



SECRETARIAT FEDERAL UBOT TRANSPORT ROUTIER

Frank Van Thillo - Secrétaire Fédéral

2000 Anvers 1 - Paardenmarkt 66
veronique.de.roeck@btb-abvv.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@btb-abvv.be
Tél.: 03/224 34 33/35 - 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
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

RÉGION DE BRUXELLES - CAPITALE

Secrétaire: Johan Lievens

1080 Molenbeek - rue Picard 69
btb.tkd.brussel@skynet.be
Tél.: 02/511 87 68 - Fax: 02/511 81 46
Lu-ma-me-je-ven: 09.00 h - 12.00 h
lu: 13.00 h - 17.30 h
ven: 13.00 h - 16.00 h

PROVINCE DU BRABANT FLAMAND

Déléguée permanente: Carine Dierckx

1800 Vilvoorde - Mechelsestraat 6
cdierckx@pi.be
Tél.: 02/253 94 44 - 02/511 87 68 - Fax: 02/253 44 41
Lu-mer-ve : 09h00 - 12h00 + sur rendez-vous
3000 Leuven - Maria Theresiastraat 119
Tél: 016/22 22 05 - 02/511 87 68 - Fax: 016/511 81 46
Je 14h00 - 16h30 + sur rendez-vous

PROVINCE DU LIMBOURG

Secrétaire Eddy Graller

3500 Hasselt - Martelarenlaan 5
btb.limburg@skynet.be
Tél.: 011/22 27 91 Fax.: 011/23 37 94
Lu-je-ven : 08.30 h - 12.00 h
Ma: 08.30 h - 12.00 h / 13.00 h - 17.30 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
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.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 - Vermogenstraat 11
walter.baes@btb-abvv.be
Tél.: 03/760 04 14 - 03/224 34 33/35 Fax.: 03/760 04 13
Après rendez-vous

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE

Secrétaire René Degryse

8800 Roeselare - Zuidpand Zuidstraat 22 b 22
degrijse.rene@itinera.be
Tél.: 051/21 17 00 - Fax.: 051/24 08 73
Lu & ven: 09.00 h - 12.00 h / 14.00 h - 17.30 h
Mer: 09.00 h - 12.00 h

8900 Ieper - Korte Torhoutstraat 27

Tél.: 057/21 83 75 - Fax: 051/24 08 73
Lu: 16.30 h - 17.30 h

8500 Kortrijk - Conservatoriumplein 9

Tél.: 056/26 82 48 Fax.: 051/24 08 73
Ma: 10.00 h - 12.00 h

Secrétaire Renaud Vermote

8400 Oostende - J.Peurquaetstraat 27
btb2.oostende@belgacom.net
Tél.: 059/55 60 85 - Fax: 059/70 51 33
Lu-ma-jeu: 08.30 h - 12.00 h / 14.00 h - 17.30 h
me-ven: 8.30 h - 12.00 h
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 - Zilverstraat 43 (Bureau 226)

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 Philippe Dumortier

Propagandiste : Daniël Maratta
6000 Charleroi - Boulevard Devreux 36-38
ubot_hainaut_bw@hotmail.com
Tél.: 071/64 13 80 Fax : 071/32 29 58
lu-ma-je : 09.00 h - 12.00 h / 13.00 h - 16.00 h
ven : 09.00 - 12.00 h

7000 Mons - rue Chisaire 34

Tél.: 071/64 13 80 Fax : 071/32 29 58
le 1^{er} mardi matin du mois

7130 Binche - rue Gilles Binchois 16

Tél.: 071/64 13 80 Fax : 071/32 29 58
le 1^{er} et 3^{ème} jeudi du mois: 9.00 h - 11.30 h

7500 Tournai - rue des Maux 26

Propagandiste : Jean-Marie Lamarque
fgtbtv.dumortier@computron.be
Tél. : 069/88 18 36 Fax : 069/22 00 29
lu - me - ven : 09.00 h - 12.00 h / 14.00 h - 17.00 h
ma - je : 09.00 h - 12.00 h

1400 Nivelles - rue de Namur 24

Tél. : 069/88 18 36 Fax : 069/22 00 29
le 3^{ème} vendredi du mois: 09.30 h - 11.30 h

7860 Lessines - rue Général Freyberg 11

Tél. : 069/88 18 36 Fax : 069/22 00 29
le 1^{er} vendredi du mois: 09.30 h - 11.30 h

Secrétaire Charles Vandecasteele

7700 Mouscron - rue du Val 13
Tél.: 056/85 33 22 - Fax.: 056/85 33 29
lu - ma - je - ven: 08.00 h - 12.00 h
ma - me - je : 13.30 h - 17.00 h

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

déposé: Antwerpen X
bulletin trimestriel
avril - mai - juin 2002

éditeur responsable:
Frank Van Thillo
Paardenmarkt 66
2000 Anvers 1

Dans ce numéro:

3→ Une bouffée d'oxygène |

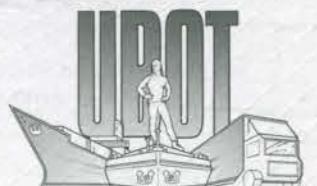
4→ Nouvelles CCT pour les
loueurs roulant pour De Lijn |

12→ Inspecteurs de la route sur
la mauvaise voie! | 16→

Restructuration de Watco. Les
militants roulent des biceps |

18→ Le taxi collectif dans
l'impasse ? | 20→ Un syndicat en plein essor dans un sec-
teur en pleine mutation.

Compte rendu d'une formation des
militants



contenu

Editorial	3
Autobus et autocars	4
Assistance dans les aéroports	8
Déménagements	9
Transport & manutention	10
Taxi's	18
Commerce de combustibles	19
Divers	20

2

colophon

Frank Van Thillo **Rédaction**

Luc Van Overberghe

Véronique De Roeck

Lieve Pattyn

Daniël Maratta

Carine Dierckx

BTB Photos

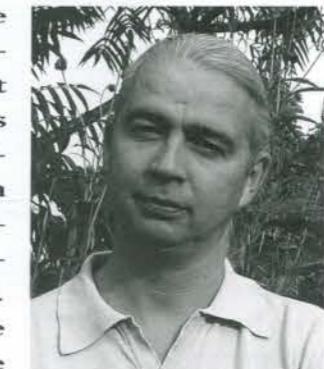
Sabrina Vandierendonck

Walter Baes

Arnout Fierens **Cartoon's**

Une bouffée d'oxygène

Une véritable bouffée d'oxygène, voilà comment nous pourrions qualifier la dernière formation fédérale organisée pour les militants de l'UBOT. Pendant près de trois jours une centaine de militants ont discuté des réalisations dans le secteur et de la manière dont nous devrions nous profiler comme organisation syndicale. Le prochain cahier revendicatif ainsi que les élections sociales de 2004 étaient également au cœur des discussions.



Le fil rouge qui a traversé ce week-end était clair: une organisation syndicale doit être au service de ses membres. De plus, une organisation syndicale n'est pas une chose abstraite. Le syndicat, l'UBOT, c'est vous, c'est nous tous, c'est-à-dire tous les travailleurs du secteur du transport affiliés à l'UBOT. Il nous appartient, à nous militants de l'UBOT, de rapprocher l'organisation syndicale des travailleurs et de veiller au fonctionnement transparent et démocratique de notre organisa-

tion.

C'est l'enthousiasme avec lequel les militants croient et participent au développement d'une organisation syndicale démocratique qui a apporté ce bol d'oxygène. Ces bonnes nouvelles ne doivent cependant pas nous faire oublier que ces derniers mois, le secteur n'a une fois de plus pas fait bonne figure dans les médias à la suite d'une série d'accidents de la circulation. Même s'il ne faut pas couvrir le secteur de tous les péchés d'Israël, il faut avouer qu'il y a encore beaucoup de pain sur la planche. Ainsi, il faut développer une politique axée sur l'exclusion de ceux qui procurent au secteur une image négative. Et soyons honnêtes, les responsables de cette situation se retrouvent aussi bien du côté des employeurs que des travailleurs.

Si l'on veut améliorer l'image du secteur, il faudra développer une approche positive des problèmes. Une bonne formation professionnelle, une formation permanente obligatoire devant aboutir à la reconnaissance de la qualification professionnelle, la réduction du nombre d'accidents mortels, notamment par un meilleur contrôle du respect des dispositions légales et sociales: voilà quelques éléments essentiels pouvant contribuer à la réalisation de cet objectif.

De plus, c'est ensemble et par la concertation que nous devons nous attaquer aux problèmes du secteur. Des militants syndicaux bien formés, présents également dans les petites entreprises, pourront contribuer à la diffusion et au respect des règles sectorielles par tous les acteurs. Les employeurs doivent donc accepter qu'une action syndicale efficace dans les entreprises constitue un facteur essentiel de l'assainissement du secteur.

Notre apport, c'est de donner une nouvelle bouffée d'oxygène au secteur en formant nos militants!

Frank Van Thillo

Nouvelles CCT pour les loueurs roulant pour De Lijn

A l'issue de longues négociations entre la fédération patronale et les syndicats, quatre conventions collectives ont été signées le 28 mai 2002 qui s'appliquent aux entreprises roulant sur les lignes louées à la Vlaamse Vervoersmaatschappij (VVM). Ces conventions entrent en vigueur le 1er janvier 2003. Pour les chauffeurs qui roulent systématiquement sur des lignes pour lesquelles les contrats avec la VVM ont déjà été renouvelés, ces dispositions sont déjà entrées en vigueur le 1er mars 2002. En négociant ces quatre conventions, les organisations syndicales, dont l'UBOT, ont franchi un nouveau pas dans l'égalité de traitement entre les chauffeurs roulant pour DE LIJN (entreprise publique de transports) et les chauffeurs roulant pour le compte d'entreprises privées.

Voici les principales dispositions nouvelles des quatre conventions collectives

- L'indemnité RGPT est fixée à 173,47 € par trimestre. La prime mensuelle est fixée à 112,04 € et est dorénavant liée à l'index santé.
 - La durée de travail hebdomadaire est ramenée de 38 à 37 heures. La rémunération du temps de travail par heure se fera selon les barèmes convenus en commission paritaire. 74 heures de salaire sont garanties par période de deux semaines dans un régime à temps plein.
 - Dix minutes seront considérées comme temps administratif respectivement au début de la prestation et à la fin de la prestation. Ce temps administratif sera considéré comme temps de travail.
 - Pour les conducteurs à temps partiel, les prestations de travail minimales ne peuvent être inférieures à 1h30' tandis que le total des prestations journalières ne peut être inférieur à 4 heures.
 - Lorsque le temps de service dépasse 12 heures par jour, un quart de ce dépassement sera considéré comme temps de travail et rémunéré comme tel.
 - La première interruption de la journée qui dépasse 60 minutes est rémunérée par une prime de 1,54 euros. Cette prime est dorénavant liée à l'évolution de l'indice santé.
 - Est considéré comme travail supplémentaire pour le calcul du sursalaire, le temps de travail dépassant 10 heures par jour, 50 heures par semaine ou une moyenne de 37 heures/semaine calculées sur une période d'un trimestre. Ce travail supplémentaire est rémunéré par un supplément tel que visé à l'article 29 de la loi du 16/03/1971 (c'est-à-dire égal à 50% du salaire horaire).
 - De plus, les suppléments suivants sont payés pour travail supplémentaire :
- | AUTRES MONTANTS LOUEURS DE LIJN EN € | | |
|---|--------|--|
| Indemnité RGPT/trimestre: | | |
| - Anciens services: | 77,57 | |
| - Nouveaux services (au 01.03.02): | 173,48 | |
| Prime mensuelle: | | |
| - Anciens services: | 79,17 | |
| - Nouveaux services (au 01.03.02): | 112,04 | |
| Supplément nuit: | | |
| | 1,16 | |
| Indemnité de interruption: | | |
| | 1,54 | |
| Indemnité de vêtement: 18,84 € par année ou 7,44 € par mois | | |



Militants de l'UBOT discutent le renouvellement des contrats De Lijn. Restons attentifs.

Loueurs du TEC et DE LIJN Augmentation et indexation des salaires

Les salaires horaires des chauffeurs roulant pour le compte des loueurs de la société DE LIJN ont été relevés de 1% au 1er mars 2002. Cette augmentation est le résultat de la convention collective conclue l'an dernier entre les organisations syndicales et la fédération patronale. De plus, les salaires ont été adaptés à l'évolution de l'indice santé à la même date. Cette adaptation a eu lieu aussi bien pour DE LIJN que pour le TEC.

La prochaine augmentation (de 2%) payée aux chauffeurs des loueurs de la Vlaamse Vervoersmaatschappij (VVM – DE LIJN) interviendra le 01.07.02. De plus, pour la VVM, une nouvelle tranche d'ancienneté de 0,0744 euro/heure sera accordée le 01.09.02 pour les chauffeurs ayant une ancienneté de 20 ans ou plus.

SALAIRS HORAIRES BRUTS AU 01.03.02 LOUEURS DU TEC ET DE LIJN:

Ancienneté	Loueurs De Lijn			Loueurs TEC		
	OMC	Travail de nuit (20h-06h)	Travail dimanche	OMC	Travail de nuit (20h-06h)	Travail dimanche
	€/h	€/h	€/h	€/h	€/h	€/h
0 années	10,7180	11,8780	21,4360	10,2847	11,4447	20,5694
0,5 années	10,7857	11,9457	21,5714	10,3504	11,5104	20,7008
1 années	10,8804	12,0404	21,7608	10,4161	11,5761	20,8322
2 années	10,9915	12,1515	21,9830	10,4818	11,6418	20,9636
3 années	11,0868	12,2468	22,1736	10,5475	11,7075	21,0950
4 années	11,1979	12,3579	22,3958	10,8864	12,0464	21,7728
6 années	11,3616	12,5216	22,7232	10,9767	12,1367	21,9534
8 années	11,5248	12,6848	23,0496	11,0671	12,2271	22,1342
10 années	11,6943	12,8543	23,3886	11,1575	12,3175	22,3150
12 années	11,7878	12,9478	23,5756	11,5353	12,6953	23,0706
14 années	11,8808	13,0408	23,7616	11,6285	12,7885	23,2570
16 années	12,0798	13,2398	24,1596	11,7216	12,8816	23,4432
18 années	12,1755	13,3355	24,3510	11,8148	12,9748	23,6296
20 années	12,2715	13,4315	24,5430	11,9079	13,0679	23,8158
22 années	12,3678	13,5278	24,7356	12,0011	13,1611	24,0022
24 années	12,4636	13,6236	24,9272	12,0942	13,2542	24,1884
26 années	12,5596	13,7196	25,1192	12,1874	13,3474	24,3748
28 années	12,6553	13,8153	25,3106	12,2805	13,4405	24,5610
29 années	12,7516	13,9116	25,5032	12,3737	13,5337	24,7474



Rubrique des lecteurs

Transports réguliers spéciaux

Indexation, augmentation des salaires et relèvement de l'indemnité RGPT

Les salaires horaires payés aux chauffeurs des transports réguliers spéciaux ont été adaptés à l'évolution de l'indice santé le 01.04.02. Les salaires horaires ont, en vertu de la CCT du secteur, une nouvelle fois été augmentés de 0,1983 euros le 01.06.02. L'indemnité RGPT a été relevée de 11,16 euros à la même date.

SALAISONS HORAIRES BRUTS ET INDEMNITÉ RGPT POUR LES CHAUFFEURS DES TRANSPORTS RÉGULIERS SPÉCIAUX.

Ancienneté années	Salaires et RGPT au 01.04.02			Salaires et RGPT au 01.06.02		
	Salaire €/h	Travail dimanche (salaire de base (+0,50 €/h) + suppl. 100%) €/h	Travail de nuit (salaire de base (+0,50 €/h) + suppl. 100%) €/h	Salaire €/h	Travail dimanche (salaire de base (+0,50 €/h) + suppl. 100%) €/h	Travail de nuit €/h
	0 - 2	8,9290	17,8580	9,4290	9,1273	18,2546
3 - 5	8,9810	17,9620	9,4810	9,1793	18,3586	9,6793
6 - 10	9,0314	18,0628	9,5314	9,2297	18,4594	9,7297
11 - 15	9,1343	18,2686	9,6343	9,3326	18,6652	9,8326
16 - 20	9,2855	18,5710	9,7855	9,4838	18,9676	9,9838
21 et moins	9,3881	18,6762	9,8381	9,5364	19,0728	10,0364
Indemnité RGPT mensuelle pour travailleurs à temps plein et temps partiel à partir de 6 jours de prestations effectives	44,03		55,19			
Indemnité RGPT journalière (jusque 5 jours de prestations effectives)	2,43		3,03			
L'indemnité RGPT est adaptée à l'évolution de l'indice santé au 01.07.02.						

Personnel de garage entreprises d'autobus et d'autocar

Nouveaux salaires au 01.05.02

Le personnel de garage a bénéficié d'une augmentation conventionnelle de ses salaires le 1er avril 2002 (cf. EN ROUTE précédent). Les salaires ont été relevés une nouvelle fois le 1er mai (adaptation annuelle à l'évolution du coût de la vie).

SALAISONS HORAIRES BRUTS PERSONNEL DE GARAGE AU 01.05.02

Fonction	Tension salariale brut	Salaire horaire Semaine de 38 h
A.1.1. Manœuvre "Service"	/	€ 9,05
A.1.2. Manœuvre "Service" (10 années anc. entr.)	100	€ 9,46
A.1.3. Manœuvre "Service" (20 années anc. entr.)	105	€ 9,93
A.2.1. Manœuvre	100	€ 9,46
A.2.2. Manœuvre (10 années anc. entr.)	105	€ 9,93
A.2.3. Manœuvre (20 années anc. entr.)	110	€ 10,41
B. Manœuvre qualifié	110	€ 10,41
C. Ouvrier qualifié 2 ^e cat.	122	€ 11,54
D. Ouvrier qualifié 1 ^e cat.	128	€ 12,11
E. Ouvrier hors catégorie	137	€ 12,96

Cher L.,

Je ne vous considère nullement comme un tueur ou un con. Quels sont les problèmes que vous dénoncez dans votre lettre ?

- Les longs déplacements entre votre domicile et votre lieu de travail et le fait que la direction a changé les règles sans prévenir et sans consulter les travailleurs.

- Les longues journées de travail et le fait que vous effectuez une série de travaux que vous ne considérez pas vous-même comme un véritable travail et qui ne sont sans doute pas rémunérés non plus par votre patron. Commençons par ce dernier point.

Faire le plein, arranger les papiers, préparer l'itinéraire, voilà des activités qui doivent être rémunérées. Je déduis de votre lettre que ces activités représentent au moins 5 heures par semaine. Auparavant, ces 5 heures tombaient apparemment dans les 12h30 que représentait une journée normale. Aujourd'hui, ces heures viennent en plus des 12h30 que vous passez sur la route. Vous devriez vérifier avec vos collègues si vous ne faites pas plus d'heures depuis le mois d'octobre pour n'être payés que le même nombre d'heures qu'auparavant.

Si vous dites que vous faites en moyenne 12h30 par jour, je conçois que vous respectez les dispositions légales en matière de temps de conduite et de repos. Neuf heures de temps de conduite, 3 quart d'heures de repos. Et les 2h45 restantes ? Est-ce que vous chargez et déchargez vous-même ? Et est-ce que ce travail est payé comme temps de travail ? Voilà un autre point que vous devriez vérifier avec vos collègues. Car c'est là que le bât blesse. Tant que nous continuons à travailler gratuitement ou à travailler au tarif réduit du temps de liaison, diminuant ainsi nous-mêmes nos salaires mensuels, il restera extrêmement difficile d'obliger les employeurs à payer un salaire horaire décent. Et le seul résultat est que l'on est obligé de travailler plus longtemps et plus dur pour nouer les deux bouts à la fin du mois.

Le premier conseil que je vous donne est donc de vérifier avec vos collègues le nombre d'heures que vous travaillez effectivement et le nombre d'heures que le patron vous paie. Les feuilles de présentation, si elles sont correctement remplies (c'est-à-dire y compris les heures pour charger et décharger, pour faire les papiers et d'autres travaux à l'entreprise) pourront vous y aider. Et le tachy-

Cher Frank,

En lisant la rubrique des lecteurs dans le dernier numéro de votre revue sur la fatigue au volant, j'ai eu envie de vous faire part de mon cas. Ce n'est pas le fait de devoir conduire qui cause la fatigue, mais tout ce qui tourne autour. Au mois de juillet 2001 j'ai été engagé comme chauffeur dans une firme de transport dans le Brabant flamand. A mon embauche, le directeur m'a expliqué les règles. Au fait, je pouvais arranger mes heures de travail selon mes désirs, du moment que la livraison était faite.

Je m'arrangeais donc en ce sens que je rentrais chez moi le camion chargé. Je pouvais ainsi partir le matin à 3h00 du matin pour rentrer vers 15h30. Une journée normale tournait donc aux alentours de 12 heures et demie.

Tout se passait fort bien jusqu'au moment où, vers la mi-octobre, la direction nous annonçait que nous ne pouvions plus rentrer à la maison avec le camion et que nous devions le monter tous les jours au garage pour aller le prendre.

Le problème est que j'habite Seraing et que pour monter au garage il me faut environ 2 heures. Pour y arriver à 6h00, je dois me lever à 3h00 pour pouvoir partir de chez moi à 4h00. Pour faire une journée normale qui me rapporte un salaire décent, je dois faire 12 à 13 heures, ce qui signifie que je rentre au garage à 18h30. Le temps de faire le plein, de ranger le camion, de faire les papiers et il est bien vite 19h30 avant que je puisse partir. Il faut compter deux heures pour rentrer, j'arrive donc à la maison à 21h30. Je vis seul avec ma fille. Une fois rentré, je dois me laver, préparer le souper, manger, préparer l'itinéraire pour le lendemain, et il est minuit passé avant de pouvoir aller me coucher. Tout bien compté, je dors donc royalement 2 heures par nuit et encore faut il qu'il n'y ait pas de bouchons sur les routes.

Vous voyez donc que la fatigue n'est pas due à mes heures de travail. Et quand nous nous plaignons – car je ne suis pas le seul à être dans le cas – le patron nous répond que nous n'avions pas dû nous présenter chez lui. Alors qu'il a, sans nous prévenir, changé les règles. Je sais très bien que quand vous allez lire ceci, vous direz : celui-là est un tueur ou un con. Je suis d'accord avec vous, mais que puis-je faire ? Je n'ai aucun moyen de changer cette situation. Si VOUS en connaissez un, dites-le moi S.V.P.

L.J., Seraing

graphé réglé sur les marteaux lorsque vous chargez et déchargez, vous aiderez également beaucoup. D'ailleurs, si vous disposez de feuilles de prestation convenablement remplies, n'hésitez pas à vous présenter à l'un des secrétariats de l'UBOT pour demander de vérifier si votre patron vous paie effectivement toutes les heures que vous avez travaillées.

Résoudre le deuxième problème n'est pas si évident. Aucune loi, aucune convention collective n'oblige votre patron à vous permettre de rentrer chez vous avec votre camion. Mais il est loin d'être normal de changer du jour au lendemain les règles du jeu et de mettre ainsi en difficulté plusieurs chauffeurs. Les employeurs se plaignent toujours de la difficulté de trouver de bons chauffeurs. Alors on pourrait croire qu'ils seraient plus prévenants à leur égard. Si en discuter avec la direction ne donne pas de résultat et s'il n'y a aucune volonté de rechercher avec les chauffeurs touchés une solution valable, vous pourriez demander à votre secrétaire régional de prendre contact avec votre patron. Et qui sait ? Votre secrétaire syndical réussira peut-être à persuader l'employeur de l'utilité de trouver une solution ?

Frank Van Thillo

Assistance dans les aéroports

Indexation des salaires au 01.04.02.

Les salaires horaires dans le secteur "assistance dans les aéroports" ont été adaptés à l'évolution du coût de la vie le 1^{er} avril dernier.

SALAIRS HORAIRES BRUTS AU 01.04.02 – ASSISTANCE DANS LES AÉROPORTS

Fonction	Salaire horaire brut €/h
A	8,8705
BO	8,8880
B	9,1065
CO	9,7195
C	9,9535
D	10,3860
E	10,7440

Actions de solidarité DHL

Le 7 mai dernier, les délégations syndicales belges et allemandes ont mené une action devant les bâtiments du bureau mondial de DHL à Diegem. A l'origine de cette action syndicale se trouvait la décision de transférer les activités de triage de Francfort à Zaventem, décision qui entraînerait la perte de 65 autres emplois à Francfort. Comme cette décision avait été prise au niveau du groupe de la Deutsche Post, dont DHL fait partie, cette restructuration trans-frontalière pourrait être le prélude à d'autres assainissements chez DHL ou chez d'autres entreprises appartenant au groupe.

Une délégation de militants UBOT qui ont participé à cette action de solidarité, ont assuré les collègues allemands et les collègues belges de la Deutsche Post de leur futur soutien et rappelé leur volonté de constituer un seul front pour combattre les dégraissages éventuels.

Un pour tous, tous pour un ! Voilà le slogan des militants de la Deutsche Post.

Deutsche Post World Net

Les militants des filiales belges se concertent

En collaboration avec les syndicats représentatifs belges, l'UBOT a organisé le 15 avril dernier une première journée nationale de formation et de rencontre pour les militants des entreprises appartenant au groupe de la Deutsche Post.

Quelque 100 militants des différentes entreprises (DHL Aviation, DHL International, DHL GCC, EAT, Van Gend & Loos, Danzas AEI, Danzas, Speedpack et Van Osselaer Pieters) étaient présents.

Les militants ont d'abord présenté leurs entreprises respectives, leurs réalisations syndicales et leurs perspectives d'avenir.

Il ressort des discussions que les délégations des différentes entreprises sont confrontées aux mêmes types de problèmes :

- Les directions restent très vagues et ne donnent pas ou seulement très peu d'informations.
- Les différents audits concernant la productivité et le rendement ont été réalisés entretemps.
- Les plans de restructuration et d'économie, comme le programme STAR par exemple, vont être lancés.
- Des tas de rumeurs circulent aux sujets de synergies entre les différentes entreprises (achats communs de nouvelles localisations, etc.).

Maggie Wendt, présidente du Conseil National de l'Emploi de la

centrale syndicale allemande VERDI et active au sein de la Deutsche Post, a donné l'après-midi un exposé sur le fonctionnement du groupe et de VERDI. Elle a aussi donné un mot d'explication au sujet du lancement imminent du programme STAR qui a pour but de faire monter la valeur effective du groupe.

La conclusion était qu'il existe un grand besoin d'information : information entre les militants, mais aussi et surtout information émanant des directions. Un comité de travail de la Deutsche Post a donc été créé, composé de délégués des différentes entreprises, au sein duquel un échange d'informations rapide et efficace sera organisé et au départ duquel des actions de solidarité pourront au besoin être lancées. D'autre part, les différents responsables syndicaux insisteront auprès des directions pour désigner un point de contact pour la Deutsche Post.

Voilà un dossier à suivre avec la plus grande attention ...



Déménagements

Remboursement des frais pour l'obtention du permis de conduire C et/ou CE

Le secteur du déménagement est confronté depuis des années à une pénurie de chauffeurs. Dans le cadre de la formation permanente, le Fonds social pour le déménagement a décidé de venir en aide aux entreprises afin qu'elles puissent former elles-mêmes les travailleurs qu'elles occupent.

Le 19 mars 2002, une convention collective a été signée qui permet aux entreprises de récupérer partiellement les frais engagés pour dispenser à leurs travailleurs une formation de chauffeur.

Conditions

Les conditions auxquelles le travailleur doit satisfaire sont les suivantes :

- Etre en possession d'une carte de déménageur P;
- Travailler au minimum 2 ans dans une entreprise de déménagement à la date de la demande;
- Etre en possession du permis de conduire B.

Demande de paiement

L'employeur doit au moins un mois avant le début de la formation introduire une demande auprès du secrétariat du Fonds social pour le déménagement qui approuvera ou refusera la demande dans les 14 jours de sa réception. Chaque employeur peut offrir annuellement à 3% de ces travailleurs une formation de chauffeur, avec la garantie qu'au moins 1% sera accepté.

Modalités de paiement

L'employeur payera, outre les frais de la formation, le salaire pour les heures de formation. Il pourra récupérer six mois après la date de délivrance du permis de conduire les frais de la formation auprès du secrétariat du Fonds social, à condition toutefois que le travailleur concerné travaille toujours dans l'entreprise.

- A cet effet, il doit produire les justificatifs nécessaires, à savoir :
- Une copie du permis de conduire obtenu par le travailleur.
 - La preuve que le salaire a été payé pour la période de formation.
 - Une note de frais.

L'intervention financière est limitée à 750 euros maximum pour le permis de conduire C et 900 euros maximum pour le permis de conduire CE.

Attention à la fraude

La formation de chauffeur ne peut rien coûter au travailleur. Les frais de formation et le salaire pour les heures de formation doivent être intégralement payés par l'employeur.

Au sein du Fonds social l'UBOT a réagi vivement à un cas de fraude manifeste commis par un employeur qui avait récupéré les frais pour l'obtention du permis de conduire auprès du tra-

vailleur et essayé ensuite de les récupérer une deuxième fois auprès du Fonds social. Nous craignons que ce ne soit pas le seul cas de fraude. N'hésitez donc pas à contacter votre secrétaire régional UBOT au cas où vous avez été victime vous-même de tels abus ou si vous êtes au courant de telles pratiques frauduleuses.

Personnel de garage secteur déménagements Nouveaux salaires au 01.05.02

Le 1^{er} avril le personnel de garage a reçu une augmentation salariale conventionnelle (voir En Route de fin mars). Le 1^{er} mai les salaires ont de nouveau été augmentés. Cette fois il s'agit d'une adaptation à l'indice.

SALAIRS HORAIRES BRUTS PERSONNEL DE GARAGE DÉMÉNAGEMENTS EN € À PARTIR DU 01.05.02

Fonction	Tension salariale	Salaire hor. brut 38h/sem.
A.1.1. Manoeuvre "Service"	/	€ 9,05
A.1.2. Manoeuvre. "Service" (10 ans anc. entr.)	100	€ 9,46
A.1.3. Manoeuvre. "Service" (20 ans anc. entr.)	105	€ 9,93
A.2.1. Manoeuvre	100	€ 9,46
A.2.2. Manoeuvre (10 ans anc. entreprise.)	105	€ 9,93
A.2.3. Manoeuvre (20 ans anc. entreprise.)	110	€ 10,41
B. Manoeuvre qualifié	110	€ 10,41
C. Manoeuvre qualifié 2 ^e catégorie	122	€ 11,54
D. Manoeuvre qualifié 1 ^e catégorie	128	€ 12,11
E. Ouvrier hors catégorie	137	€ 12,96

Transport de marchandises

Augmentation du pouvoir d'achat

Les conventions collectives que votre organisation syndicale a conclues l'an dernier dans les différents secteurs du transport routier atteignent peu à peu leur vitesse de croisière. Leurs effets se font ressentir également dans le transport de marchandises et dans la logistique. En effet, le 1er avril dernier, les salaires ont été augmentés pour la deuxième fois en six mois seulement. C'est toujours agréable d'informer les membres d'augmentations de leur pouvoir d'achat car ces augmentations démontrent que nous progressons, lentement mais sûrement.

Et grâce au mécanisme de l'indexation, ils ont aussi été adaptés à la même date à l'évolution du coût de la vie (2%). A ces augmentations vient s'ajouter pour le personnel roulant l'indexation annuelle des indemnités nettes, plus une nouvelle convention collective par laquelle toutes les heures prestées le dimanche et les jours fériés seront désormais rémunérées à 200 % ! Les fiches de paie du mois d'avril fournissent la preuve que le travail syndical au niveau du secteur et au niveau interprofessionnel "paie". Car nous ne pouvons le répéter assez: alors que dans les autres pays européens, l'index a été supprimé depuis des années, les syndicats belges ont réussi à préserver la liaison des salaires à l'évolution du coût de la vie.

Transport de marchandises

Augmentation et indexation des salaires au 01.04.02

En vertu de la convention conclue l'an dernier entre patrons et syndicats, les salaires du personnel roulant ont été augmentés de 0,049 € au 1er avril 2002. De plus, comme l'index pivot a été dépassé au mois de mars, les salaires ont été adaptés à la même date à l'évolution du coût de la vie.

SALAISONS HORAIRES BRUTS PERSONNEL ROULANT TRANSPORT ROUTIER & LOGISTIQUE 01.04.02

	Salaire horaire minimum brut euro/h	Temps de travail indennité temps de liaison + 90% sal. horaire euro/h	Indemnité temps de liaison dim. & jours fériés euro/h
TRANSPORT ROUTIER			
manoeuvre/convoyeur	7,9990	7,1990	10,7985
chauffeur en formation	7,9990	7,1990	10,7985
chauffeur < 7 tonnes	8,3085	7,4775	11,2160
chauffeur 7 - 15 tonnes	8,4955	7,6460	11,4690
chauffeur += 15 tonnes	8,7940	7,9145	11,8715
chauffeur véhicule articulé	8,7940	7,9145	11,8715
Chauffeur ADR ou camion frigor.	8,7940	7,9145	11,8715
MESSAGERIES			
< 6 mois ancienneté secteur	8,3085	7,4775	11,2160
+= 6 mois ancienneté secteur	8,4955	7,6460	11,4690
SERVICES COURRIER			
Chauffeur services courrier	8,7940	7,9145	11,8715

Pour toutes catégories : une prime de 0,05 €/h pour une ancienneté d'entreprise de respectivement 3, 5, 8 et 10 ans.

Indemnités de séjour nettes

et RGPT à partir du 01.04.2002

Comme tous les ans, les indemnités nettes ont été adaptées le 1er avril à l'évolution du coût de la vie.

■ indemnité de séjour A	€ 27,8721
■ indemnité de séjour B	€ 11,2109
■ indemnité de séjour C (séjour fixe)	€ 7,3683
■ Indemnité RGPT (par heure de temps de travail ou de liaison)	€ 0,9514
avec un maximum moyen de 12/h par jour (ou 11,4168 € par jour)	

Logistique Augmentation et indexation des salaires au 01.04.02

En vertu de la convention conclue l'an dernier entre patrons et syndicats, les salaires du personnel non-roulant logistique et transport routier ont été augmentés de 1,5% au 1er avril 2002. De plus, comme l'index pivot a été dépassé au mois de mars, les salaires ont été adaptés à la même date à l'évolution du coût de la vie.

SALAISONS HORAIRES BRUTS DU PERSONNEL NON ROULANT LOGISTIQUE ET TRANSPORT ROUTIER À PARTIR DU 01.04.2002

Salaire horaire minimum en euro

TRANSPORT DE MARCHANDISES ET LOGISTIQUE	
manœuvre (chargement / déchargement)	8,6705
personnel d'entretien	8,6705
réceptionniste de marchandises	
■ < 6 mois d'ancienneté sectorielle	8,6705
■ += 6 mois d'ancienneté sectorielle	9,0735
ouvrier polyvalent	
■ < 6 mois d'ancienneté sectorielle	9,0735
■ += 6 mois d'ancienneté sectorielle	9,2315
conducteur chariot élévateur	
■ < 6 mois d'ancienneté sectorielle	9,0735
■ += 6 mois d'ancienneté sectorielle	9,2315
contremâitre	
■ responsable pour 6 à 20 ouvriers	9,7870
■ responsable pour > 20 ouvriers	10,1915
PERSONNEL NON ROULANT SERVICES COURRIER	9,0735
MAILHOUSING	
Ouvriers stamping / stickering / sorting / export	8,6705
Opérateurs de machines (affranchissement, marquage)	8,6705
Ouvriers bagging:	
■ < 6 mois d'ancienneté sectorielle	8,6705
■ 6 ou > mois d'ancienneté sectorielle	9,0735
Opérateurs de machines (sauf machines d'affranchissement et/ou de marquage)	9,0735
Check-in / ouvriers polyvalents	
■ < 6 mois d'ancienneté sectorielle	9,0735
■ 6 ou > mois d'ancienneté sectorielle	9,2315
Chef d'équipe	
■ ayant de 6 à 20 ouvriers	9,7870
■ ayant plus que 20 ouvriers	10,1915

Pour toutes catégories : une prime de 0,05 €/h pour une ancienneté d'entreprise de respectivement 3, 5, 8 et 10 ans.

Dispositions communes pour logistique

- indemnité d'attente = salaire horaire de base catégorie
- indemnité de repas (en cas de TT + temps d'attente > 8 h/jour): 1,2395 €/h.



< Militants UBOT du secteur logistique

Personnel de garage - Transport de marchandises & Logistique

Augmentation et indexation des salaires au 01.05.02

Chaque année, au 1 mai les salaires du personnel de garage des secteurs du transport routier de marchandises et de la logistique sont mis au même niveau que les salaires de la commission paritaire ITT du personnel de garage. Pour le salaire de base d'un manœuvre (tension 100) ceci signifie une augmentation de 0,53 euro du salaire horaire brut. Les autres salaires seront adaptés proportionnellement.

SALAISONS HORAIRES BRUTS PERSONNEL DE GARAGE A PARTIR DU 01.05.02

Fonction	Tension salariale	Salaires horaires brut 39h par sem.
A.1.1. Manœuvre "Service"	/	€ 8,87
A.1.2. Man. "Service" (10 ans anc. firme)	100	€ 9,22
A.1.3. Man. "Service" (20 ans anc. firme)	105	€ 9,68
A.2.1. Manœuvre	100	€ 9,22
A.2.2. Manœuvre (10 ans anc. firme)	105	€ 9,68
A.2.3. Manœuvre (20 ans anc. firme)	110	€ 10,14
B. Manœuvre qualifié	110	€ 10,14
C. Ouvrier qualifié 28cat.	122	€ 11,25
D. Ouvrier qualifié 18cat.	128	€ 11,80
E. Ouvrier hors catégorie	137	€ 12,63

Inspecteurs de la route sur la mauvaise voie !

Les automobilistes en Flandre ne pouvaient ne pas voir les grandes affiches présentant un inspecteur de la route costaud qui, armé de son rouleau à pâtisserie, veille sur nos routes glissantes. Les pouvoirs publics flamands mènent une campagne contre le rainurage. Voilà une bonne idée car par temps de pluie, les rainures tracées dans le revêtement des routes sont extrêmement dangereuses. Cependant, la manière dont la campagne est menée et surtout la manière dont elle a été réalisée n'ont guère été appréciées par l'UBOT..

Depuis quelques années déjà, le syndicat du transport de la FGTB partage la volonté du gouvernement flamand de combattre la surcharge des camions. L'UBOT est en effet convaincu que la surcharge est:

- néfaste pour la sécurité routière (et donc aussi pour la sécurité des conducteurs),
- néfaste pour l'environnement,
- néfaste pour l'infrastructure routière (payée par la collectivité),
- néfaste pour les entreprises qui respectent les règles.

Mais la campagne coûteuse organisée par les autorités flamandes n'est pas de nature à améliorer la situation.

Pour remédier effectivement au problème des camions surchargés, les pouvoirs publics doivent s'attaquer aux vrais responsables. Lancer une campagne sans la moindre concertation avec les travailleurs du secteur n'aura jamais l'effet escompté. En effet, les pouvoirs publics considèrent que le chauffeur peut décider en toute autonomie de transporter ou non une cargaison. Alors que rien n'est moins vrai !

Les chauffeurs dépendent en effet de leurs patrons. Ils ne peuvent refuser d'aucune manière un ordre de ce dernier. Pourtant, s'ils commettent une infraction au code de la route, celle-ci sera mise à charge des seuls chauffeurs. L'amende administrative que la Région flamande réservera au patron n'est qu'un emplâtre sur une jambe de bois. Si l'employeur refuse de payer l'amende administrative ou si le procureur décide d'engager quand même des poursuites, ce sera le chauffeur qui trinquera. Et comme il s'agit d'une infraction au code de la route, en cas de procès, le chauffeur sera rendu solidiairement responsable en même temps que l'employeur.

Pourtant, le client, le donneur d'ordre et/ou l'affréteur portent une responsabilité bien plus grande que le chauffeur. La pratique quotidienne démontre en effet que les routiers n'ont rien à dire au sujet de la manière dont leur camion est chargé. La manière dont ils sont traités aux quais de chargement et de déchargement est on ne peut plus éloquente : on n'attend certainement pas des chauffeurs qu'ils s'occupent du chargement de leur remorque.

La campagne flamande a ignoré complètement ces réalités, pour la simple raison que les pouvoirs publics flamands avaient "oublié" d'entendre les premiers intéressés. Ce n'est que quand l'UBOT a démolie dans la presse cette campagne "accroche", que les yeux se sont ouverts. Finalement un certain nombre de points ont encore pu être rectifiés à l'occasion d'une réunion entre syndicats et hauts fonctionnaires flamands. À cette occasion, l'UBOT a rappelé ses nombreuses propositions et initiatives visant à donner un caractère social et durable au secteur du transport routier. Elle a souligné également les progrès déjà réalisés. Le secteur a pris conscience de la nécessité d'une action préventive. Ainsi, il y aura sous peu un programme de formation qui sera utilisé à la fois dans la formation de base et dans les formations permanentes organisées dans le secteur. Ce programme apprendra aux chauffeurs l'abc des opérations de chargement et de déchargement.

Lors de la réunion l'UBOT a une nouvelle fois insisté auprès des pouvoirs publics pour qu'ils s'intéressent enfin à la qualification professionnelle des chauffeurs. En effet, un chauffeur formé et qualifié offre de bien meilleures garanties pour la sécurité routière que des contrôles sporadiques.

De son côté, l'administration flamande a demandé d'organiser à l'avenir une concertation sur une base régulière. A la suite des nombreux accidents récents survenus sur l'autoroute E17, l'administration se rend compte que l'opinion des chauffeurs professionnels sur les signalisations temporaires et les travaux routiers peut contribuer largement à améliorer la sécurité sur nos routes. L'administration flamande a promis d'adapter sa politique en matière de camions surchargés, en ce sens que la taxe supplémentaire flamande levée sur les camions surchargés ne sera pas mise à charge des chauffeurs.

Signalez les signalisations déficientes

Les signalisations déficientes, incomplètes ou abîmées augmentent le risque d'accident sur les routes. Avertissez votre section régionale ou le secrétariat fédéral de l'UBOT – Transport routier & Logistique lorsque vous rencontrez en cours de route une signalisation déficiente. Nous nous chargerons alors de prévenir immédiatement l'administration compétente.





Reduction de la durée de travail de 39 à 38 heures au 01.01.2003

La loi du 26 juillet 1996 de promotion de l'emploi et de sauvegarde préventive de la compétitivité prévoyait le passage à une durée de travail hebdomadaire maximale moyenne de 39 heures au 1er janvier 1999 et de 38 heures au 1er janvier 2003 pour tous les secteurs, et ce sans perte de salaire.

Comme les négociations avaient démarré tardivement en 1998, nous avons opté à l'époque dans le transport de marchandises & logistique pour une durée de travail effective de 39 heures/semaine accompagnée d'une augmentation salariale de 2,56%.

Mais il y a d'autres possibilités. En vue des négociations sur le passage aux 38 heures, l'UBOT voudrait refléter au mieux l'opinion de ses affiliés. Faites-nous donc savoir votre opinion au sujet des scénarios suivants.

Les fédérations patronales ont déjà formulé la proposition de passer le 1er janvier 2003 de 39 heures à 38 heures en moyenne par semaine en offrant le choix entre 3 systèmes. Voici les avantages et les inconvénients de ceux-ci.

1^e possibilité : travailler en moyenne 38 heures par semaine

- Votre salaire et votre indemnité de liaison augmentent immédiatement de 2,64 %;
- Vous ne devez travailler que 38 heures en moyenne par semaine;
- Votre salaire garanti en cas de jour férié, de maladie, d'accident du travail, de chômage économique, etc. augmente également.

2^e possibilité : prendre 6 "jours de compensation non payés"

- Votre salaire et votre indemnité de liaison augmentent immédiatement;
- Vous continuez à travailler 39 heures en moyenne par semaine;
- Votre salaire garanti en cas de jour férié, de maladie, d'accident du travail, de chômage économique, etc. augmente également;
- Vous avez six jours de vacances supplémentaires à prendre pendant l'année en accord avec votre employeur;
- Si pour une raison ou une autre vous ne prenez pas ces jours, vous ne subirez pas de perte de salaire puisque ces jours sont déjà intégrés dans votre salaire horaire.

3^e possibilité : prendre 6 "jours de compensation payés"

- Vous continuez à travailler 39 heures en moyenne par semaine;
- Votre salaire ne change pas;
- Vous avez six jours de vacances payés à prendre pendant l'année en accord avec votre employeur;
- Si pour une raison ou une autre vous ne prenez pas ces jours, vous n'aurez pas bénéficié de la réduction du temps de travail.

Choisir entre ces trois possibilités, c'est en réalité choisir entre la qualité (6 jours de congé payés supplémentaires) ou la quantité (augmentation immédiate de votre salaire).

L'UBOT a déjà réagi comme suit aux propositions des fédérations patronales :

- Pour nous, chacun des trois scénarios est possible, mais l'UBOT prendra définitivement position après une vaste consultation de tous les travailleurs.
- Le choix d'un scénario doit de préférence se faire dans les sous-secteurs respectifs du transport et de la logistique.
- Si le choix se porte sur le scénario qualitatif, c.-à-d. les six jours de compensation payés, les employeurs devront garantir que les travailleurs pourront effectivement prendre ces six jours.
- L'UBOT estime que dans le cas de la formule "jours de compensation payés", il doit être possible de discuter d'autres revendications qualitatives. Il serait inacceptable que les patrons défendent la qualité de la vie et du travail dans ce domaine alors que dans d'autres, tels le crédit temps, la pension sectorielle, la perte de la sélection médicale, ils refusent obstinément d'améliorer la qualité de la vie et du travail de leur personnel.

Discutez de ces propositions avec vos collègues et avec les délégués de l'UBOT dans votre entreprise. Informez votre délégué, votre permanent syndical ou votre secrétaire régional de votre préférence de sorte que nous puissions défendre une position démocratique lors des prochaines négociations. L'UBOT définira sa position après les vacances, au mois de septembre.



Des militants de l'UBOT du secteur transport de marchandises en train de discuter du passage aux 38 heures/semaine



Restructuration de WATCO

Les militants roulent des biceps

La Région flamande a pris la décision de réduire la subvention "environnement". Cette décision coûtera environ 2 millions d'euros au groupe Watco.

La direction de cette entreprise de traitement de déchets veut récupérer cette perte de 2 millions d'euros au moyen de restructurations dans les différents sièges. Dans la meilleure tradition patronale, c'est-à-dire celle de "diviser pour régner", Watco-Ouest envisageait d'entamer sur l'introduction de la semaine de quatre jours des négociations séparées par siège établi en Flandre Orientale et en Flandre Occidentale.

Les militants du groupe Watco-Flandre affiliés à l'UBOT ne se sont cependant pas laissés diviser. Le 23 février ils se sont réunis à Anvers pour dresser un premier état des lieux. Quinze jours plus tard, une deuxième réunion a été organisée à Gand avec les militants et les membres intéressés.

Lors de cette réunion, le passage à la semaine de quatre jours chez Watco-Ouest a été subordonné à pas moins de quinze conditions:

1. Maintien de la semaine de cinq jours pour la déclaration à l'ONSS (crédit temps, prépension, jours fériés, petit chômage, congé parental, salaire garanti et autres indemnités sociales).
2. Maintien des chèques repas dans le régime de cinq jours après accord de l'Inspection des lois sociales ou prise d'une initiative semblable n'entrant aucune perte de salaire.
3. Pas d'obligation pour les travailleurs de plus de 50 ans.
4. Système de tournée pour tous les travailleurs.
5. Application dans tous les sièges de Watco-Ouest.
6. Travail fourni un jour de récup prévu = 200%.
7. Pas de travailleurs intérimaires pour remplacer les travailleurs en récup et réalisation d'un accord pour tout recours à des travailleurs intérimaires.
8. Paiement à 150% de toute heure fournie au-delà de la limite

de 39h/semaine (38h/semaine à partir du 01/01/03).

9. Assimilation du congé éducation payé, des congés, de la maladie, du petit chômage, du récup et des accidents du travail à des jours travaillés.
10. Révision du système des primes (plusieurs chauffeurs sur un véhicule).
11. Arrêt général de l'extension des contrats de sous-traitance.
12. Présentation à court terme au CE et aux secrétaires syndicaux concernés d'un plan d'action et d'un plan financier global.
13. Les heures prestées doivent s'inscrire dans le cadre du règlement européen 3820/85 et de la loi du travail de 1971.
14. Rémunération équivalente de tous les chauffeurs, toutes commissions paritaires confondues : à travail égal, salaire égal !
15. Nécessité d'un accord sur le crédit temps.

C'est armée de ce cahier de revendications que l'UBOT a rencontré le 25 avril dernier la direction de Watco-Ouest. Si un accord formel n'est pas intervenu ce jour, la direction a déjà réalisé plus ou moins un certain nombre de revendications ou s'est dite d'accord pour en discuter ou pour rechercher un compromis. Toutefois, la direction s'est opposée formellement aux points 6, 11 et 14 de notre cahier.

Depuis la réunion du 25 avril, la volonté de restructurer de Watco-Ouest semble s'être affaiblie. Le status quo est maintenu et la direction n'a plus pris de nouvelles initiatives. Mais la concertation aussi est à l'arrêt. L'action spontanée des travailleurs de Watco-Bruges et la mobilisation générale amorcée par l'UBOT dans l'ensemble du groupe au niveau flamand ont apparemment incité la direction à la prudence. En tous les cas, l'UBOT et ses militants resteront vigilants.

Comité d'entreprise européen Watco

Lors d'une réunion des différentes centrales concernées de la FGTB et de la CSC, Paul Fobé, délégué de l'UBOT au siège de Watco à Burcht, a été élu membre du comité d'entreprise européen : les deux premières années il siégera comme suppléant, les deux années suivantes comme membre effectif.

Coup de semonce chez TRACOGAZ

Depuis novembre 2001, nous avons installé, non sans difficulté, une délégation syndicale UBOT chez TRACOGAZ situé à Feluy. Après une assemblée du personnel, un cahier de revendications a été déposé à la direction.

Malgré plusieurs rencontres avec celle-ci, aucune des demandes des travailleurs n'ont été mises en place. Les revendications des travailleurs ne sont ni extravagantes, ni impossible à réaliser. En effet, nous exigeons tout simplement que la direction applique les conventions du secteur,

c'est-à-dire entre autre :

- que les heures prestées soient payées correctement ;
- qu'une feuille journalière de prestation soit à disposition des chauffeurs !
- que des vêtements de sécurité soient distribués aux travailleurs!
- ...

Début mai, ne voyant rien venir de la direction, les travailleurs ont décidé d'arrêter le travail en date du 13 mai 02. Pendant, cet arrêt, des menaces sur l'emploi ont été proférées par le dispatch et l'administrateur délégué de l'entreprise. Ces intimidations n'ont pas perturbé la détermination des chauffeurs en grève ; bien au contraire, la solidarité est bien plus forte que les chantages.

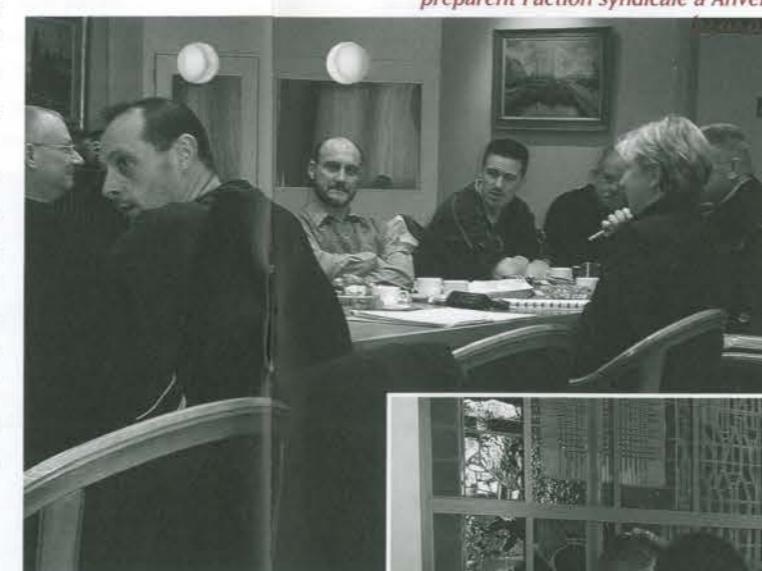
Ensuite, dès que le « Maître » de TRACOGAZ s'est rendu compte que la détermination des travailleurs était importante, une convention a été conclue.

Aussi fou que cela puisse paraître, le contenu du protocole d'accord se résume à l'application des CCT du secteur.

La direction reconnaît dès lors, implicitement, qu'elle n'applique pas les conventions collectives.

D'autre part, parallèlement à l'action menée, nous avons interpellé l'Inspection Sociale afin qu'il puisse rendre une petite visite à cet employeur peu scrupuleux.

En attendant que ce dernier se rende compte que nous ne sommes plus au 19^e siècle, la vigilance des délégués et des travailleurs de TRACOGAZ est de mise et ceux-ci sont toujours prêts à se mobiliser pour d'autres actions dans les prochaines semaines.



Des militants des différents sièges de Watco préparent l'action syndicale à Anvers



Des militants et des membres du groupe Watco se réunissent à Gand (10.03.02)

Taxis

Le taxi collectif dans l'impasse ?

Le décret flamand sur la mobilité de base, déposé par le ministre Steve Stevaert, crée la possibilité d'une coopération entre les transports publics et le secteur privé pour desservir les trajets non rentables. L'un des partenaires privilégiés de ce projet est évidemment le secteur des taxis parce que les taxis sont disponibles partout et à tout moment.

La réalisation de ce projet des taxis collectifs est un défi parce que 1^{er} il implique la reconnaissance du secteur des taxis comme un rouage des transports publics et 2^e il crée la possibilité de revaloriser la rémunération des chauffeurs de taxi sans mettre en cause la position concurrentielle du secteur. C'est donc confiants et convaincus de pouvoir mener ce projet à bien que nous nous sommes mis autour de la table avec le patronat.

Comme organisation syndicale, nous ne posons qu'une seule condition : la concurrence entre les partenaires intéressés ne pouvait se faire sur la base des conditions de travail et de salaire !

Nous proposons par conséquent de relever les salaires pour le transport de location (services de location de véhicules avec chauffeur) au niveau salarial des services réguliers spéciaux. De la sorte, le chauffeur de taxi toucherait, au moment où il accomplit une mission pour DE LIJN et ne roule donc plus au mètre, le même salaire que le chauffeur qui fait le trajet en autobus. Cela nous semblait d'ailleurs une proposition fort raisonnable puisque nous aurions tout aussi bien pu réclamer le salaire payé au conducteur roulant pour un loueur de la société DE LIJN.

Hélas, en commission paritaire, les patrons ont jugé nécessaire de remettre en question ce projet en faisant primer les intérêts d'une seule entreprise sur les intérêts du secteur dans sa globalité. Nous déplorons vivement que la fédération patronale n'ose prendre ses responsabilités pour assurer l'avenir de son secteur !

Commerce de combustibles

Flandre Orientale

Augmentation des salaires au 01.07.02

En vertu de la convention collective de travail conclue entre les organisations syndicales et la fédération patronale, les salaires du secteur Commerce de combustibles de la Flandre Orientale sont augmentés de 0,0743 euros le 1^{er} juillet 2002.

SALAIRS BRUTS DES TRAVAILLEURS DU COMMERCE DE COMBUSTIBLES - FLANDRE ORIENTALE AU 01.07.02

d'anc. Fonction	>3 a. €/h	>6 a. €/h	>9 a. €/h
Personnel de nettoyage	7.0706	7.1706	7.3706
Ouvriers & chauffeurs	9.4752	9.5752	9.6752
Personnel de garage qualifié	9.6067	9.7067	9.8067
Pers. de garage contremaître	9.7129	9.8129	9.9129
	10,0129		

Un syndicat en plein essor

dans un secteur en pleine mutation

Compte rendu d'une formation des militants

Une centaine de militants se sont réunis du 2 au 4 mai dernier au Floreal Blankenberge pour suivre la deuxième formation fédérale organisée par le secteur Transport routier & Logistique de l'UBOT. Le titre de la formation ("Un syndicat en plein essor dans un secteur en pleine mutation") couvrait un champ d'action très vaste. Lors de l'introduction plénière, les participants ont examiné les évolutions récentes et les réalisations syndicales dans leurs secteurs et sous-secteurs.

Ensuite ils ont discuté en six groupes de travail du développement d'une organisation syndicale démocratique et communicative dans des secteurs en pleine mutation. Le processus démocratique au sein de l'organisation syndicale a été testé et évalué à l'aide de thèmes concrets comme la flexibilité, la semaine de travail de 48 heures et l'élaboration d'un cahier de revendications. Les différents groupes de travail ont finalisé leur travail en proposant des plans d'action et des idées susceptibles d'améliorer la communication au sein du secteur Transport routier & Logistique. La réunion plénière qui clôturait la formation était l'occasion de présenter les plans et projets des différents groupes de travail.

Dans son introduction, Frank Van Thillo a esquissé la toile de fond sur laquelle était organisée la formation. Nous sommes à mi-chemin de la période entre les élections sociales de 2000 et de 2004. Une occasion idéale donc pour dresser un bilan et nous tourner vers l'avenir. Lors des élections sociales, les candidats de l'UBOT sont en premier lieu jugés sur les résultats obtenus dans l'entreprise, dans le secteur et au niveau interprofessionnel. Aujourd'hui, ses résultats se décomposent encore en deux volets : les réalisations des deux dernières années et nos projets pour les deux années à venir. Mais il y aussi un deuxième

élément : les résultats électoraux constituent également un baromètre de la manière dont les travailleurs sont impliqués et informés de toutes ces réalisations. Bref : aussi bien les résultats obtenus que notre action démocratique sont des facteurs essentiels qui contribueront à la confirmation, voire l'amélioration du succès obtenu lors des élections de 2000.

Dans la deuxième partie de son introduction, Frank a approfondi les réalisations des dernières années. A l'aide de graphiques il démontrait que les accords de 1999 et de 2001 ont impliqué pour tous les secteurs et sous-secteurs une augmentation accélérée du pouvoir d'achat. La stagnation des salaires, qui a caractérisé l'ensemble des secteurs du transport routier au cours des années 90, a été cassée. Outre l'amélioration du pouvoir d'achat, de bons résultats ont été obtenus dans la lutte contre la fraude sociale et des pas importants ont été franchis dans l'amélioration des conditions de travail. L'approbation en décembre 2001 de la directive européenne sur la semaine de 48 heures est le résultat d'une lutte syndicale menée des années durant au niveau européen, lutte conduite entre autres par l'UBOT. Que l'UBOT puisse présenter ce bilan positif est dû en premier lieu à un réseau croissant de militants qui :

- a occupé le terrain dans les entreprises et dont les employeurs ressentent aujourd'hui la présence;
- a mené au cours des dernières années – avec un succès croissant – des actions en cas de besoin;
- est alimenté par une information rapide et efficace grâce au Bulletin des militants, le magazine EN ROUTE et la multiplication des initiatives de formation.

De plus, l'UBOT a développé une vision sur le secteur liant les aspirations sociales des travailleurs au souci partagé par l'opinion publique de la sécurité routière et de l'environnement. En démontrant que nos revendications pour une amélioration des conditions de travail et la reconnaissance de la profession contribuent à l'amélioration de la sécurité routière pour tous, nous pouvons compter sur le soutien de larges couches de la société.

En conclusion de son exposé introductif, Frank Van Thillo s'est tourné vers l'avenir proche. Des problèmes épineux figurent encore à l'agenda européen. La révision du règlement relatif aux temps

de conduite et de repos, la discussion sur la formation professionnelle et dans le prolongement notre revendication de la reconnaissance de la qualification professionnelle en sont les principaux exemples. Dans notre pays, la discussion sur l'application de la directive sur la semaine de 48 heures doit commencer entre les interlocuteurs sociaux. Cette année l'UBOT devra être extrêmement attentive au renouvellement des contrats avec DE LIJN et des éventuels transferts de paquets. La flexibilité croissante dans les secteurs de la logistique sera sans doute un problème syndical brûlant. Le printemps 2003 sera marqué par des négociations sectorielles que nous commencerons déjà à préparer après les vacances d'été. Pour tous ces problèmes, l'UBOT entend veiller à ce que les travailleurs soient bien informés et soient associés aussi étroitement que possible au processus de décision syndical par l'intermédiaire de ses militants. Si nous réussissons à progresser dans tous ces domaines, les élections sociales de 2004 s'annoncent fort prometteuses pour le syndicat du transport de la FGTB.

travaux sur le renouvellement des contrats avec DE LIJN et sur les prochaines négociations sectorielles. La mission des différents groupes de travail était d'informer leurs collègues au travail de ces thèmes et de traduire l'opinion de ceux-ci dans une situation de négociation ou au sein des structures syndicales.

Le samedi matin 4 mai, la formation a été clôturée par une deuxième session plénière au cours de laquelle les porte-parole des 6 groupes de travail ont présenté le résultat de leurs réflexions à l'ensemble des participants. Cette présentation a été suivie par un débat animé avec Frank Van Thillo sur les attentes réalistes pour les prochaines négociations et sur les éléments devant conduire à l'établissement d'un cahier revendicatif maximaliste, mais équilibré et réaliste. En guise de conclusion, il a été convenu d'organiser une vaste consultation des membres au sujet des modalités du passage de la semaine de 39 heures à la semaine de 38 heures.



La fatigue tue Action du 15 octobre 2002.

Cette année encore les syndicats du transport du monde entier mèneront des actions sous le slogan "La fatigue tue". La Fédération Internationale des Ouvriers du Transport (FIT) a récemment décidé de fixer la date de cette journée d'action mondiale au 15 octobre 2002. Les actions qui seront menées en Europe et dans notre pays doivent encore être décidées par la Fédération européenne des Ouvriers du Transport (ETF). Même après l'approbation de la directive relative à la semaine de 48 heures, la campagne sur le thème « La fatigue tue » reste absolument nécessaire en Europe et en Belgique, et ce d'autant plus que la Commission européenne s'apprête à revoir le règlement européen relatif aux temps de conduite et de repos (CE 3820/85). Vous trouverez plus de détails sur l'endroit, le moment et les objectifs précis des actions en Belgique dans la prochaine édition de notre magazine.

15 OCTOBRE 2002 Journée internationale d'action des travailleurs des transports routiers



**LA FATIGUE
TUE!**

réduisons le temps de travail

www.itf.org.uk



Jana & Luna



Jana et Luna sont nées le 29 mai dernier. Les deux filles et la maman, Sabrina, se portent très bien. Le papa, Frank Van Thillo, savoure son bonheur et tient à remercier tous ceux qui au cours du dernier mois ont partagé son impatience et sa joie.

Section régionale de l'UBOT Campine-Malines

Les militants de la section « Campine-Malines » sont eux aussi demandeurs d'avoir des formations, ce que nous ne pouvons qu'applaudir. Un certain nombre de militants suivent l'école de cadres qui fonctionne d'ailleurs très bien, tant à Malines qu'en Campine. Et une partie des militants suivent aussi les formations sectorielles.

Le 7 mars dernier le coup d'envoi d'une première formation régionale a été donné dans cette section de l'UBOT. En collaboration avec le service d'étude de la FGTB de Campine, une journée de formation a été organisée concernant les informations économiques et financières (IEF). A la demande des participants, cette première session a été suivie par une deuxième le 20 mars 2002.



Réunion d'information sur le crédit temps Section régionale d'Anvers



L'intérêt des membres et des militants pour la formule du crédit temps est très grand. A Anvers, l'UBOT a donc organisé une réunion d'information sur le sujet le 19 avril dernier. Nadine Vandenbroeck de la FGTB anversoise a exposé la convention interprofessionnelle n° 77 réglant le crédit temps.

L'intérêt manifesté par les membres pour le système du crédit temps démontre la nécessité d'arriver à une convention supplémentaire dans le secteur Transport de marchandises & Logistique, ne fût-ce que pour ouvrir l'accès des travailleurs aux primes d'encouragement régionales. Mais à ce jour les fédérations patronales du transport de marchandises et de la logistique refusent de conclure une telle convention qui ne leur coûte pourtant pas un rond !

Pour mieux vous servir

L'UBOT a organisé le 26 mars dernier une formation au profit des collaborateurs des sections francophones. Les secrétaires et collaborateurs ont ainsi pu se familiariser avec la nouvelle version du logiciel permettant de calculer les salaires des chauffeurs de camion. Ce type de formations vise évidemment à améliorer encore la qualité des services rendus aux membres.



Services d'inspection La coopération renforce la capacité d'action

Dans la foulée de la crise du diesel en 2000, les interlocuteurs sociaux et les pouvoirs publics ont conclu un protocole d'accord concernant la lutte contre la concurrence déloyale menée sur le dos des travailleurs. L'une des mesures convenues à l'époque était l'organisation d'une coopération structurelle entre les différents services d'inspection. Cette coopération est aujourd'hui un fait et elle sera sans aucun doute un instrument puissant dans la lutte contre les entreprises qui refusent de respecter les lois sociales, les conventions collectives ou les règles de la circulation.

Sept services seront dorénavant impliqués au contrôle du transport routier : le ministère de la Justice, le ministère des Affaires sociales, l'ONSS, l'administration des douanes (ministère des Finances), le ministère des Communications, la police fédérale et le service d'inspection des lois sociales (ministère de l'Emploi et du Travail). Ces services collaborent désormais dans le cadre d'une structure permanente dirigée par un comité directeur. La coordination est assurée par les cellules flamande et wallonne "transport" de l'inspection des lois sociales.

Grâce à cette nouvelle structure, les contrôles de la fraude sociale dans le transport routier seront plus fouillés et plus efficaces parce que les services échangeront davantage de données et de savoir-faire. Ils pourront en outre disposer d'un certain nombre d'outils fort utiles tels une banque de données et un vademecum des infractions les plus fréquentes. Le comité directeur et les deux services de coordination établiront un planning annuel et organiseront des contrôles ciblés.

Cette coopération entre les différents services et les contrôles renforcés qui s'ensuivront constituent une bonne nouvelle pour tous les travailleurs du secteur : en premier lieu pour les travailleurs victimes d'un patron peu sérieux, mais aussi pour les travailleurs occupés chez un patron respectueux des lois sociales et des règles de la circulation. Car n'oublions pas que les innombrables abus mettent les entreprises sérieuses dans une position peu confortable pour affronter la concurrence des entreprises déloyales, ce qui entraîne à son tour une pression à la baisse sur les salaires dans l'ensemble du secteur !

Sélection médicale

Dans notre édition précédente nous avions publié un article sur la sélection médicale. Vous avez pu y lire que l'Union européenne envisageait d'assouplir les critères très sévères en matière de capacité visuelle, et que la ministre des Communications et de la Mobilité avait déjà pris un certain nombre de mesures transitoires pour la Belgique. Cet article a suscité pas mal de réactions qui montrent que personne ne voit encore clair dans la sélection médicale. C'est pourquoi nous avons décidé d'exposer encore une fois la situation et d'épingler les problèmes qui pourraient surgir.

A partir du 1er octobre 2003 la preuve de sélection médicale sera supprimée comme document spécifique pour tous les chauffeurs disposant au moins d'un permis de conduire C et pour tous les conducteurs dans le transport de personnes. Ce document spécifique sera remplacé par une attestation d'aptitude à la conduite, condition à l'obtention du permis de conduire. Ce permis de conduire portera une date d'échéance pour ces catégories. Pour le renouvellement de ce permis de conduire, il faudra passer un nouvel examen médical en vue de l'obtention d'une attestation d'aptitude à la conduite. Autrement dit : à partir d'octobre 2003, le permis de conduire fera foi de preuve d'aptitude à la conduite.

Un deuxième élément dont il faut tenir compte : les règles de la sélection médicale ont été rendues plus sévères. La directive européenne a été transposée dans la législation belge par un arrêté royal de 1998. Cette directive prévoit notamment qu'une capacité visuelle de 8/10 et de 5/10 est requise pour conduire un camion ou un autocar, alors qu'auparavant la norme était de 8/10 et 2/10. Qu'est-ce que cela signifie concrètement ? Jusqu'au 30 septembre 2003 les situations suivantes peuvent se présenter :

- Un chauffeur possède un permis de conduire datant d'avant le 1er janvier 1989. Il était dispensé (à l'exception du permis de conduire D et du transport de personnes) de l'obligation de posséder une preuve de sélection médicale pour la catégorie pour laquelle il avait un permis de conduire.

- Un chauffeur possède un document spécifique de sélection médicale (obtenu entre 1995 et 1999) dont la date de validité expire avant le 1er octobre 2003. Cette preuve de sélection médicale est basée sur la norme de 8/10 et 2/10 pour la capacité visuelle.

- Le chauffeur possède une attestation d'aptitude à la conduite (postérieure à 1998) liée directement au permis de conduire. Cette attestation d'aptitude est déjà basée sur la norme plus sévère de 8/10 et 5/10.

A partir du 1er octobre 2003 tous les conducteurs possédant au moins un permis de conduire C (ainsi que les conducteurs dans le transport de personnes) devront disposer d'une attestation d'aptitude à la conduite liée au permis de conduire et qui devra être renouvelée à l'expiration de sa date de validité.

Où se situent maintenant les problèmes et comment les résoudre ?

- Pour les chauffeurs qui ont obtenu leur permis lié à une attestation d'aptitude à la conduite après 1998, il n'y a normalement pas de problème.
- Les chauffeurs qui ont reçu entre 1995 et la fin de 1998 une attestation d'aptitude spécifique expirant avant le 1er octobre 2003 : ils ont obtenu cette attestation sur la base de la norme 8/10 et 2/10 et sont maintenant confrontés à la norme plus sévère 8/10 et 5/10, ce qui constitue un problème pour certains chauffeurs, plus particulièrement pour ceux qui souffrent d'amblyopie (perte de vision d'un œil, appelée communément "œil paresseux").

Pour ces chauffeurs on recherche actuellement une solution. Grâce au progrès de la science, l'Europe est arrivée à la conclusion que la norme de 8/10 et 2/10 est trop sévère. C'est pourquoi le Commissaire européen des Transports va proposer de modifier la directive en question afin de rétablir les droits acquis de ce groupe de chauffeurs. Comme cette adaptation de la directive européenne prendra quelque temps, le Conseil des ministres a décidé au mois de décembre 2001 d'adapter l'AR de 1998. Une disposition sera insérée dans cet AR par laquelle les détenteurs d'un permis de conduire C ou D délivré avant le 1er octobre 1998 pourront obtenir une prorogation sur base de la réglementation antérieure. Toutefois, la publication de ce nouvel arrêté royal pourrait se faire attendre encore quelque temps. C'est pourquoi l'ONEm a pris une mesure transitoire qui s'applique aux conducteurs ayant perdu leur sélection médicale à la suite des nouvelles normes plus sévères, mais pouvant bénéficier de la dérogation annoncée : les entreprises pourront mettre ces conducteurs en chômage économique temporaire pour cause de force majeure jusqu'au moment de la publication de l'arrêté royal et les maintenir ainsi en service.

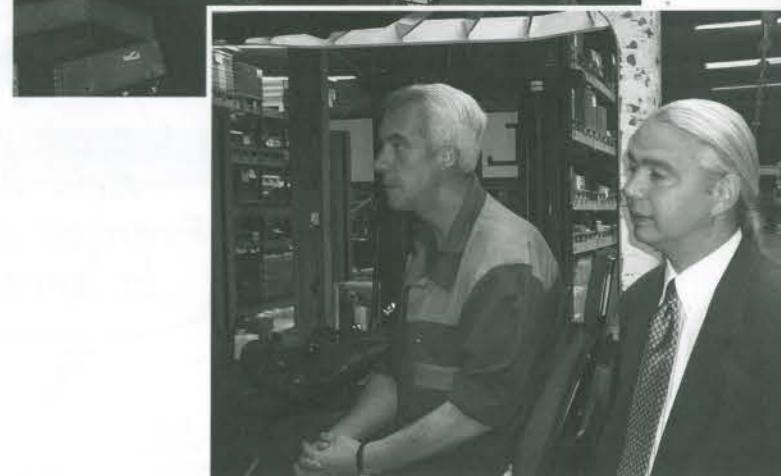
- Les chauffeurs qui ont obtenu un permis de conduire C ou CE avant 1989 et qui n'ont encore jamais été soumis à la sélection médicale, doivent obtenir d'ici le 1er octobre 2003 un nouveau permis de conduire lié à la sélection médicale. Les chauffeurs qui n'obtiendront pas leur sélection médicale se trouveront confrontés à un énorme problème : ils perdront leur permis de conduire et leur emploi. Ce qui est évidemment un drame pour certains chauffeurs âgés. Le secteur devra donc faire face solidairement à ce problème.

Déjà en 2001, à l'occasion des précédentes négociations sectorielles, l'UBOT avait mis en garde contre ce drame qui se profilait à l'horizon. Pour nous, il n'y a qu'une solution : un fonds sectoriel octroyant une indemnité mensuelle complémentaire aux chauffeurs qui se retrouvent sans emploi à la suite de la perte de leur sélection médicale. Lors des négociations de 2001, les

patrons n'étaient pas disposés à aborder la question. Les négociations qui commenceront au début de 2003 seront donc la dernière chance pour les patrons de démontrer que le secteur possède quand même un visage humain qui ne traite pas ses travailleurs comme des chiens.

Responsables syndicaux d'Estonie visitent l'entreprise Speed Colli

Le vendredi 24 mai l'UBOT a reçu la visite d'une délégation de trois responsables du syndicat estonien EAKL. Parmi eux se trouvait Hannes Roosaar, secrétaire de la centrale du transport et des travaux routiers. La délégation a visité la section logistique de Speed Colli et a discuté avec Marcel Beckers et Rik De Clippeleir de l'action syndicale dans les secteurs du transport et de la logistique. La délégation estonienne a séjourné six jours dans notre pays à l'invitation de la FGTB fédérale interprofessionnelle.



Merci Michel ! Bonne route, Mia !

Le mois dernier la FGTB, réunie en congrès statutaire, a pris congé de son président Michel Nollet, à la tête de notre grande FGTB depuis 1995. Auparavant il avait assumé la présidence de la Centrale Générale. Michel, qui a commencé sa carrière comme simple militant, a vraiment gravi tous les échelons de l'organisation syndicale : de simple délégué syndical à la présidence de la FGTB interprofessionnelle en passant par la présidence de la Centrale Générale. Au cours des sept années de sa présidence, Michel Nollet a poursuivi le développement et le renforcement de la FGTB. Nous nous souviendrons de lui comme d'un militant qui a lutté de toutes ses forces pour supprimer les différences inéquitables entre le statut des ouvriers et celui des employés. C'est d'ailleurs grâce à son action que le jour de carence sera supprimé définitivement en 2004. Au nom du secteur Transport routier & Logistique, nous disons : merci Michel !

Au même congrès Mia De Vits a été élue présidente de la FGTB. Mia est ainsi la première femme qui arrive à la tête d'une organisation syndicale dans notre pays. La FGTB devance ainsi de plusieurs longueurs tous les grands mouvements sociaux en Belgique. André Mordant, secrétaire général de la Centrale Générale des Services Publics (CGSP), succède à Mia au poste de secrétaire général de notre organisation interprofessionnelle. Nous disons à Mia et à André : bonne route !





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.