précise du statut du chauffeur de taxi indépendant.

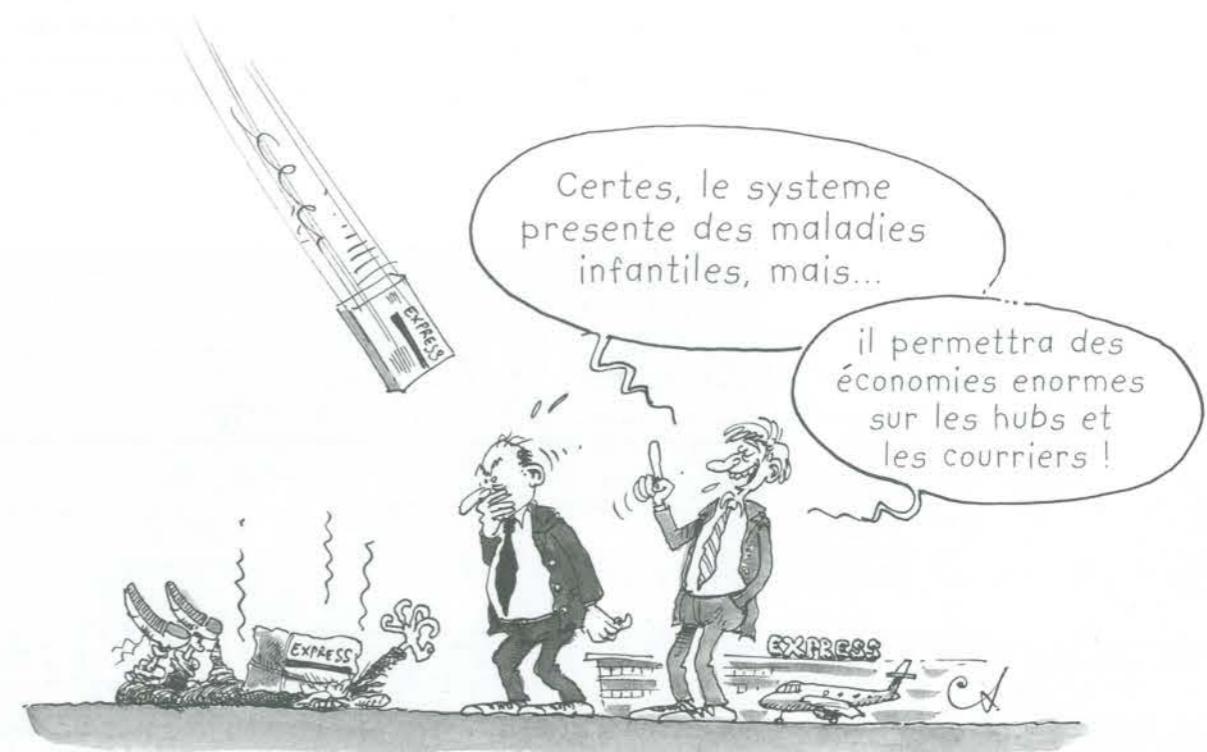
# Assistance aéroports

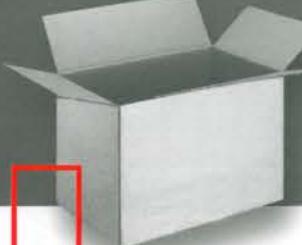
## Prime syndicale

La prime syndicale pour 2000 s'élève à 4.000 BEF dans le secteur de l'assistance dans les aéroports et est payée au prorata du nombre de mois d'occupation dans l'entreprise, à compter du début de l'année concernée.

## Prime de fin d'année

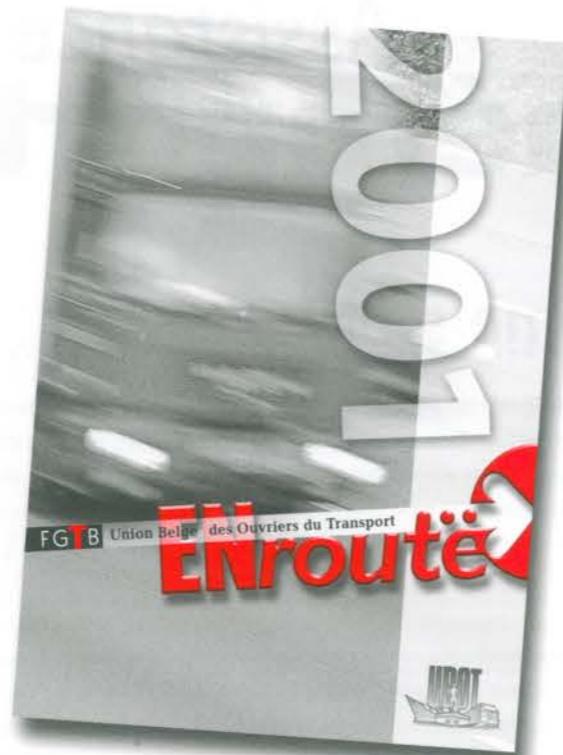
Le montant de la prime de fin d'année 2000 s'élève dans ce secteur à 164,66 heures multipliées par le salaire horaire effectivement payé. Les travailleurs à temps partiel reçoivent la prime au prorata de leurs prestations. Signalons que la prime de fin d'année doit être payée avant le 25.12.2000.





## Janvier 2001

DEMANDEZ VOTRE NOUVEAU AGENDA UBOT  
TRANSPORT ROUTIER A VOTRE SECRÉTARIAT  
RÉGIONAL UBOT !



## C'est la fête, Bob conduit

Comme en chaque période de fin d'année, Bob est de nouveau de la partie. Bob, l'homme (ou la femme) sympa qui ne boit pas au volant et qui veille à ramener ses amis sains et saufs chez eux après la fête, en est à sa neuvième campagne.

Des affiches le long des routes et un spot sympa à la télé ou la radio doivent convaincre les fêtards de choisir leur Bob avant de partir. Sur l'affiche, on voit un Bob en train de s'exercer en vue des alcootests qui seront à nouveau intensifiés. Mais bien sûr, les vrais professionnels rouent toute l'année sans alcool.



## Les militants ouest-flamands de l'UBOT présents à la journée d'étude

Le samedi 28 octobre dernier, quelque quarante militants de l'UBOT de la Flandre occidentale se sont retrouvés au Floréal Club à Blankenberge pour leur première journée d'étude professionnelle.

Pour les chauffeurs de camion, d'autobus et d'autocar le phénomène du stress n'est pas nouveau. Les militants de la Flandre occidentale ont examiné ce thème en préparation de la journée d'étude fédérale organisée le 18 novembre. Le thème du stress dans le transport sera analysé en 2001, notamment au moyen d'une enquête organisée parmi les affiliés.

Après le café, René Degryse, secrétaire régional de l'UBOT, a exposé l'action future de l'UBOT pour les militants en général et pour la province de Flandre occidentale en particulier. Le lancement d'un réseau d'information des militants a été considéré comme prioritaire. Les militants de l'UBOT auront dès lors l'occasion de se réunir régulièrement au niveau provincial pour discuter de la situation dans le secteur et dans les entreprises. A l'avenir, il faudra aussi envisager de réunir les militants des entreprises qui se structureront de plus en plus au niveau national. Et enfin, nous ne devons pas non plus perdre de vue le niveau européen.

Ensuite, Jan Hollevoet, collaborateur de l'Institut de formation, a donné quelques explications concernant la formation interprofessionnelle dans la province.

En conclusion de cette journée d'étude intéressante, Ivan Victor a lancé un appel pour participer au congrès extraordinaire de l'UBOT qui aura lieu le 9 février 2001. Pour finir, il a remercié tous les participants pour leur collaboration militante.



# Journée "Portes ouvertes 2000"

Une journée d'étude sur le stress, des stands d'information, un couple de clowns, toute une série d'activités et d'animations pour les enfants, la célébration des membres affiliés depuis 25 ans et un concert spectacle inoubliable du groupe Touch of Joy, voilà les ingrédients de notre Journée "Portes ouvertes" très réussie du samedi 18 novembre dernier. Une centaine de membres et de militants de l'UBOT ont participé à cet événement organisé par le secteur transport routier et services logistiques.

## Le stress au travail

Une centaine de militants s'étaient levés tôt le matin pour participer dès 9 heures à la journée d'étude syndicale sur le stress dans le transport, organisée dans les locaux de l'Université d'Anvers.

Le stress au travail est le résultat d'une surcharge de travail : lorsque le travailleur n'a plus le temps de souffler, lorsqu'il a le sentiment de ne plus être capable de terminer son travail dans les délais. Dans notre folle économie du "juste à temps" et des économies tous azimuts, la surcharge de travail est devenue un phénomène courant. Résultat : de plus en plus de travailleurs souffrent des conséquences physiques et psychiques du stress. La journée d'étude a commencé par un café-débat. Lode Desmet, journaliste à la télévision flamande, interviewa 6 personnes confrontées au stress soit au travail, soit dans le secteur du transport. Jan Keersmaekers, médecin auprès du service médical du travail Arista, expliqua brièvement les causes et les effets du stress. François Philips, conseiller au Service Entreprises de la FGTB, fit la liaison avec le stress au travail en soulignant que l'une des principales causes du stress est l'organisation déficiente du travail. Ivo Van Aken fit part de ses propres expériences puis-



parce qu'il risque de dépasser le temps de conduite ?

L'UBOT est décidée à s'attaquer au problème de la surcharge de travail et du stress dans le transport. La Centrale Générale de la FGTB a organisé au printemps une enquête sur le stress dans les entreprises qui sont de son ressort. Lieven Vanhoutte de la Centrale Générale répondit aux questions concernant le déroulement de cette enquête et s'étendit sur les réactions enthousiastes mais parfois aussi émotionnelles des travailleurs concernés.

Le dernier à être interviewé fut Frank Van Thillo, secrétaire fédéral de l'UBOT. Selon lui, une enquête réalisée il y a deux ans dans notre magazine, avait déjà montré que le stress et la charge de travail sont les principaux problèmes auxquels sont confrontés les chauffeurs professionnels. Il proposa aux militants d'organiser également une enquête sur le stress, idée qui fut accueillie avec beaucoup d'enthousiasme.

Après le café-débat, les militants se sont répartis en quatre groupes de travail pour élaborer un questionnaire, basé sur l'enquête mise au point par les militants de la Centrale Générale. Les groupes de travail ont adapté le questionnaire aux spécificités du transport routier et des services logistiques. Au printemps de 2001, les militants de l'UBOT soumettront l'enquête à leurs collègues de travail dans les entreprises. Une fois connus les résultats, la centrale organisera un débat sur la réponse syndicale à donner à la charge de travail et au stress croissants dans le transport, afin de mettre au point une stratégie syndicale qui pourra être mise en œuvre aussi bien dans les entreprises qu'au niveau du secteur.

Frank Van Thillo clôtura la journée d'étude en présentant les conclusions, par ailleurs fort semblables, des différents groupes de travail. Il promit aux militants d'accorder toute l'aide de la centrale à la réalisation de cette mission certes difficile, mais intéressante et très utile.

## Entre-temps au Paardenmarkt

Alors que les militants discutaient du stress au travail, les portes du siège de l'UBOT (situé au Paardenmarkt) se sont ouvertes toutes grandes pour accueillir tous les membres et sympathi-

sants. Les visiteurs pouvaient ainsi s'informer à différents stands sur tous les aspects de la vie professionnelle dans le secteur du transport. Ce fut le moment par excellence de faire la connaissance des Fonds sociaux des taxis, du transport par route et du commerce de combustibles. Au stand du VDAB et du SIHA (enseignement communal), ils pouvaient obtenir des informations concernant la formation de conducteur de camion. A noter le grand succès rencontré par le stand de la police routière. Les visiteurs apprenaient ainsi à connaître ces agents d'une autre manière.

Les enfants n'avaient pas à se plaindre non plus, puisque toute une série d'activités étaient organisées pour eux. Pour les plus petits, il y avait un atelier de bricolage avec ballons, papier et peinture. Au stand du FOS (Fonds pour la Coopération au Développement), il y avait un jeu éducatif consacré au travail des enfants dans le tiers monde. Pour les plus grands, il y avait des jeux informatiques sur grand écran. Et pour tout le monde, il y eut deux spectacles comiques présentés par un couple de clowns et des "sculpteurs" de ballon.

## 25 ans d'affiliation

Le groupe anversois "De Mannen van de Pacht" avait terminé ses chansons populaires en chantant "L'Ode au chauffeur de l'UBOT". C'était le prélude à la célébration des membres fidèles de l'UBOT. Frank Van Thillo les félicita pour leur fidélité et leur attachement à l'UBOT. Il esquissa brièvement les défis auxquels est confronté le groupe professionnel du transport routier aujourd'hui. Si l'UBOT aborde les prochaines négociations avec confiance, c'est grâce à tous ces membres et tous ces militants qui ont fait et font la grandeur de la centrale du transport. En guise de remerciements, les membres ayant 25 années d'affiliation se virent offrir une montre bracelet.

## Touch of Joy, la belle et la bête

"Levez le poing, pliez les genoux et criez Yééah". Au bout de quelques minutes, Sergio réussit à entraîner toute la salle. "Come on and get up"..."Yééah". Pour clôturer la journée, Touch of Joy fit vibrer la salle. "Si les gens font tout ce qu'on demande, on peut dire qu'on est un grand artiste", dit le chanteur en blaguant.

Le groupe commença à échauffer la salle par une série de tubes flamands. Devant le podium, les jeunes s'éclataient. Les enfants chantaient dans les micros qui leur étaient tendus. Les moins jeunes, d'abord hésitants, se laissaient aller également.

Pendant une heure, Touch of Joy présenta une sélection de "funky hits" : "Together Forever", "Give me freedom" et bien sûr "It's on you", le dernier tube du groupe avec lequel ils sont entrés dans le Top 40. Le public composé de membres et de sympathisants de l'UBOT a pu goûter à pleines dents du spectacle vibrant de la "belle (et séduisante Sandy) et de la bête (le rugueux Sergio)" qui clôtura notre Journée "Portes ouvertes" très réussie.

# Groupe de travail “Concurrence déloyale”

Dans le cadre de l'accord "diesel", les interlocuteurs sociaux ont convenu de charger un groupe de travail de dresser dans les trois mois avec le gouvernement un inventaire des mesures susceptibles de combattre la concurrence déloyale dans le secteur.

Les problèmes fondamentaux sont :

- l'occupation illégale de travailleurs d'Europe de l'Est et le travail au noir;
- le non-respect des lois et des conventions collectives;
- la prestation de services à perte.

L'UBOT a déjà formulé un certain nombre de propositions spécifiques dans le groupe de travail. Nous espérons de tout cœur que ce groupe de travail sera capable d'avancer des mesures qui donneront des chances nouvelles aux entreprises "honnêtes" du secteur.

## 1. Le développement d'un bilan social et économique pour le secteur.

Comme constaté lors de la table ronde, il y a un manque flagrant de vision et de comportement sectoriels. Même les fondements d'une telle vision font défaut.

L'UBOT propose de développer l'analyse économique faite par l'Institut pour le Transport Routier et de la transformer en bilan social et économique.

### ■ L'évolution du nombre d'entreprises

Avec une attention particulière pour le nombre de faillites, le nombre d'entreprises vraiment nouvelles et le nombre de reprises.

### ■ L'évolution de la sous-traitance

Avec une différenciation selon la taille des entreprises.

### ■ L'évolution de l'emploi

Avec une différenciation selon les statuts (ouvrier, employé, temps plein - temps partiel, indépendant, ...) et selon la taille des entreprises.

Profil démographique de l'emploi dans le secteur.

Impact de la politique de licences sur l'emploi.

### ■ L'évolution du marché du travail

### ■ Une enquête sur la durée de travail effectivement prestée

A ce jour il n'y a pas de vue précise sur le temps de service moyen total du personnel roulant; une comparaison avec le transport pour son propre compte semble s'imposer ici. Analyse de la durée du travail et du rythme de travail (rentrer chaque jour ou absence de 3, 4 ou 5 nuits), également en fonction de la taille des entreprises.

### ■ Evolution des accidents du travail

Selon la nature des accidents, en comparaison avec les statistiques de l'IBSR.

### ■ Evolution des différentes composantes du salaire et du coût salarial

Taille des entreprises, type de transport, âge des travailleurs, etc.

### ■ Evolution du niveau de formation des travailleurs; investissements dans la formation permanente (selon la taille des entreprises).

■ Quelle sera la relation avec la carte de travail/occupation dans le secteur ?

■ Quels sont les services qui délivreront la carte ?

■ Quelle formation dispenser et aux services de contrôle et aux travailleurs ?

L'UBOT demande dès lors l'installation d'un groupe de travail multidisciplinaire, patronné par le ministre, qui doit préparer la Belgique à l'introduction rapide et efficace du tachygraphe digital.

## 4. La qualification professionnelle du chauffeur

La reconnaissance de la qualification professionnelle du chauffeur donnera lieu à un afflux d'une main d'œuvre mieux formée et plus qualifiée, avec toutes les conséquences positives pour le respect de la législation sociale et des temps de conduite et de repos.

Proposition : tout comme dans les pays voisins, prévoir une formation minimale préalable à l'accès à la profession de chauffeur de camion. D'autre part, mettre au point un système de formation permanente au profit des travailleurs du secteur.

## 5. Le contrôle

Renforcement du contrôle des conditions relatives à l'accès à la profession comme prévu par la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route. Si une entreprise commet une infraction grave à une convention collective ou une loi, il faudrait pouvoir lui retirer sa licence de transport.

Les infractions les plus fréquentes ont montré que le donneur d'ordre, l'affréteur ou l'intermédiaire tolèrent souvent les infractions, voire les imposent indirectement, ce qui compromet le statut social et fausse la concurrence. Il faut donc prévoir la possibilité de rendre ces personnes responsables des infractions commises.

## 6. Engager des poursuites contre la fraude sociale

L'UBOT insiste auprès du ministre de la Justice pour amener les parquets, procureurs et auditatoires du travail sur une même ligne et faire en sorte qu'ils examinent effectivement les procès-verbaux dressés pour fraude dans le secteur.

# Accidents avec camions

Les statistiques de 1999 sur les accidents sont connues. Elles contiennent aussi des données intéressantes sur les accidents de camion. Ces chiffres sont éloquents.

En voici un aperçu.

En 1999, 152.862 camions lourds (+ 3,5 tonnes) et tracteurs étaient immatriculés, représentant 2,7% du parc de véhicules. Au moins un camion était impliqué dans 3.149 accidents avec blessés, soit 6,1% de tous les accidents avec blessés. Ces accidents représentaient aussi 13,8% des blessés mortels et 8% des blessés graves. Les accidents de camion sont donc généralement plus graves que la moyenne. Par 1000 accidents impliquant au moins un camion, il y a 61 tués contre seulement 27 tués tous accidents confondus.

Sécurité routière des camions (3,5 tonnes) - réseau routier entier - 1999 (Données de l'INS retravaillées par l'IBSR).

	Camions + tracteurs	Tous les usagers de la route
Nombre de véhicules	152.862	2,7%
Nombre d'accidents avec blessés	3149	6,1%
Nombre de blessés mortels <sup>(i)</sup>	193	13,8%
Nombre de blessés graves	832	8,0%
Gravité des accidents (nombre de tués par 1000 accidents)	61	27
<sup>(i)</sup> décédés dans les 30 jours des suites d'un accident		

Sur les autoroutes, les camions sont impliqués dans 19,8% de tous les accidents. Ces accidents ont causé 18,8% de tous les blessés mortels et 20,8% de tous les blessés graves sur les autoroutes. Notons qu'il n'y a pas de différence notable entre la gravité des accidents de camions et les accidents d'autres véhicules sur les autoroutes.

Sécurité routière camions (+ 3,5 tonnes) — autoroutes — 1999 (Données de l'INS retravaillées par l'IBSR).

	Camions + tracteurs	Tous les usagers de la route
Nombre d'accidents avec blessés	882	19,8%
Nombre de blessés mortels <sup>(i)</sup>	39	18,8%
Nombre de blessés graves	246	20,8%
Gravité des accidents (nombre de tués par 1000 accidents)	44	47
<sup>(i)</sup> décédés dans les 30 jours des suites d'un accident		

Quand nous regardons les facteurs qui sont à l'origine des accidents, nous constatons qu'un nombre anormalement élevé d'accidents de camion est dû au non-respect de la distance à observer, à l'exécution in extremis d'une manœuvre d'évitement et à des dépassements fautifs. Comme pour tous les accidents, le facteur "perte de contrôle du véhicule" est également très important dans les accidents de camion.

Répartition des facteurs d'accident : nombre de fois mentionnées par 1000 accidents - 1999 (Données INS retravaillées par l'IBSR)

	Accidents avec camions	Tous accidents confondus
Brûler un feu rouge	15	21
Ne pas respecter la priorité	267	323
Franchir la ligne blanche continue	15	13
Dépassement fautif	46	28
Effectuer in extremis une manœuvre d'évitement	82	65
Place non réglementaire sur la chaussée	78	81
Perte de contrôle du véhicule	265	260
Non-respect de la distance entre usagers	177	107
Chute	16	37

## Conclusion:

Les accidents de camions (lourds) sont généralement plus graves que la moyenne, ce qui est dû à des caractéristiques spécifiques à ce type de véhicules (masse plus grande, distances de freinage plus longues, ...). A noter aussi le nombre élevé d'accidents dus au non-respect des distances de sécurité, à des manœuvres imprévues d'évitement et à des dépassements fautifs.

L'Institut Belge pour la Sécurité Routière.



# La sécurité routière en Belgique

Même si de plus en plus de voitures se croisent sur les routes belges, le nombre de victimes d'accidents de la circulation s'est stabilisé au cours des dernières années. De plus, le nombre de blessés graves et de blessés mortels diminue chaque année. Il n'y a pourtant pas de raison pour applaudir. Au sein de l'Union européenne, la Belgique est à la traîne du point de vue sécurité routière. Seuls le Portugal, la Grèce, l'Espagne et la France réalisent un score encore plus mauvais. Toutes ces informations se trouvent dans le rapport annuel de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR).

22

L'année 1987 a été une année noire avec 94.000 victimes d'accidents de la circulation dans notre pays. Nombre qui a fortement régressé depuis lors. L'année avec le moins de victimes fut 1996: il y en eut encore un peu plus de 68.000. Au cours des dernières années, on constate à nouveau une tendance à la hausse. En 1999, il y eut au total 72.543 victimes d'un accident de la route. Heureusement et en dépit de la circulation de plus en plus dense, le nombre de tués et de blessés graves continue à baisser. L'année dernière, il y eut 1.397 victimes mortelles, chiffre toujours trop élevé bien sûr, mais quand même inférieur de 27% à la situation d'il y a 13 ans. Au cours de la même période, le nombre de blessés graves a diminué de 40% à 10.421. En revanche, il faut noter la hausse inquiétante du nombre de victimes sur les autoroutes. Au cours des 15 dernières années, le nombre de blessés mortels et de blessés graves à la suite d'un accident sur les autoroutes a doublé!

## Chauffeurs professionnels

Dans son rapport annuel, l'IBSR fait la distinction entre les différents usagers de la route: piétons, cyclistes, cyclomotoristes, motocyclistes, voitures, minibus, camions et autobus & autocars. Grâce à cette distinction, le rapport fournit une mine d'or d'informations au sujet de la sécurité des conducteurs et des passagers d'autobus et de camions. En 1999, 5% de toutes les victimes de la circulation en Belgique étaient des passagers de camions, de minibus, d'autobus ou d'autocar (cf. figure 1). Mis à part les passagers d'autobus, ces victimes étaient principalement des chauffeurs professionnels.

Par rapport à 1998, l'année 1999 a été une année de recul pour cette catégorie. En effet, le nombre de tués et de blessés graves a augmenté de 10,3% pour les autobus et de 3,5% pour les camions de plus de 3,5 tonnes, ce qui a stoppé net la tendance à la baisse des années précédentes (cf. figure 2). Néanmoins, en 1999, il y eut par rapport à 1989 une diminution des tués et des blessés graves de 43,9% chez les autobus & autocars et les minibus. Chez les poids lourds et les camions + tracteurs, on note une baisse de 20,9%. Espérons que la tendance à la baisse reprendra en l'an 2000.

L'exception, ce sont les camionnettes et les camions légers de maximum 3,5 tonnes. Le nombre de victimes mortelles et de blessés graves parmi les conducteurs de ce type de véhicules a augmenté de 8,3% en 1999. Sur une période de dix ans, leur nombre a augmenté de 21,7%. Sur une période de 20 ans, on note une augmentation de 27%. Au cours de la même période, le nombre total de tués et de blessés graves a pourtant diminué de 47%, malgré l'encombrement croissant des routes.

## Les véhicules

Le rapport annuel de l'IBSR donne aussi un aperçu des contrôles automobiles.

Validité des documents délivrés - 1999	Autobus & autocars	Remorques et tracteurs
Interdiction de circuler	1,8%	2,6%
Limitée à 15 jours	14,5%	29,3%
Limitée à 3 mois	1,9%	4,2%
Normal avec manquements	40,0%	32,9%
Normal sans manquements	38,8%	31,0%

3 principaux manquements nécessitant un nouveau contrôle - 1999	Autobus & autocars	Remorques et tracteurs
Freins	13,7%	22,8%
Feux et signalisation	8,1%	19,7%
Direction et suspension	7,1%	13,3%

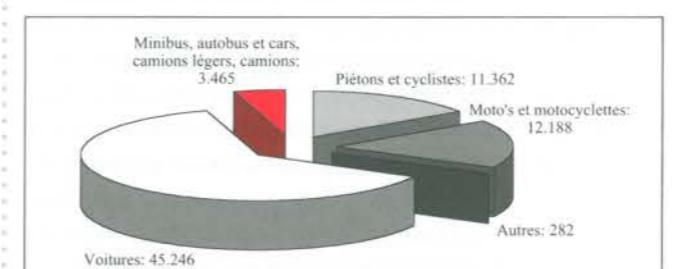


figure 1: Victimes (source: IBSR)

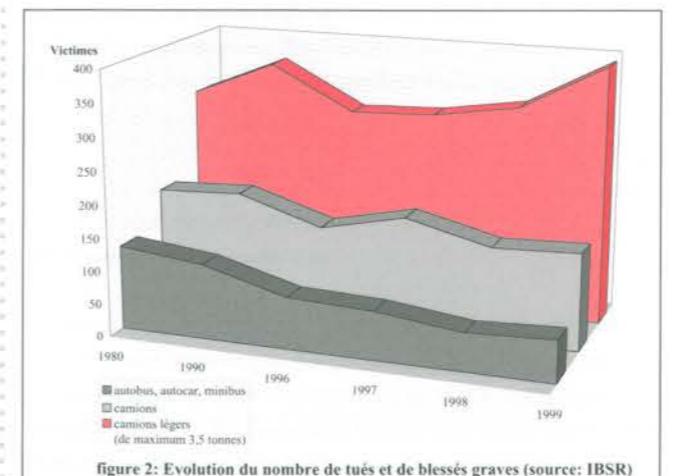


figure 2: Evolution du nombre de tués et de blessés graves (source: IBSR)

## Des mesures urgentes pour les camionnettes et les camions légers

Au quartier général de l'UBOT, nous étudions chaque année avec attention le rapport de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière. Notre magazine voulait donc savoir ce que Frank Van Thillo, secrétaire fédéral du transport routier et des services logistiques, pense de la sécurité sur le réseau routier belge.



En Route: L'IBSR parle surtout des accidents auxquels sont impliqués des voitures ou des cyclistes, ainsi que des jeunes victimes d'accidents pendant le week-end. Quelle est donc l'utilité de ce rapport annuel pour la centrale du transport de la FGTB? Frank Van Thillo: Ceci est l'image qu'en donnent les journaux. Il est logique que les médias s'intéressent surtout aux catégories les plus nombreuses figurant dans les statistiques des accidents. Mais le rapport de l'IBSR contient aussi des données sur les accidents d'autobus et de camions... qui sont conduits par des chauffeurs professionnels. Certes, il y a parmi eux des chauffeurs indépendants ou des travailleurs d'entreprises qui assurent leur propre transport. Mais on peut dire que ce sont pour une grande majorité des affiliés à nous. D'ailleurs, l'UBOT ne s'intéresse pas seulement à la sécurité des autobus et des camions. Ce qui nous intéresse aussi, c'est la sécurité routière en général. Pour les chauffeurs professionnels, la sécurité sur les routes, c'est la sécurité au travail. Pour les autres usagers de la route, la sécurité au travail des chauffeurs professionnels est leur sécurité sur la route. C'est une réalité dont on ne se rend pas toujours compte.

ER : Si nous pouvons nous fier aux statistiques, la sécurité générale sur les routes va de mieux en mieux. Il y a de moins en moins de morts sur nos routes et le nombre de blessés graves diminue également. FVT : Il y a en effet une évolution positive, mais ne soyons quand même pas trop optimistes. Avec presque 15 victimes mortelles de la circulation sur 100.000 habitants, la Belgique se trouve toujours dans le top cinq en Europe. Il faudra des efforts considérables pour descendre sous la moyenne européenne qui est actuellement de 11. Il ne faut pas oublier non plus que depuis 1996, le nombre de blessés légers augmente à nouveau. Mais ce qui me préoccupe particulièrement, c'est le problème des autoroutes meurtrières. En 20 ans,

le nombre de blessés graves sur les autoroutes a doublé. Voilà une évolution négative que personne ne réussit à maîtriser.

**ER: Comment l'expliquez-vous?** FVT: La sécurité routière dépend de nombreux facteurs. Le véhicule, le conducteur, l'aménagement et l'entretien des routes, la signalisation, le temps, le code de la route, la circulation, ... et j'en oublie certainement. En agissant sur ces facteurs, on peut améliorer la sécurité routière. L'industrie automobile en fournit un bon exemple. Grâce à l'ABS, l'airbag, des matériaux nouveaux, les voitures offrent aujourd'hui une sécurité bien plus grande qu'il y a vingt ans. Les pouvoirs publics prennent également des initiatives. Personne ne niera que l'aménagement des rues et des routes a été considérablement amélioré au cours des dix dernières années : on a aménagé des ronds-points, des ralentisseurs, des pistes cyclables. Mais il y a une exception : les autoroutes. Au fait, les autoroutes de l'an 2000 ne diffèrent pas fondamentalement des autoroutes d'il y a vingt ans ou plus. Autoroutes qui sont entre-temps empruntées par des voitures de plus en plus nombreuses et de plus en

plus rapides. Outre les efforts structurels visant à améliorer la sécurité dans les villes et sur les routes secondaires, les pouvoirs publics et les experts de la circulation devraient enfin s'occuper de la sécurité sur les autoroutes et les voies rapides, en introduisant par exemple des limitations de vitesse variables ou en procédant à des aménagements de l'infrastructure routière.

**ER: Ce qui frappe dans le rapport de l'IBSR, c'est la hausse spectaculaire des blessés mortels et des blessés graves parmi les conducteurs de camionnettes et de camions légers.** FVT: C'est une évolution très grave qui nécessite une action urgente. Il n'y a pas seulement une hausse en chiffres absolus. Sur une période de vingt ans, la part des conducteurs de camions légers dans le total des blessés graves a plus que doublé. L'augmentation du nombre de ces véhicules sur les routes ne fournit donc pas une explication valable. Soyons clairs. Mis à part la hausse légère de l'an dernier, le nombre de blessés mortels et de blessés graves chez les passagers d'autobus et de poids lourds est en baisse constante. Evolution due en partie à une série d'interventions techniques comme le limiteur de vitesse. Mais des facteurs tout aussi importants sont la formation et le perfectionnement des chauffeurs et, à ne pas oublier, leur sens des responsabilités. Mais pour conduire une camionnette ou un camion léger, un permis de conduire normal suffit. Il n'y a pas de formation spéciale. De plus, le régime des temps de conduite et de repos n'est pas d'application à ce type de véhicules, et les camionnettes ne sont pas équipées non plus d'un tachygraphe ou d'un limiteur de vitesse. La hausse explosive des victimes dans cette catégorie ne m'étonne pas du tout. Il est donc urgent d'imposer des règles aux services de courrier et de livraison qui utilisent ce type de véhicules. Il ne fait aucun doute que la sécurité des chauffeurs sera un point d'attention syndical prioritaire des années à venir. Et pour éviter tout malentendu : nous ne parlons pas ici du père de famille qui loue pour 24 heures une camionnette pour déménager.

# La fatigue tue

## Les actions organisées les 1, 2 et 4 octobre

### Blocage des postes frontières luxembourgeois

Sous le slogan "La fatigue tue", les syndicats européens du transport ont mené dans la nuit du 1 au 2 octobre une action pour l'amélioration des conditions de travail. Cinquante militants de l'UBOT ont participé au blocage de la frontière belgo-luxembourgeoise à Sterpenich. Dans un entretien, le président du Conseil des ministres européens des transports a promis de trouver rapidement une solution au problème de la durée du travail des conducteurs de camion salariés européens et de prendre des mesures contre la concurrence déloyale venant de l'Europe de l'Est. La durée de travail des chauffeurs indépendants sera progressivement adaptée dans le cadre de révision de la directive européenne 3820. Ce pas en avant est le résultat des efforts inlassables de nos militants.

L'opération "Dimanche corridor" a démarré le dimanche soir 1er octobre. Plus de 600 militants des syndicats français, hollandais, allemands, luxembourgeois et belges du transport ont fermé une série de postes frontières avec le Luxembourg à toute circulation de camions. Une bande avait été réservée pour laisser passer une à une les voitures automobiles et les autobus. Des tracts ont été distribués aux conducteurs et leurs passagers pour expliquer les revendications des chauffeurs de camion. Améliorer la sécurité et les conditions de travail des chauffeurs de camion renforce aussi la sécurité de tous les usagers de la route.

L'action visait plus particulièrement les ministres européens des transports qui tenaient leur réunion au sommet le 2 octobre. La Fédération européenne des Ouvriers du Transport (FET) veut que les ministres européens s'attellent enfin à définir le temps de travail du personnel roulant. Le projet de directive visant à limiter la durée de travail moyenne de tous les chauffeurs à 48 heures par semaine, traîne depuis 1998. La FET réclame l'approbation rapide de cette directive et son application aux chauffeurs indépendants également.

Les deux syndicats belges du transport se sont chargés de bloquer le poste frontière de Sterpenich. A l'aide d'une remorque et d'un bus, les militants de l'UBOT et de la CSC ont bloqué l'autoroute direction Luxembourg. Ils ont reçu l'aide inattendue d'une trentaine de militants syndicaux de la FNV hollandaise ainsi que de dix activistes du syndicat du transport français FO. Un

peu plus loin, sur leur propre territoire, les syndicats luxembourgeois bloquaient l'autoroute en direction de la Belgique.

Tard dans la nuit, lorsque la circulation sur l'autoroute E25 s'est quelque peu calmée, différents piquets volants sont partis pour bloquer également les postes frontières moins importants. Toutefois, le point des trois pays (France, Belgique, Luxembourg) présente plus de trous qu'un gruyère et il a fallu attendre jusqu'au matin pour fermer toutes les frontières avec le Luxembourg. Mais cette situation n'a pas duré plus d'une heure. Vers sept heures, de petits groupes de militants sont retournés au barrage de Sterpenich pour faire face à la circulation très dense à l'heure de pointe du matin.

Même si les voitures de tourisme pouvaient passer sur une bande réservée, l'action a provoqué aux heures de pointe un bouchon long de plusieurs dizaines de kilomètres. Les conducteurs d'automobile, le plus souvent des frontaliers, se montraient en général assez compréhensifs à l'égard des actions et des revendications syndicales. Seuls quelques rares exaltés refusaient d'accepter le tract et partaient sur les chapeaux de route une fois qu'ils avaient passé le barrage.

Les barrages ont été levés vers 10h30 du matin après qu'une délégation de la FET et des syndicats nationaux du transport avait été reçue par le président du Conseil européen des ministres des transports. Grâce aux efforts de quelque 600 militants syndicaux venus de cinq pays différents, l'action a été une grande



réussite. Les militants de l'UBOT ont dans une large mesure contribué à ce succès. Nous ne devions d'ailleurs le céder en rien aux autres syndicats du transport venant de pays beaucoup plus grands que la Belgique.

### La Commission européenne met un paquet social sur table pour le secteur du transport routier

A la suite notamment des actions syndicales des 2 et 4 octobre, la Commission européenne a présenté un paquet de mesures visant à renforcer le marché intérieur du secteur du transport et à empêcher que les chauffeurs ne soient victimes de cette opération.

### La directive européenne fixant le temps de travail maximal dans le transport routier.

La revendication syndicale d'un temps de travail maximal de 48 heures dans le transport routier sera enfin rencontrée. La proposition de la Commission prévoit cependant un sursis de 3 ans pour les chauffeurs indépendants. Après cette période de transition, les chauffeurs indépendants seront également liés par un temps de travail maximal. A ce moment, un chauffeur pourra encore travailler 60 heures maximum par semaine, mais à condition que la durée de travail hebdomadaire ne dépasse en moyenne pas 48 heures sur une période de 4 mois.

**Carte de travail pour les chauffeurs hors CEE.** De plus en plus de chauffeurs hors CEE sont occupés illégalement dans l'Union européenne. Ils viennent le plus souvent de pays de l'Europe de l'Est et sont payés en noir. Pour l'éviter, la Commission européenne veut que les Etats membres instaurent un système de certificat de travail. Ce certificat attesterait qu'un chauffeur occupé dans un Etat membre par une entreprise européenne, dispose effectivement d'un contrat de travail légal et est en règle avec la sécurité sociale et les CCT en vigueur dans l'Etat membre en question.

**Interdiction de rouler le dimanche.** La Commission propose d'instaurer une interdiction de circuler pendant le week-end. Cette interdiction serait d'application du samedi 22h00 au dimanche 22h00 pendant la période du 16 septembre au 14 juin. Du 15 juin au 15 septembre, elle serait d'application du samedi 07h00 au dimanche 22h00. Les interdictions existantes peuvent être maintenues, mais les nouvelles interdictions doivent s'inscrire dans le cadre proposé par la Commission.

Toutes ces propositions sont loin d'être définitives. Même si elles ne correspondent pas entièrement aux revendications de l'UBOT, elles vont dans le bon

sens. L'UBOT et les autres syndicats européens affiliés à la FET, s'apprêtent maintenant à définir leur position. Lors du prochain Conseil européen du transport prévu pour le mois de décembre, la FET défendra cette position auprès des ministres européens des transports.

### Actions ludiques en Belgique

Le mercredi 4 octobre, deux jours donc après les barrages sur les autoroutes luxembourgeoises, la section transport routier et services logistiques de l'UBOT est une nouvelle fois entrée en action, cette fois-ci dans le cadre de la journée d'action mondiale organisée par la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport (ITF). A cette occasion, les deux syndicats belges du transport ont traduit le slogan central ("La fatigue tue") en revendications concrètes à soumettre au patronat et aux pouvoirs publics belges.



Cette fois-ci, le front syndical avait opté pour des actions ludiques. Une caravane composée de voitures automobiles, d'un mobil-home, d'un autobus et d'une remorque sur laquelle se trouvait un tracteur accidenté, a sillonné la Belgique. Le matin, elle s'est arrêtée devant le siège de la SAV, la fédération patronale flamande. Sous l'escorte de la police, elle s'est ensuite rendue à Bruxelles pour un entretien avec la ministre de l'Emploi et du Travail. L'après-midi, la caravane prit la direction d'Eupen pour un entretien avec le président de la FEBETRA, la fédération patronale belge. A chaque arrêt, des militants couverts de pansements et colorés au mercurochrome, ont été placés devant les sièges respectifs, allongés sur des civières ou assis dans des chaises roulantes.

Les actions ludiques n'ont pas raté leur objectif. La FEBETRA et la SAV ont promis de procéder à un examen partiaire du nombre élevé d'accidents de travail mortels. La ministre Onkelinx a réagi positivement à notre demande d'améliorer la sécurité dans le secteur.

Même si le nombre d'inspecteurs du travail vient d'être renforcé, la ministre et son cabinet ne sont pas insensibles à notre demande d'organiser des contrôles plus efficaces et plus réguliers. Si les interlocuteurs sociaux arrivent à conclure un accord sur un organisme chargé de contrôler le respect des CCT, ils pourront compter sur la collaboration pleine et entière du ministère de l'Emploi et du Travail.

### Journée d'action de l'ITF : un succès mondial

L'action de la Fédération internationale des Ouvriers du Transport n'a pas été suivie qu'en Belgique. Partout dans le monde des centaines de milliers de chauffeurs professionnels ont mené des actions pour l'amélioration de leurs conditions de travail. Dans plus de cinquante pays, le slogan "La fatigue tue" a été au centre des actions.



Celles-ci étaient d'ailleurs fort variées : manifestations, meetings, grèves, piquets devant les ministères du transport, actions de sensibilisation, ... bien trop nombreuses pour les énumérer toutes. Cependant, il y a une action dont nous ne voulons pas priver nos lecteurs. A Amritsar, ville en Inde, après un meeting, une manifestation de 200 conducteurs de pousse-pousse, une voiture légère à deux roues, tirée par un homme et utilisée pour le transport de personnes en Asie, a traversé les principales rues de la ville. Si vous voulez en savoir davantage sur la journée d'action mondiale et européenne, consultez le site Web de l'ITF ([www.itf.org.uk](http://www.itf.org.uk)).

# Les négociations sectorielles 2001-2002

En 2001 nous serons confrontés à une série de défis qui demanderont toute notre énergie et toute notre vigilance.

Au moment où notre magazine était à l'impression, les négociations d'un accord interprofessionnel n'étaient toujours pas terminées.

Pour le secteur du transport et de la logistique, plusieurs points importants sont en jeu :

- La réduction de la durée du travail à 38 heures par semaine.
- Le paiement des deux derniers jours de la quatrième semaine de vacances.
- La suppression du jour de carence.
- Un cadre pour la prépension.

Il faudra donc attendre l'accord interprofessionnel pour traduire ces revendications en accords sectoriels concrets concernant l'évolution des salaires, la formation permanente et l'emploi. Ce sera notre mission prioritaire pour 2001.

Nous n'avons évidemment pas attendu les négociations interprofessionnelles pour entamer dans nos instances et avec les syndicats amis des discussions pour arriver à des cahiers revendicatifs communs. Sans vouloir anticiper sur les différentes phases du processus de décision, nous pouvons déjà vous donner une idée plus concrète du contenu possible des différents cahiers.

## Pour l'ensemble des secteurs

La prorogation des régimes de prépension existants.

Délégation syndicale : nous exigeons un statut moderne et à part entière pour les délégués syndicaux, avec des modalités précises concernant leur désignation (abaissement des seuils actuels), leurs droits et leurs devoirs.

Un régime sectoriel de pension complémentaire.

Formation permanente : nous continuons à réclamer des possibilités de formation du personnel selon les modalités convenues dans le précédent accord interprofessionnel 1999-2000.

## Cahier de revendications 2001-2002 - Secteur autobus et autocars

Augmentation salariale substantielle : à cet égard il est évident que là encore nous veillerons à ce que les salaires dans le secteur des services publics d'autobus continuent à suivre l'évolution de la SRWT et de la Vlaamse Vervoersmaatschappij.

Pour les services spéciaux d'autobus et d'autocars aucun chiffre concret n'a encore été mis sur table.

Prépension.

Indemnités.

Relèvement des indemnités (comme l'indemnité du samedi et l'indemnité d'interruption).

Solution pour les chauffeurs obligés d'utiliser leur propre véhicule pour venir au travail par le paiement d'une indemnité kilométrique adéquate pour les déplacements travail - domicile.

Remboursement des frais du permis de conduire et de la sélection médicale.

Nous avançons une nouvelle fois la revendication d'une révision fondamentale du système de rémunération du conducteur d'autocar. L'une des pistes est la réintroduction d'un salaire garanti.

## Secteur du transport de marchandises par la route pour compte de tiers

Harmonisation de la rémunération du temps de liaison avec celle du temps de travail.

La prime de fin d'année doit devenir un 13e mois à part entière. Relèvement de la prime syndicale à 4.500 BEF.

L'indemnité de séjour doit être relevée au niveau de nos pays voisins.

Prime d'équipe pour le travail de nuit fourni entre 22 heures et 06 heures (comme défini dans la CCT n° 46 du Conseil National du Travail).

Reconnaissance de la qualification professionnelle du chauffeur par l'instauration d'une ancienneté sectorielle.

Création d'un fonds pour la mise en œuvre d'un plan d'action pour les chauffeurs victimes de la perte de la sélection médicale dont la réglementation deviendra plus sévère en 2003.

Indemnité payée en cas de maladie de longue durée.

## Secteur de la manutention de marchandises et des services logistiques

Nous basant sur les salaires existants, nous examinerons la possibilité d'établir un barème sectoriel. Augmentation salariale applicable au barème et au salaire effectivement payé.

Système de primes d'équipe.

Elaboration d'une classification des fonctions.

## Secteur du déménagement

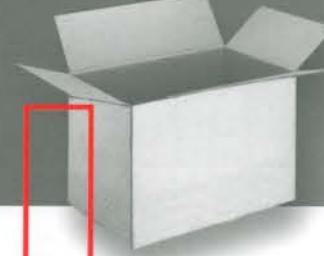
Relèvement de l'indemnité RGPT comme dans le secteur du transport de marchandises par la route.

Transformation en indemnité annuelle de l'ancienneté existant dans le secteur.

Instauration d'une catégorie pour le personnel roulant.

Relèvement de la prime syndicale à 4.500 BEF.

Modalités sectorielles en matière de chômage économique.



*L'union Belge de ouvriers  
du transport souhaite  
à tous ses membres  
une année*

# 2001

*heureuse et prospère!*

## 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.

