



SECRETARIAT FEDERAL UBOT TRANSPORT ROUTIER

Werner De Clercq - 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
 ABVVKD.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

Propagandiste: Sandra Langenus

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
 btb.vilvoorde@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
 ubot.liege@skynet.be
 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 Georges Maes

9041 Oostakker - Oostakkerdorp 24
 btb.gent@skynet.be
 Tél.: 09/218 79 80 Fax: 09/218 79 81
 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 - Vermorgenstraat 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
 btb.roeselare.l@skynet.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 1er mardi matin du mois

7130 Binche - rue Gilles Binchois 16
 Tél.: 071/64 13 80 Fax: 071/32 29 58
 le 1er et 3ième jeudi du mois: 9.00 h - 11.30 h

7500 Tournai - rue Roger de la Pasture 4

Propagandiste: Jean-Marie Lamarque

fgbtvd.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 3ième 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 1er vendredi du mois: 09.30 h - 11.30 h

Secrétaire Charles Vandecasteele

7700 Mouscron - rue du Val 3
 charles.vandecasteele@accg.be
 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
 octobre - novembre - décembre
 éditeur responsable: Ivan Victor
 Paardenmarkt 66, 2000 Anvers 1

Dans ce numéro:

- 7** Nouveaux contrats De Lijn,
- Actions chez Verhenne à**
- Marke | 8 Alcatel entraîne**
- FedEx Logistics | 9 Menace**
- de licenciements chez Group 4**
- Courier ? | 11 Grèves chez Van**
- Gend & Loos et chez Ziegler |**
- 15 La Deutsche Post présente**
- son programme "STAR" |**
- 18 Le 16e Congrès statutaire**
- d'après-guerre de l'UBOT |**
- 21 Après le congrès de l'UBOT:**
- Le groupe professionnel TR & L**
- continue sur la voie tracée |**
- 24 6e journée d'action mondiale du**
- transport routier: La fatigue tue**

FGTB Union Belge des Ouvriers du Transport

EN route



contenu

Editorial	3
Autobus et autocars	4
Transport & manutention	8
Déménagements	12
Taxis	14
Assistance dans les aéroports	15
Commerce de combustibles	16
Divers	18

Composez notre
numéro direct
pour aller vite

Quand vous composez le numéro général du quartier général de l'UBOT, le 03/224.34.11, vous entendez d'abord une voix qui vous propose un menu. Elle vous demande de choisir la langue dans laquelle vous voulez continuer : "Si vous préférez le français, faites le 2". L'ordinateur vous demande ensuite de choisir votre groupe professionnel. Pour le Transport routier & Logistique, vous devez faire le 4. Le central téléphonique électronique aide les personnes qui ne sont pas familiarisées avec l'UBOT à trouver leur chemin dans notre structure. Il s'agit cependant d'une procédure qui prend beaucoup de temps pour les membres et les militants qui connaissent bien notre organisation. Les membres du groupe professionnel Transport routier & Logistique peuvent éviter le central électronique en composant le numéro direct du secrétariat fédéral du groupe professionnel, à savoir le 03/224.34.34.

colophon

Ivan Victor **Rédaction**
 Werner De Clercq
 Luc Van Overberghe
 Véronique De Roeck
 Carine Dierckx
 René Degryse
 Lieve Pattyn
 Rita Lemmens

BTB **Photos**
 René Degryse

Arnout Fierens **Cartoon's**

Le groupe professionnel Transport routier & Logistique continue sur la voie tracée

L'UBOT s'est réunie en congrès statutaire le 25 octobre dernier. Vous avez peut-être même assisté à ses travaux. Le congrès statutaire est pour la centrale le moment privilégié pour évaluer l'action passée, définir des objectifs nouveaux et décider de la reconduction du président et des secrétaires fédéraux dans leurs mandats respectifs.



Lors de différentes réunions préparatoires au congrès, il s'est avéré — pour ce qui concerne ce dernier point — qu'il n'y avait pas d'unanimité au sein du secteur Transport routier & Logistique. Le Comité fédéral, l'organe suprême de l'UBOT entre deux congrès, confirma le 21 octobre par un vote que le congrès ne voterait pas la confiance à Frank Van Thillo, qui préféra donc à partir du 24 octobre se séparer en ami plutôt que d'affronter le congrès. Le lendemain, le congrès décida par 93% des voix et 7% d'abstentions de ne pas reconduire Frank dans son mandat de secrétaire fédéral Transport routier & Logistique.

Ce rebondissement tout à fait imprévisible a engendré bien sûr quelques conséquences désagréables, tant sur le plan humain que sur le plan de l'organisation, qu'il vaut mieux éviter entre camarades. Une solution satisfaisante a donc pu être trouvée aux aspects personnels, mais pour les aspects organisationnels, il n'a plus été possible de présenter au congrès un nouveau candidat secrétaire.

Je tiens toutefois à rassurer tous les militants. Le Bureau exécutif de la centrale a pris toutes les dispositions pour assurer le bon fonctionnement du groupe professionnel. L'orientation syndicale suivie par le secteur sera intégralement respectée, voire renforcée. La résolution du secteur Transport routier votée par le congrès est claire à ce sujet. Plus loin dans ce numéro, nous consacrons une

large attention à la résolution de notre groupe professionnel et au congrès lui-même.

D'autre part, nous avons déjà lancé la procédure d'élection d'un nouveau secrétaire fédéral. Le mercredi 20 novembre le comité fédéral de notre groupe professionnel Transport routier & Logistique a décidé de présenter la candidature de Werner De Clercq au poste de secrétaire fédéral. Il appartient ensuite au Comité fédéral de la centrale UBOT d'accepter ou de refuser cette candidature. Comme le Comité fédéral de la centrale se réunissait seulement le 4 décembre, c'est-à-dire après la sortie des presses de ce numéro, nous ne pourrons vous présenter le nouveau secrétaire fédéral que dans notre prochaine édition.

Ivan VICTOR
Président UBOT

Autobus et autocars

Tranche d'ancienneté pour les chauffeurs ayant 20 années de service chez les loueurs De Lijn

La CCT 2001-2002 conclue pour le personnel roulant des loueurs DE LIJN prévoit l'introduction progressive d'une carrière pour les chauffeurs au moyen de "tranches d'ancienneté". C'est pourquoi le salaire horaire de base des chauffeurs ayant une carrière de 20 ans ou plus a été relevé le 1er septembre 2002 de € 0,0744.

Voici les salaires payés par
les loueurs DE LIJN au 01.09.02

Ancienneté	Salaire horaire en €	Salaire horaire entre 20 et 06 h en €	Salaire horaire dimanches et jours fériés en €
0 années	10,9324	12,0924	21,8648
0,5 année	11,0014	12,1614	22,0028
1 année	11,0980	12,2580	22,1960
2 années	11,2113	12,3713	22,4226
3 années	11,3085	12,4685	22,6170
4 années	11,4219	12,5819	22,8438
6 années	11,5888	12,7488	23,1776
8 années	11,7553	12,9153	23,5106
10 années	11,9282	13,0882	23,8564
12 années	12,0236	13,1836	24,0472
14 années	12,1184	13,2784	24,2368
16 années	12,3214	13,4814	24,6428
18 années	12,4190	13,5790	24,8380
20 années	12,5913	13,7513	25,1826
22 années	12,6896	13,8496	25,3792
24 années	12,7873	13,9473	25,5746
26 années	12,8852	14,0452	25,7704
28 années	12,9828	14,1428	25,9656
29 années	13,0810	14,2410	26,1620

La même CCT prévoit encore les tranches d'ancienneté suivantes:

01.09.03: + € 0,0744/heure pour les chauffeurs ayant 25 années d'ancienneté ou plus

01.09.04: + € 0,0744/heures pour les chauffeurs ayant 5 années d'ancienneté ou plus

Navettes et lignes internationales 2% d'augmentation salariale et indexation au 1er octobre 2002

En vertu du protocole d'accord conclu l'année dernière entre les organisations syndicales, dont l'UBOT, et la fédération patronale, les salaires pour les navettes et les lignes internationales ont été relevés de 2% le 1er octobre 2002. En outre, ces nouveaux salaires ont été augmentés à la même date de 1,3% (adaptation à l'évolution de l'index santé).

Salaires pour navettes et lignes internationales
au 01.10.2002

	Indemnité journalière brute €	Indemnité RGPT €
2 chauffeurs et plus		
11h	61,08	11 X 0,95
12h	67,36	12 X 0,95
13h	73,70	12 X 0,95
14h	80,02	12 X 0,95
15h	86,34	12 X 0,95
16h	92,69	12 X 0,95
17h	98,95	12 X 0,95
18h	105,30	12 X 0,95
19h	111,60	12 X 0,95
20h	117,94	12 X 0,95
21h	124,28	12 X 0,95
22h	130,59	12 X 0,95
1 chauffeur		
10h	72,79	10 X 0,95
11h	80,89	11 X 0,95
12h	88,93	12 X 0,95
13h	97,21	12 X 0,95
14h	105,30	12 X 0,95
15h	113,50	12 X 0,95

Salaires tourisme: indexation au 01.10.2002

Les salaires dans le secteur tourisme ont été adaptés à l'évolution de l'index santé (+ 1,3%) le 1er octobre 2002.

Autocars – secteur tourisme : situation au 01.10.2002

Temps de service	Indemnité jour- nalière brute €	Indemnité RGPT €
Jusqu'à 05h15'	37,37	0,95 €/h
de 05h16' à 12h	73,73	0,95 €/h de 12h max.
de 12h01' à 14h	80,21	
Par heure au-delà de 14h	6,48	

Indexation dispositions communes pour tourisme, navettes et lignes internationales

Des heures supplémentaires

- Des heures supplémentaires à payer pour une amplitude > 1605,5h par semestre (du 01/01 au 30/06 ou du 01/07 au 31/12): 9,72 €/h.
- Les heures supplémentaires effectuées les dimanches, jours fériés et leurs jours de compensation sont indemnisées à : 12,96 €/h.

Indemnité pour :

- Jour d'inactivité à l'étranger : 61,82 €.
- Prestation de < 05h15' effectuée entièrement à l'étranger: 61,82 € (+ indemnité RGPT).
- Travail de garage :
 - jusqu'à 06h30' d'amplitude: 61,82 €.
 - de 06h31' à 08h d'amplitude: 73,73 €.
- Travail du dimanche:
 - paiement de la prestation au tarif normal.
 - récupération endéans les 6 jours : pas de salaire.
 - récupération plus tard 73,73 €.
- Travail aux jours fériés:
 - paiement de la prestation au tarif normal.
 - récupération (endéans 6 jours ou plus tard) 73,73 €.
- Déplacement de > 05h15' avec un autre moyen de transport: 61,82 €.

Salaire horaire chômage technique:
9,4460 €

En cas de travail mixte:

- autobus-autocar: l'indemnité journalière entière ressort de l'indemnité autobus.
- autocar-services spéciaux autobus : indemnité journalière entière en fonction du secteur auquel est dédié le plus grand nombre d'heures.

Attention : depuis le 01.10.2001 une chambre d'hôtel doit être prévue pour les chauffeurs de navettes en cas de services avec nuitées !!!

Salaires horaires bruts personnel de garage à partir du 01.05.02

En vertu de la convention collective conclue l'an dernier dans la commission paritaire pour le personnel de garage, les salaires horaires des catégories "manoeuvre service" et "manoeuvre service (10 ans d'ancienneté)" sont augmentés de € 0,07 le 1er octobre 2002. Les salaires des autres catégories du personnel de garage sont augmentés proportionnellement.

Salaires horaires bruts personnel de garage à partir du 01.10.02		
Fonction	Tension salariale	Salaire horaire brut 38 h-semaine
A.1.1. Manoeuvre "Service"	/	€ 9,12
A.1.2. Man. "Service" (10 ans anc. firme)	100	€ 9,53
A.1.3. Man. "Service" (20 ans anc. firme)	105	€ 10,01
A.2.1. Manoeuvre	100	€ 9,53
A.2.2. Manoeuvre (10 ans anc. firme)	105	€ 10,01
A.2.3. Manoeuvre (20 ans anc. firme)	110	€ 10,48
B. Manoeuvre qualifié	110	€ 10,48
C. Ouvrier qualifié 2 ^{ème} cat.	122	€ 11,63
D. Ouvrier qualifié 1 ^{ère} cat.	128	€ 12,20
E. Ouvrier hors catégorie	137	€ 13,06

Prime de fin d'année 2002

AUTOCAR: 1.542,83 €

- Dont le Fonds paie une avance de 74,37 €
- Paiement avant le 31 décembre '02
- Année de référence : 2002
- Ancienneté: min. 6 mois
- Prestation: 10 jours effectués = 1 mois entier
- Assimilation: vacances légales, maladie, accident du travail (max. 6 mois)

Bus/DE LIJN: pour les nouveaux contrats depuis le 01.03.02: 2.066,93 €

Bus/DE LIJN : pour les contrats actuels : 2.119,45 €

- Dont le Fonds paie une avance de 74,37 €
- Paiement avant le 31 décembre '02
- Année de référence : 2002
- Prestation: 10 jours effectués = 1 mois entier
- Assimilation : vacances légales

BUS/TEC: 1.914,83 €

- Dont le Fonds paie une avance de 74,37 €
- Paiement avant le 31 décembre '02
- Année de référence : 2002
- Prestation: 10 jours effectués = 1 mois entier
- Assimilation: vacances légales

SERVICES SPECIAUX: 1.542,83 €

- Dont le Fonds paie une avance de 74,37 €
- Paiement: 50% avant 31.12.02 et 50% avant 10.01.03
- Année de référence : 2002
- Prestation: 10 jours effectués = 1 mois entier
- Assimilation: vacances légales, maladie, accident du travail (max. 6 mois)

GARAGE:

- Montant = salaire hor. décembre 2002 X 38 X 52 : 12
 - Dont le Fonds paie une avance de 74,37 €
 - Paiement avant le 20 décembre '02
 - Période de référence: 01.12.2001 - 30.11.2002
 - Ancienneté: 3 mois
 - Prestation: 1 mois commencé = 1 mois entier
 - Assimilation: suspension de contrats - prestations effectives sauf:
 - maladie excédant les 30 jours
 - maladie professionnelle ou accident du travail (max. les 12 premiers mois)
 - chômage économique (> 120 jours/an)
- Chaque jour non assimilé de suspension du contrat - moins 1/260^{ème}.

Prime syndicale 2002 :

La prime syndicale pour 2002 est égale à :

106,00 € pour les travailleurs à temps plein;
53,00 € pour les travailleurs à temps partiel.

Pour avoir droit à la prime syndicale, vous devez avoir été au service d'une entreprise d'autobus (service public ou spécial) ou d'autocar entre le 01.04.2002 et le 30.06.2003. De plus, vous devez être affilié depuis un an au moins à une organisation syndicale. Aux alentours du 1er avril 2003, le Fonds social va envoyer aux ayants droit une carte de légitimation. Après contrôle du carnet syndical et en échange de la carte de légitimation, le secrétariat local de l'UBOT vous payera votre prime syndicale. Les paiements se feront durant la période du 1er avril au 30 novembre 2003 inclus. Si vous êtes dans l'impossibilité de passer vous-même à votre permanence syndicale, vous pouvez envoyer votre carte de légitimation, pourvue du numéro de votre compte bancaire et de votre signature, au secrétariat régional de l'UBOT qui versera alors la prime sur votre compte.

Nouveaux contrats De Lijn actions chez Verhenne à Marke

Début octobre le Conseil d'administration de la Vlaamse Vervoersmaatschappij a décidé du renouvellement des contrats avec les loueurs. Au total 79 contrats ont été attribués à quelque soixante entreprises privées. L'attribution a été faite selon les règles imposées par l'Union européenne. Il s'agit de contrats d'une durée de 5 ans. Sous la pression des organisations syndicales, il a été tenu compte lors de l'adjudication du respect des conditions de travail et de salaire. Même si la majorité des loueurs conservent leur kilométrage total, l'opération engendre bien des problèmes pour les travailleurs. Et nous ne visons pas seulement le drame que vivent les travailleurs occupés dans les quelques entreprises qui ont perdu tout contrat, mais aussi les entreprises dans lesquelles, même si l'emploi n'y est pas remis en cause, les changements des contrats ont des conséquences fort désagréables pour les chauffeurs.

Pour les 25 chauffeurs de la firme Verhenne, qui fait partie d'Eurobusholding, le coup fut très dur à encaisser. Cette entreprise d'autocar située à Marke près de Courtrai en Flandre Occidentale, qui jouit d'une excellente réputation pour l'application correcte des conditions de travail et de salaire, a perdu son contrat avec DE LIJN. A l'annonce de la mauvaise nouvelle, les travailleurs, conscients que la perte du permis d'exploitation signifiait aussi la perte de leur emploi et de leur revenu après le 31 décembre, ont immédiatement arrêté le travail. Qu'un autre loueur fût candidat à la

reprise d'un certain nombre de bus, mais pas des travailleurs de Verhenne, n'a fait qu'accroître leur colère. La fédération patronale des loueurs et les syndicats avaient pourtant convenu formellement qu'en cas de transfert de contrats, le nouveau loueur reprendrait les chauffeurs avec maintien de leur salaire et de leur ancienneté. Pour obtenir le respect de cet accord, qui a d'ailleurs été repris dans le cahier de charges de la société DE LIJN, les chauffeurs de Verhenne se sont rendus le jeudi 3 octobre au siège de la société. Grâce à l'intervention de l'UBOT auprès des loueurs qui ont repris des services à Verhenne, une quinzaine de chauffeurs ont entre-temps acquis la certitude de conserver leur emploi le 1er janvier 2003, même si c'est chez un autre employeur. Mais une dizaine de chauffeurs - tous des militants de l'UBOT - FGTB - restent provisoirement les mains vides. Pour ces travailleurs aussi, il faudra trouver une solution digne.

Au niveau flamand les organisations syndicales, dont l'UBOT, et la fédération patronale tentent maintenant de faire respecter les accords conclus dans les entreprises concernées. Il est évident que les partenaires sociaux comptent fermement sur la collaboration de DE LIJN.

Plusieurs membres nous ont entre-temps signalé que les nouveaux contrats provoquent des problèmes pratiques imprévus. A la suite des transferts de contrats entre entreprises, certains chauffeurs seront amenés à rouler sur d'autres lignes. Certains d'entre eux seront ainsi confrontés à des déplacements plus longs et plus difficiles entre le domicile et le lieu de travail, déplacements qui, dans le secteur des autobus, ne sont pas remboursés s'ils ne sont pas effectués avec un moyen de transport public. Voilà un autre problème qui devra être abordé dans le cadre des prochaines négociations sectorielles.

Action des chauffeurs de Verhenne devant le siège de DE LIJN



Transport de marchandises & logistique

Augmentation des salaires au 01.12.02 pour le personnel roulant

Les négociations concernant la programmation sociale pour la période 2003-2004 dans le secteur transport de marchandises & logistique commenceront début 2003. Mais d'abord il faut encore parachever la programmation sociale précédente par l'octroi d'une augmentation salariale au personnel roulant. En vertu de la CCT de 2001, le salaire horaire pour les salaires réels et barémiques du personnel roulant est augmenté de 0,0248 euro le 1er décembre 2002. Dès que les nouveaux barèmes sectoriels seront connus, nous informerons nos militants au moyen d'un bulletin. Et les nouveaux barèmes seront bien sûr publiés dans la prochaine édition de notre magazine.

Prime syndicale 2002

La prime syndicale 2002 payée aux travailleurs du secteur Transport de marchandises par route pour compte de tiers et dans le secteur de la Manutention de choses est égale à 102,00 €.

Conditions d'octroi :

- soit figurer chaque trimestre de la période de référence (01.07.2001 au 30.06.2002) dans la déclaration ONSS d'un ou de plusieurs employeurs des secteurs transport ou manutention de marchandises pour compte de tiers relevant de la catégorie ONSS 083, et ce pour au moins :
 - 42 jours travaillés et/ou assimilés dans le régime de 5 jours;
 - 50 jours travaillés et/ou assimilés dans le régime de 6 jours;
- soit avoir pendant la période de référence un salaire brut déclaré à l'ONSS d'au moins 9,915,74 € par un ou plusieurs employeurs des secteurs transport ou manutention de marchandises pour compte de tiers relevant de la catégorie ONSS 083.

A partir de fin novembre 2002, les travailleurs concernés recevront de la part du Fonds social du transport de marchandises un formulaire pour demander la prime syndicale. Ce formulaire permettra au secrétariat régional de l'UBOT de vous payer pendant la période du 01.12.2002 au 31.03.2003 inclus, si du moins vous êtes affilié depuis un an au moins à l'UBOT. Si vous êtes dans l'impossibilité de passer vous-même à votre permanence syndicale, vous pouvez envoyer votre formulaire, pourvu du numéro de votre compte bancaire et de votre signature, au secrétariat régional de l'UBOT qui versera alors la prime syndicale sur votre compte. Inscrivez aussi le nom de votre employeur. Cela nous permettra de nous faire une idée plus précise des effectifs de personnel des différents employeurs.

La prime de fin d'année 2002

La prime de fin d'année est payée par le Fonds social du transport de marchandises pour compte de tiers.

Pour prétendre à la prime de fin d'année, vous devez être inscrit pendant la période de référence (du 01.07.2001 au 30.06.2002) comme ouvrier au registre du personnel d'une entreprise du secteur transport de marchandises par route pour compte de tiers ou du secteur de la manutention de choses pour compte de tiers relevant de la catégorie ONSS 083.

Le montant de la prime de fin d'année 2002 dépend des prestations de travail déclarées à l'ONSS par les employeurs du secteur pendant la période de référence. Le montant brut de la prime est égale à 5% du salaire brut à 100% déclaré par l'employeur dans cette période. Rappelons que la prime n'est pas octroyée lorsque la prime de fin d'année brute ainsi calculée n'atteint pas le montant de 185,92 €.

En cas de litige, par exemple au sujet du montant de la prime, adressez-vous dans les meilleurs délais (et en tout cas avant le 31.03.2002) à votre secrétariat UBOT.

Alcatel entraîne FedEx Logistics

FedEx Logistics assure en Belgique la manutention de marchandises pour le compte d'Alcatel. Comme ce groupe télécom procédait pour la deuxième fois en un an à une restructuration importante et à un licenciement massif de travailleurs, on pouvait s'attendre à ce que ces opérations ne restent pas sans conséquences pour les travailleurs de FedEx. Et en effet, au conseil d'entreprise du 30 septembre, la direction annonça le licenciement collectif de 54 travailleurs. Ce qui montre une fois de plus que les problèmes de grandes entreprises comme Alcatel ont de lourdes conséquences pour les entreprises de manutention sous-traitantes.

Le 18 novembre un accord est intervenu à propos d'un régime d'accompagnement en cas de licenciement et de la prépension anticipée à partir de 52 ans. L'UBOT est allée à cette réunion pour défendre des positions claires et nettes.

Pour les travailleurs de FedEx, le maintien de l'emploi était primordial. L'UBOT rappelle d'autre part qu'Alcatel doit également prendre ses responsabilités en ce qui concerne ses anciens travailleurs qui ont été transférés vers FedEx dans le cadre d'une opération d'outsourcing.

Menace de licenciements chez Group 4 Courier ?



Dominique Delombaerde, courrier et délégué de l'UBOT

Au conseil d'entreprise du lundi 30 septembre, la direction de l'entreprise de courrier Group 4 annonça que le contrat avec une importante banque venait à expiration le 1er mars 2003. D'autres contrats avec d'autres banques n'étaient pas encore assurés ou seraient fortement réduits. D'après le délégué de l'UBOT, Dominique Delombaerde, l'employeur parlait d'une soixantaine de licenciements dans tout le pays. Même si la direction prétend avoir préparé une série de projets en vue d'assurer au mieux l'emploi, les délégués de la FGTB mettent en doute

le chiffre de soixante. Surtout parce que la possibilité existe d'une réorganisation dans le cadre de laquelle le nombre de sièges serait réduit de trois (Vilvorde, Courtrai et Liège) à un. Bien qu'on n'ait encore cité aucun nom, Dominique craint que les deux sièges visés pourraient bien être ceux de Courtrai et de Liège puisque toute l'administration est faite à Vilvorde. De son côté la direction dit rechercher des solutions pour assurer l'emploi via d'autres entreprises de courrier ou via des transferts de missions qui reviendraient toutefois dans de nombreux cas à des prestations de nuit, ce qui est loin de plaire à tous les courriers de Group 4. L'UBOT refuse de croire que dans le secteur des services de courrier, qui est en pleine expansion, il n'existe pas d'autres alternatives qui rencontrent mieux les demandes du personnel que le licenciement collectif ou le travail de nuit dont les travailleurs ne veulent pas. Le syndicat des ouvriers du transport de la FGTB et ses militants de Group 4 sont prêts à défendre au maximum un emploi de qualité.

Passage de 39 heures à 38 heures par semaine

Dans notre édition du mois de juin, nous avons parlé de manière circonstanciée du passage de la semaine de 39h à la semaine de 38 heures. Dans cette même édition, l'UBOT annonçait une vaste consultation de ces membres et des travailleurs concernant la manière de régler le passage de 39 à 38 heures. Cette consultation a été finalisée début octobre et a abouti à une position très nuancée, l'accent étant mis surtout sur l'amélioration de la qualité du travail. Cette position divergeait cependant de celle du syndicat chrétien qui lui ne voulait pas de CCT car dans ce cas la loi prévoit automatiquement une réduction linéaire de la durée de travail d'une heure au 1er janvier 2003 et une augmentation des salaires horaires.

Les militants de l'UBOT ont soumis trois scénarios possibles à leurs collègues travailleurs :

1^{re} possibilité : passage aux 38 heures/semaine et augmen-

tation immédiate du salaire horaire et de l'indemnité de liaison de 2,63%;

2^e possibilité : la durée de travail hebdomadaire reste à 39 heures, il y a une augmentation immédiate du salaire horaire et de l'indemnité de liaison et le travailleur a droit à six jours de compensation non payés;

3^e possibilité : la durée de travail hebdomadaire reste à 39 heures, le salaire horaire reste le même et le travailleur a droit à six jours de compensation payés, au fait six jours de congé supplémentaires.

Le résultat de la consultation que nous avons organisée était fort nuancé. Dans les entreprises logistiques, les travailleurs ont majoritairement opté pour la 3^e possibilité des 6 jours de compensation payés. Ils préfèrent la qualité du travail à la quantité. Dans les grandes entreprises de transport, une petite majorité des chauffeurs était également favorable à ce scénario, qui recueille surtout l'adhésion de nombreux jeunes chauffeurs. Dans les petites entreprises de transport sans délégation syndicale, les chauffeurs étaient plutôt favorables à la première proposition et à l'augmentation salariale de 2,63%. Ces travailleurs craignent, sans doute à juste titre, qu'en l'absence de pressions syndicales leur patron n'accorde pas ou n'accorde qu'en partie les jours de compensation payés.

Le Comité fédéral Transport routier & Logistique de l'UBOT a distillé de ces résultats une position qui tentait de rencontrer autant que possible les remarques et les commentaires formulés. Les négociateurs ont reçu le mandat de discuter d'une convention prévoyant six jours de compensation payés pour le secteur logistique et d'une autre convention pour le transport de marchandises prévoyant une hausse salariale de 2,63% plus l'octroi de six jours de compensation non payés. Toutefois, nos efforts pour traduire aussi fidèlement que possible l'opinion des travailleurs du secteur ont été vains. Le syndicat chrétien a opté pour l'introduction linéaire de la semaine de 38 heures et l'augmentation immédiate du salaire horaire de 2,64%. Comme il ne faut pas de convention sectorielle pour concrétiser ce choix et qu'il n'était pas possible de persuader Transcom, les négociations ont immédiatement été arrêtées.

A défaut de convention collective sur l'instauration de la semaine de 38 heures, on sera confronté à la situation suivante dans les entreprises logistiques et les entreprises de transport: l'horaire de travail sera ramené de 39 à 38 heures tandis que les salaires seront augmentés de 2,63%. Il y a cependant anguille sous roche. A défaut de convention sectorielle, la possibilité subsiste d'accorder des jours de compensation payés ou non payés au niveau de l'entreprise. Dans les entreprises avec délégation syndicale, cela doit se faire moyennant conclusion d'une convention d'entreprise.

10% de contrôles en plus

Depuis le 1^{er} octobre, les contrôles des camions sur les routes ont été intensifiés. Le nombre de contrôles a en effet augmenté de 10%. La police de la circulation, les douanes, l'inspection de la circulation et l'inspection des lois sociales ont surtout centrés leurs contrôles sur le respect des temps de conduite et de repos, les camions surchargés et la distance à respecter entre les camions.

L'Union belge des Ouvriers du Transport est un chaud partisan des contrôles renforcés. En effet, les contrôles augmentent la sécurité dans le secteur, contribuent à combattre la concurrence déloyale et profitent plus généralement aux chauffeurs qualifiés. Il ne faut pas oublier que les entreprises qui font rouler leurs chauffeurs avec des camions surchargés ou les obligent à ne pas respecter les temps de conduite et de repos, ne jouent pas seulement avec la vie des chauffeurs mais économisent aussi sur les coûts salariaux. Elles deviennent ainsi plus concurrentielles mais risquent de mettre en difficulté les entreprises de transport qui respectent toutes leurs obligations sociales et légales.

Grèves chez Van Gend & Loos et chez Ziegler

Ça gronde dans le secteur du transport de marchandises. Le climat social dégradé et le licenciement d'un délégué syndical ont amené les travailleurs de Ziegler à arrêter le travail pour 48 heures le 24 et le 25 septembre. Une bonne semaine plus tôt, les chauffeurs de Van Gend & Loos avaient refusé de prendre la route pour protester contre la charge de travail trop grande et l'absence d'engagements de nouveaux chauffeurs, promis pourtant depuis belle lurette. Même s'il s'agit de conflits totalement différents, ils concernent tous les deux la qualité du travail.



Le 16 septembre, les chauffeurs de Van Gend & Loos à Ternat refusaient de prendre le volant. La coupe était pleine. Ils en avaient assez de la charge de travail croissante, des problèmes de planning et de la sous-occupation systématique : les 50 chauffeurs présents se sont donc mis en grève générale. "Ces problèmes traînent depuis tout un temps", disent Jean-Pierre De Koninck et Jan Swings, délégués de l'UBOT. "Ce n'est pas la première fois que nous les avons mis sur table. Mais les belles promesses n'ont jamais été tenues parce que les directions se sont succédé à un rythme élevé". Cette fois-ci, les travailleurs en avaient assez. La grève n'a été levée qu'après la conclusion d'un accord écrit portant notamment sur :

- l'extension des effectifs de 141 à 150 chauffeurs d'ici la fin décembre,
- l'extension des procédures existantes en matière de sécurité et d'entretien des camions,
- les procédures à respecter en cas de problèmes TIC et d'erreurs de fonctionnement des appareils d'enregistrement,
- la création d'un groupe de travail mixte composé de dispat-chers et de chauffeurs, chargé de trouver des solutions pour les enlèvements tardifs, les clients spéciaux, l'heure d'un enlèvement tardif,
- l'examen à court terme d'une série d'autres points comme l'utilisation du GSM et les sanctions en cas de refus.

Les actions et les grèves chez Ziegler ont eu lieu dans un climat tendu et hostile. Les travailleurs en ont assez de la manière dont est dirigée cette entreprise familiale, c'est-à-dire comme au 19^e siècle. Le licenciement d'un délégué syndical du SETCa a

été la goutte qui a fait déborder le vase. La direction avait payé pendant deux bonnes semaines un huissier pour contrôler la durée de ses pauses de midi et l'endroit où il les prenait. La faute grave invoquée à son égard : il n'avait pas respecté scrupuleusement l'horaire de travail (une question de quelques minutes de trop ou de trop peu). Même le juge du travail a considéré que Ziegler visait uniquement les activités syndicales du délégué intéressé. Dans une première séance, il a refusé d'accéder à la demande de la direction de suspendre le délégué des employés.

Après différentes assemblées du personnel, un cahier a été établi avec les revendications suivantes :

- l'arrêt de la procédure de licenciement et des intimidations à l'égard du personnel
- le respect de la législation sur les heures supplémentaires, la diminution de la charge de travail, la prise des congés et des récupérations à des moments qui conviennent au travailleur
- l'amélioration des conditions de travail (installation de douches, ...)
- le respect des syndicats et de leurs délégués,
- une rémunération correcte, le paiement du 13^e mois en décembre au lieu du mois de juillet de l'année suivante et des titres repas pour tout le monde.

Vu l'absence de réaction, les travailleurs du département déménagement à Strombeek-Bever se sont mis en grève le 17 septembre pour 24 heures. Événement historique car c'était la première grève depuis la création de l'entreprise en 1908. A peine une semaine plus tard, c'était au tour des ouvriers et des employés de la section transport de Bruxelles de se mettre en grève, pour 48 heures cette fois-ci. Cette action qui se déroulait les 24 et 25 septembre, eut un large écho dans la presse nationale. Après une tentative avortée de contourner les piquets de grève, le propriétaire et la direction ont dû céder. Et lorsque la direction s'est montrée disposée à négocier, les travailleurs ont suspendu leurs actions le mardi soir. Le lendemain, la direction s'engageait à réintégrer le délégué, même si c'était dans un autre siège. Le 1^{er} octobre on a discuté des autres revendications à l'occasion d'une réunion spéciale entre les représentants des syndicats et la direction de Ziegler. Vu l'étendue des problèmes, il a été convenu de poursuivre les négociations en vue de trouver des solutions à court terme.

Même si ces deux conflits sont complètement isolés l'un de l'autre, ils montrent à l'évidence que les chauffeurs de camion deviennent de plus en plus sensibles à la (piètre) qualité de leurs conditions de travail. L'UBOT n'a cessé de le rappeler aux fédérations patronales mais nombreux sont les patrons qui restent sourds aux revendications relatives à la qualité des conditions de travail dans le secteur du transport de marchandises. Il est donc à espérer que ces actions auront enfin ouvert les yeux des responsables patronaux.



Touche pas à mon délégué !

Piquet de grève devant Ziegler

Déménagement

Indemnité de séjour et d'éloignement

Nouveaux montants au 1er novembre 2002

En vertu de la CCT, ces indemnités ont été indexées au 1er novembre 2002. Les nouveaux montants sont les suivants :

Indemnité d'éloignement 2,44 €/h
Indemnité de séjour

- Nuitée et petit déjeuner 12,61 €
- Repas de midi 10,06 €
- Repas du soir 8,56 €

L'indemnité de séjour s'élève à un maximum de 31,23 €

Personnel de garage secteur déménagement

En vertu de la convention collective conclue l'an dernier dans la commission paritaire pour le personnel de garage, les salaires horaires des catégories «manoeuvre service» et «manoeuvre service (10 ans d'ancienneté)» sont augmentés de € 0,07 le 1er octobre 2002. Les salaires des autres catégories du personnel de garage sont augmentés proportionnellement.

Salaires horaires bruts personnel de garage à partir du 01.10.02		
Fonction	Tension salariale	Salaire horaire brut 38 h-semaine
A.1.1. Manoeuvre "Service"	/	€ 9,12
A.1.2. Man. "Service" (10 ans anc. firme)	100	€ 9,53
A.1.3. Man. "Service" (20 ans anc. firme)	105	€ 10,01
A.2.1. Manoeuvre	100	€ 9,53
A.2.2. Manoeuvre (10 ans anc. firme)	105	€ 10,01
A.2.3. Manoeuvre (20 ans anc. firme)	110	€ 10,48
B. Manoeuvre qualifié	110	€ 10,48
C. Ouvrier qualifié 2 ^e cat.	122	€ 11,63
D. Ouvrier qualifié 1 ^{re} cat.	128	€ 12,20
E. Ouvrier hors catégorie	137	€ 13,06

Prime syndicale

Les travailleurs en service au 30.09.2002 d'une entreprise de déménagement pourront se présenter durant la période début janvier jusqu'au 31 mars 2003 au secrétariat régional de l'UBOT pour obtenir leur prime syndicale qui s'élève à 107,00 €. Si vous êtes en possession d'une carte de déménageur et que vous êtes affilié depuis au moins un an à l'UBOT, vous recevrez votre prime syndicale contre signature d'une quittance.

Prime de fin d'année

Dans le secteur du déménagement, la prime de fin d'année est égale à 145 fois le salaire horaire effectivement payé pour le mois de décembre 2002. Pour les déménageurs qui n'ont pas travaillé toute l'année, ce montant est à diviser par 12 et à multiplier ensuite par le nombre de mois travaillés.

- Le salaire horaire effectivement payé doit être au moins égal au salaire de base horaire conventionnel.
- Tous les mois au cours desquels ont été fournies des prestations de travail pendant 14 jours civils sont considérés comme mois complets.
- Le montant total peut être réduit de 1,24 € par jour d'absence injustifiée.
- Les jours de congé, de chômage partiel et d'absence à la suite d'un accident du travail sont assimilés à des jours travaillés.
- Le paiement est effectué au plus tard le dernier jour ouvrable du mois de décembre 2002.

FPI dans le secteur du déménagement

Les demandeurs d'emploi qui veulent travailler dans le secteur du déménagement ont la possibilité de suivre une formation professionnelle individuelle (FPI). Il suffit d'être inscrit un seul jour comme demandeur d'emploi pour être admis à une formule qui privilégie la formation et l'expérience pratiques. Dans le cadre de la FPI, le demandeur d'emploi suit une formation dans une entreprise de déménagement sous la supervision d'un collègue expérimenté. La durée de la formation professionnelle varie de 6 à 10 semaines en fonction du module choisi. Pendant cette période, le demandeur d'emploi conserve ses allocations et reçoit en plus une indemnité de productivité de la part de l'employeur, qui est égale à la différence entre le salaire normal payé pour le métier à apprendre et l'allocation de chômage moyenne. S'il termine la FPI avec succès, le demandeur d'emploi obtient un contrat de durée indéterminée de la part de l'entreprise qui doit le garder en service pendant une durée au moins égale à celle de la formation.

La FPI est "pilote" par le Fonds social du secteur du déménagement (au sein duquel sont représentées les organisations syndicales) et ce en étroite collaboration avec les services régionaux de placement et de formation professionnelle (FOREM et VDAB). Les demandeurs d'emploi intéressés ont le choix entre trois modules de formation :

- le programme de déménageur-porteur (6 semaines)
- le programme de porteur-emballeur (8 semaines)
- le programme de porteur-emballeur déménagements internationaux et maritimes (10 semaines).

Pour de plus amples informations, les intéressés peuvent s'adresser au FOREM/VDAB local ou au Fonds social des déménagements (02/428 63 45).

Le directeur tient
absolument à payer la
prime de fin d'année
en espèces...



Taxis

Indemnité d'ancienneté

Au début de l'année les syndicats, dont l'UBOT, et la fédération patronale GTL ont conclu une CCT portant sur l'indemnité d'ancienneté annuelle. Cela signifie donc que cette indemnité devra être payée pour la première fois en janvier 2003 aux taximen ayant une ancienneté de respectivement 5, 10, 15 et 20 ans.

L'indemnité d'ancienneté est égale à

- 0,5% après 5 ans de services ininterrompus dans la même entreprise,
- 1% après 10 ans de services ininterrompus dans la même entreprise,
- 1,5% après 15 ans de services ininterrompus dans la même entreprise,
- 2% après 20 ans de services ininterrompus dans la même entreprise.

Le pourcentage sera calculé en janvier 2003 sur la recette annuelle de l'année écoulée, TVA non comprise.

L'ancienneté des taximen est établie pour la première fois au 31 décembre 2002. A cette date sera vérifié combien d'années de service vous totalisez entre la date de votre entrée en service et le 31 décembre 2002.

Pour avoir droit à l'indemnité d'ancienneté, le chauffeur justifiant de l'ancienneté requise devra en outre

- avoir presté 200 jours de travail ou assimilés en 2002 et
- être toujours en service en date du 31 décembre 2002.

Si toutes ces conditions sont remplies, l'employeur doit payer l'indemnité d'ancienneté au chauffeur avant la fin janvier. Il va de soi que les éventuels régimes d'entreprise plus favorables restent d'application.

Si vous rencontrez des problèmes au niveau de paiement de la prime d'ancienneté, n'hésitez pas à contacter votre section UBOT.

Prime syndicale et prime de fidélité

Les travailleurs au service d'une entreprise de taxi en date du 30.09.2002 pourront se présenter durant la période début janvier jusqu'au 31.03.2003 au secrétariat régional de l'UBOT pour leur prime syndicale et leur prime de fidélité. Le montant de la prime syndicale et de la prime de fidélité additionnées est égal à 95,00 €. La prime vous sera payée si vous êtes affilié à l'UBOT depuis au moins un an contre signature d'une quittance.



Assistance dans les aéroports

Prime de fin d'année

Dans le secteur de l'assistance dans les aéroports, la prime de fin d'année est au moins égale à 164,66 fois le salaire horaire réel de la fonction exercée par le travailleur concerné. Les primes et autres indemnités ne sont pas prises en compte pour le calcul de la prime de fin d'année.

Pour les travailleurs occupés à temps partiel, la prime de fin d'année est multipliée par leur durée de travail hebdomadaire et ensuite divisée par la durée de travail hebdomadaire d'un travailleur occupé à temps plein.

- La prime de fin d'année est octroyée aux travailleurs qui, au 1er décembre 2002, comptent une année de service complète (année de référence) dans l'entreprise.
- Les travailleurs qui au 1er décembre ne comptent pas une année entière mais au moins six mois de service, reçoivent la prime de fin d'année au prorata.
- Les travailleurs licenciés avant le 1er décembre qui totalisent au moins six mois de service, reçoivent également la prime de fin d'année au prorata. Toutefois, cette règle n'est pas d'application aux travailleurs licenciés pendant la période d'essai ou pour motif grave.
- La prime de fin d'année est réduite à concurrence des absences qui ne résultent pas
 - de dispositions légales, réglementaires ou conventionnelles relatives aux vacances annuelles;
 - de jours fériés;
 - du petit chômage;
 - d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle.
- La prime de fin d'année n'est pas non plus réduite pour les 30 premiers jours d'absence calculés sur base de la période de référence (un an) pour cause de maladie, d'accident de droit commun ou de congé de maternité.

Toutes les conditions plus favorables résultant d'accords conclus au niveau de l'entreprise restent bien sûr d'application. En ce qui concerne les modalités d'application concrètes, nous vous renvoyons donc à ce qui a été convenu ou ce qui est d'usage dans votre entreprise.

La prime de fin d'année est payée chaque année au cours de la semaine qui précède le 25 décembre.

Prime syndicale

La prime syndicale dans le secteur de l'assistance dans les aéroports s'élève pour 2002 à 105,00 euros et est calculée au prorata

du nombre de mois d'occupation dans l'entreprise, à compter du début de l'année concernée.

La Deutsche Post présente son programme "STAR"

Des conseils d'entreprise extraordinaires ont été convoqués le jeudi 31 octobre dans toutes les entreprises relevant de la Deutsche Post World Net, au cours desquels le fameux programme STAR a été présenté.

D'après Claus Zumwinkel, président du conseil d'administration, le programme "STAR" a pour but l'intégration totale de toutes les entreprises de la Deutsche Post (DHL, DANZAS, DANZAS AIR, EXPRESS, VG&L, ...), l'objectif final étant de faire de DPWN le numéro 1 du secteur logistique. Le chiffre d'affaires des services opérationnels du groupe devrait augmenter d'environ 40% d'ici 2005, c'est-à-dire de 2,2 milliards d'euros (prévisions 2002) à 3,1 milliards d'euros en 2005.

Un élément clé du programme STAR sera DHL, qui deviendra à partir de 2003 le "porte-drapeau" de la Deutsche Post World Net dans la nouvelle hiérarchie et dont relèveront aussi bien les transports de marchandises nationaux et internationaux que les services express, les activités logistiques etc.

"DHL nouvelle formule" va commercialiser 4 produits différents : DHL Express, DHL Freight, DHL Solutions (logistique) et Danzas Air & Ocean. Elle opérera sous le nouveau logo, à savoir l'ancien logo de DHL sur un fond de couleur jaune. Le nouveau "quartier général" sera situé à Bruxelles (l'ancien DHL GCC) où seront hébergés également les travailleurs de l'ancienne DPWN-Express Headquarters (aujourd'hui Bonn) et de Danzas Air (aujourd'hui Bâle).

Les membres des conseils d'entreprise ont entendu la déclaration d'intention suivante de DPWN : DPWN entend être un employeur stable, conscient de ses responsabilités sociales. En cas de pertes d'emploi, des solutions seront recherchées avec les partenaires sociaux dans le cadre des réglementations légales nationales. L'impact sur l'emploi n'est pas encore connu aujourd'hui.

Le groupe de travail syndical des militants de la Deutsche Post se réunira dans les prochains jours pour évaluer l'information nouvelle et ses conséquences éventuelles. Nous vous tiendrons bien sûr au courant et vous demandons dès aujourd'hui de manifester en cas de besoin votre solidarité avec tous les travailleurs de la Deutsche Post.

Commerce de combustibles

Enfin une prime de fin d'année dans le commerce de combustibles de Flandre Orientale

Jusqu'ici les travailleurs du commerce de combustibles de Flandre Orientale n'avaient pas droit à une prime de fin d'année. La CCT du 19.06.01 conclue entre les organisations syndicales, dont l'UBOT, et la fédération patronale a mis fin à cette injustice. Cette année, les ouvriers et les ouvrières du commerce de combustibles de Flandre Orientale recevront donc pour la première fois une prime de fin d'année.

Elle s'élève par jour travaillé de

- 4 heures: à 0,7932 euros
- 8 heures: à 1,5865 euros
- 10 heures: à 1,9831 euros.

La période de référence qui sert de base au calcul de la prime de fin d'année prend normalement cours le 1er juillet de l'année qui précède celle du paiement et se termine le 30 juin de l'année de paiement. Pour le paiement de la prime de 2002 en décembre 2002, la période de référence court du 1er janvier 2002 au 30 juin 2002. La prime de fin d'année prévue par cette convention collective est payée par la KABOV (- Caisse de compensation du Commerce de combustibles de Flandre Orientale).

Prime de fin d'année Commerce de combustibles national

Le montant de la prime de fin d'année 2001 est fixé à 4,59 €, multiplié par le nombre de jours travaillés ou assimilés, à condition que le travailleur ait fourni dans la période du 01.07.2001 au 30.06.2002 :

- au minimum 50 jours de travail effectifs ou assimilés dans le régime de 5 jours,
- au minimum 60 jours de travail effectifs ou assimilés dans le régime de 6 jours.

Le travailleur qui a travaillé un nombre suffisant de jours pendant la période de référence mais qui est licencié pour des raisons économiques ou qui prend sa retraite, conserve le droit à la prime de fin d'année. Il est en de même en cas de licenciement pour motif grave ou pour abandon volontaire de l'entreprise en dehors de la période de référence (donc après le 30.06.2002).

Le travailleur dont les prestations moyennes sont égales ou inférieures à 20 heures par semaine, est considéré comme travailleur à temps partiel. Il recevra donc 50% du montant net de la prime de fin d'année.

Fonds de pension sectoriel

Les négociations pour une nouvelle programmation sociale vont bientôt reprendre dans le secteur du commerce de combustibles. Mais d'abord, il faut finaliser l'accord précédent en mettant définitivement sur les rails le fonds de pension sectoriel.

Le commerce de combustibles national et le commerce de combustibles de Flandre Orientale sont les deux seuls secteurs du transport routier pour lesquels nous ayons réussi, il y aura bientôt deux ans, à réaliser cette revendication qualitative : échanger une partie du pouvoir d'achat immédiat contre une plus grande sécurité et un pouvoir d'achat plus important dans le futur.

Les régimes de pension sectoriels, appelés aussi le fameux deuxième pilier, fournissent un complément à la pension légale. Ces régimes existent déjà depuis longtemps, surtout pour les employés et les cadres. C'est le ministre des Affaires sociales, Frank Vandenbroucke, qui a créé un cadre légal en vue de rendre ces régimes attrayants pour les secteurs ouvriers également. Ces régimes ont dès lors été l'objet de négociations au printemps de 2001.

Au cours des 18 derniers mois, les syndicats et les fédérations patronales ont concrétisé les modalités du fonds de pension sectoriel à instaurer dans le commerce de combustibles national et de Flandre Orientale. Le système doit en effet être mis au point pour le 1er janvier 2003.

Comme les pensions légales, les pensions complémentaires sont également alimentées par des cotisations salariales et patronales.

Pour le commerce de combustibles le financement sera le suivant :

- une cotisation patronale de 2% du salaire brut
- une cotisation des travailleurs de 1% du salaire brut.

Dans une première phase, la moitié de ces cotisations serait prise en charge par le Fonds social du commerce de combustibles. Pendant cette période de transition, évaluée à 2 ans, les cotisations seraient les suivantes :

- une cotisation patronale de 1% du salaire brut
- une cotisation des travailleurs de 0,5% du salaire brut.

CCT complémentaire sur le crédit temps Commerce de combustibles

Les accords conclus au niveau interprofessionnel sur le crédit temps ont été améliorés au profit des travailleurs du commerce de combustibles national et de Flandre Orientale grâce à deux conventions collectives spécifiques.

Dans le commerce de combustibles de Flandre Orientale, les travailleurs qui entrent dans le régime du crédit temps auront droit aux primes d'encouragement régionales.

En ce qui concerne le commerce de combustibles national, la durée maximale du crédit temps pour les travailleurs de moins de 50 ans a été portée d'un an à trois ans. En revanche, pas plus de 5% des travailleurs d'une entreprise de combustibles ne pourront prendre le crédit temps. La CCT interprofessionnelle est moins restrictive sur ce point et prévoit que l'employeur peut refuser le crédit temps à partir d'un seuil de 5%. Ce qui dans la pratique revient évidemment au même.

rubrique des lecteurs

Bonjour,

J'aimerais vous poser une question à la suite du précédent numéro d'EN ROUTE. Je travaille dans le commerce de combustibles. La fois passée, il y avait un article dans votre magazine au sujet de la diminution du nombre de jours de compensation effectivement pris.

Le jour où nous sommes passés de 40 heures à 39 heures par semaine dans notre entreprise, le responsable du personnel disait que nous n'avions plus droit aux jours de compensation. Est-ce correct ? Merci de votre soutien.

B.Y.

Cher lecteur,

Le passage de 40 à 39 heures/semaine et - à partir du 1er janvier 2003 - à 38 heures/semaine doit se faire sans perte de salaire pour le travailleur. Il y a deux manières pour y arriver.

La première consiste à travailler effectivement une heure de moins par semaine. Dans ce cas, le salaire horaire doit être augmenté pour compenser financièrement la réduction du temps de travail. Car à la fin de la semaine, le travailleur doit avoir le même salaire qu'auparavant. Lors du passage de 40 à 39 heures, le salaire horaire devait être relevé de 2,56%. Lors du passage de 39 à 38 heures, le salaire horaire devra augmenter de 2,63%.

La deuxième manière de réduire la durée du travail est d'accorder des jours de compensation. Cela signifie que, même après le passage de 40 à 39 heures, les travailleurs ont continué dans la pratique à travailler 40 heures par semaine. L'heure prestée de trop par semaine était compensée sur une base annuelle

par l'octroi de six jours de « congés payés » supplémentaires, appelés « jours de compensation ». Lorsqu'en 1987, le secteur du commerce de combustibles passait de 40 à 39 heures par semaine, il a décidé d'opter pour ce système. De même, il avait été convenu que les jours de compensation seraient payés aux travailleurs par le Fonds social.

Comme vous travaillez dans une entreprise ressortissant à la commission paritaire du commerce de combustibles, vous devriez normalement travailler dans un régime de 40 heures/semaine avec 6 jours de compensation payés par an.

Bien à vous,

La rédaction d'EN ROUTE.

Le 16e Congrès statutaire d'après-guerre de l'UBOT

Le 25 octobre 2002 l'Union Belge des Ouvriers du Transport a tenu son 16e Congrès statutaire d'après-guerre à la Maison du Transport à Anvers. De nombreux invités étrangers venus de différents pays européens ainsi que des représentants de la FGTB fédérale, les présidents des centrales de la FGTB et des représentants de la FGTB d'Anvers ont honoré le congrès de leur présence. Bien évidemment d'anciens présidents et secrétaires fédéraux de l'UBOT étaient également présents.

Dans son discours d'ouverture, le Président Ivan VICTOR soulignait que sur le plan international, les travailleurs belges et en particulier les travailleurs du transport subissent les menaces du bastion économique et monétaire que constitue l'Europe. Avec sa politique de libéralisation implacable, l'U.E. risque notamment de démanteler la Loi Major et de mettre en danger ainsi le statut protégé des travailleurs portuaires belges. Dès l'ouverture du congrès, le Président s'empressait de commenter le changement annoncé depuis quelque temps au niveau de la direction du groupe professionnel Transport routier & Logistique. Il donnait la garantie à ceux qui avaient des doutes à ce sujet que toutes les règles statutaires, syndicales et démocratiques seraient respectées, afin que la procédure se déroule dans un cadre légitime strict.

Syndicalisme international et accord interprofessionnel

Dans son allocution d'invitée d'honneur, la Bourgmestre d'Anvers, Leona DETIEGE, vantait l'importance historique de l'UBOT pour la ville portuaire, soulignant le rôle toujours important joué par les travailleurs du transport dans la structure économique de la métropole et apportant son appui aux travailleurs portuaires dans leur lutte pour le maintien de la Loi Major. Le Secrétaire général de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport, David Cockroft, soulignait à son tour les relations étroites que l'UBOT entretient traditionnellement avec l'ITF. Sous le thème «globaliser la solidarité», il lançait un appel ardent à la coopération internationale entre syndicalistes afin d'élever des barrières contre la globalisation du monde industriel qui a omis de prêter attention à la dimension sociale de notre société.

Enfin, la Présidente de la FGTB, Mia DE VITS, exprimait sa considération pour le congrès. Elle soulignait l'impact international d'une petite centrale comme l'UBOT et l'importance du succès de la grève portuaire en juin en tant que protestation contre la politique de libéralisation européenne et comme exemple de ce que le syndicalisme international peut signifier sur le terrain. A toutes fins utiles, elle rappelait une fois de plus que la FGTB n'est pas contre l'Europe mais lutte pour une Europe sociale. Afin d'avoir un plus grand impact notamment sur l'internationalisation croissante de l'économie et sur l'influence croissante de l'U.E., la FGTB doit continuer à adapter ses structures internes, adaptation qui peut se traduire notamment par des coopérations renforcées et des fusions entre centrales et régionales. En effet, pour une petite centrale, il devient de plus en plus

difficile d'affronter seule les problèmes et les thèmes toujours plus complexes, déclarait la Présidente de la FGTB.

En vue des prochaines négociations interprofessionnelles, Mia DE VITS se référait à la brochure de sensibilisation dans laquelle la FGTB expose son cahier de revendications. Le titre de cette brochure - «Ensemble pour plus d'égalité, de solidarité et de qualité» - ne laisse subsister aucun doute quant aux priorités syndicales rouges pour un nouvel accord de solidarité interprofessionnel.

En conclusion, Mia DE VITS émettait l'espoir du Secrétariat fédéral que le départ du secrétaire fédéral Transport routier & Logistique serait réglé équitablement, dans le respect de toutes les règles syndicales et démocratiques. Le Président de l'UBOT avait déjà anticipé en garantissant que la procédure s'était déroulée de la manière la plus correcte et que le Congrès aurait de toute façon le dernier mot.

Débat sur les rapports d'activité

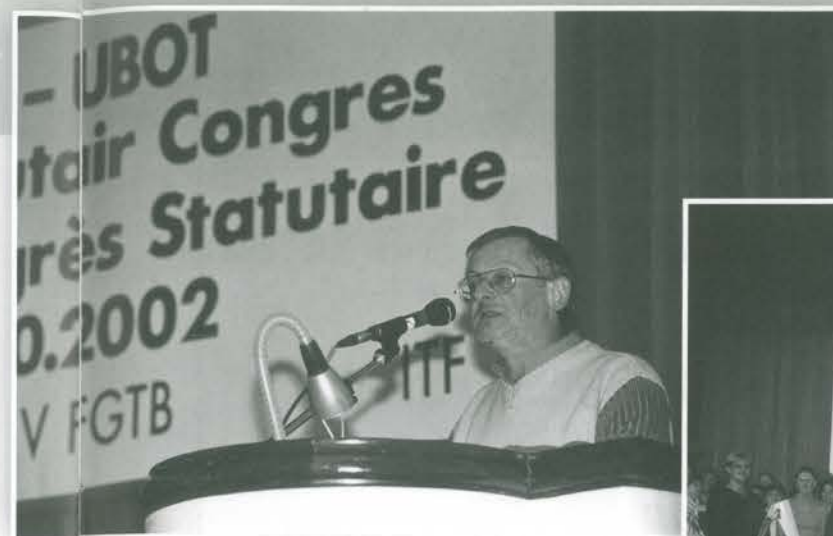
Après les discours prononcés par les invités d'honneur, le rapport moral et le rapport financier du Président ainsi que les rapports d'activité des groupes professionnels ont été discutés et évalués profondément. Ivan Victor a été confirmé à l'unanimité tant dans sa fonction de président que dans sa qualité de Secrétaire fédéral Marine de la marchande, de la Navigation intérieure et de la Pêche maritime. Après un débat animé au sujet du rapport d'activité des Ports, le mandat de Secrétaire fédéral de Bob BAETE a également été prolongé. Le Congrès exprimait son entière appréciation pour le travail des militants et secrétaires

régionaux Transport routier de tout le pays, mais confirmait dans son vote - 93 % pour et 7 % d'abstentions - que le mandat du secrétaire fédéral siégeant ne pouvait pas être prolongé. Le Congrès passait ensuite à la nomination des membres de la commission de contrôle ainsi que des membres de l'Exécutif. Cette dernière instance est composée comme suit pour les quatre années à venir : Ivan Victor (Président et Secrétaire fédéral des Groupes professionnels Navigation intérieure, Marine marchande et Pêche maritime), Bob Baete (Secrétaire fédéral du Groupe professionnel Ports), Werner De Clercq et Marc Loridan, membres.

Le Président confirmait devant le Congrès que le vide laissé à la direction du Groupe professionnel Transport routier & Logistique serait comblé dans les plus brefs délais. En tant qu'instance de décision suprême entre deux congrès, le Comité fédéral UBOT désignera - bien sûr après délibération approfondie - un successeur compétent sur proposition du Groupe professionnel. Toutes les dispositions ont déjà été prises pour assurer et même renforcer le bon fonctionnement du Groupe professionnel Transport routier & Logistique.

Priorités des quatre années à venir

Comme l'UBOT représente les travailleurs d'un nombre croissant de secteurs, il a été décidé d'actualiser l'article 3 des statuts par



un ajout des professions concernées, notamment les travailleurs occupés dans le secteur de l'assistance dans les aéroports, dans le commerce de combustibles, dans les entreprises logistiques, les services courrier, les messageries et dans le secteur du déménagement, garde-meubles et activités connexes.

Le Congrès a terminé ses travaux en approuvant à l'unanimité les résolutions présentées par René Degryse au nom de la commission des résolutions. Dans la résolution d'actualité générale, l'UBOT proteste contre la décision du procureur anversois d'interdire tout blocage des «voies d'accès vitales». L'UBOT plaide également pour le renforcement de la capacité d'action de la FGTB par une collaboration encore plus efficace au sein des structures existantes et compte tenu des évolutions dans la société. La résolution des Ports prête une attention particulière à la sauvegarde du statut spécifique des travailleurs portuaires, la résolution d'actualité à la directive européenne visant à libéraliser le travail portuaire. La résolution Transport routier & Logistique plaide pour l'extension et le renforcement du fonctionnement actuel du groupe professionnel, avec une attention particulière pour l'apport des militants aux discussions relatives à la préparation de l'accord interprofessionnel. Les Groupes professionnels de la Marine marchande et de la Navigation intérieure demandent dans leurs résolutions une attention particulière pour respectivement

la problématique de la récupération des pavillons et la concurrence déloyale menée par des employeurs de mauvaise foi. La Pêche maritime se concentre sur la proposition de loi prévoyant un nouveau statut du marin pêcheur, les charges professionnelles forfaitaires et le protocole sectoriel conclu récemment pour la pêche maritime.

Dans son discours de clôture, le Président de l'UBOT parlait à juste titre d'un congrès réussi qui avait fait des évaluations critiques valables et formulé des attentes pleines d'espoir. Il remerciait plus particulièrement les militants pour leur dévouement continu en soulignant que leur dynamisme et leur esprit d'équipe ainsi que la manière dont ils adaptent en permanence leur action syndicale aux réalités du terrain ont largement contribué à la croissance des effectifs de l'UBOT au cours des 2 dernières décennies.

En signe de reconnaissance pour le travail excellent qu'ils fournissent, tous les collaborateurs UBOT de tous les coins du pays ont reçu une rose rouge symbolique et ont été invités par le Président à monter sur le podium pour une photo de groupe devant les applaudissements chaleureux des congressistes.

La réception organisée à l'issue du Congrès était l'occasion pour les uns et les autres de se détendre autour d'un petit verre, satisfaits d'avoir passé une journée et un congrès réussis.



Après le congrès de l'UBOT: Le groupe professionnel TR & L continue sur la voie tracée

Il a été souligné plus d'une fois devant le congrès que les résultats exposés dans le rapport moral montrent que le secteur Transport routier & Logistique est sur la bonne voie. Les disputes internes qui ont surgi au sein du groupe professionnel à l'occasion de la préparation du congrès tenaient à la manière de collaborer, à des façons d'agir et à la relation entre le secrétariat fédéral et les sections.

Il n'y avait pas d'autres raisons. L'orientation prise par le groupe professionnel ne sera donc pas seulement confirmée, mais renforcée.

Le congrès a en effet voté une résolution qui définit clairement les objectifs fondamentaux et organisationnels des quatre années à venir. Elle balise aussi l'action syndicale du groupe professionnel Transport routier & Logistique pour les quatre prochaines années.

Quelle direction pour l'UBOT - Transport routier & Logistique ?

Les dernières années ont montré qu'il est plus facile de réaliser nos revendications si nous inscrivons notre action syndicale dans une vision progressiste sur le secteur Transport routier & Logistique. En soulignant la relation entre nos conditions de travail et la sécurité routière par exemple, nous réussissons à cueillir l'attention et le soutien d'acteurs extérieurs au secteur comme les politiques, les pouvoirs publics, la presse, d'autres organisations, etc. Ce qui renforce nos positions et nous permet de peser davantage sur les négociations et le dialogue avec les patrons. La résolution du congrès résume notre vision comme suit : «L'UBOT - Transport routier & Logistique veut en arriver à un secteur durable caractérisé par des conditions de travail et de salaire à part entière pour l'ensemble des travailleurs concernés et acquérant - par une attention importante consacrée à la sécurité routière et l'environnement - une assise sociale qui garantit l'emploi.»

Dans le cadre de cette vision globale, notre groupe professionnel a avancé 6 priorités syndicales pour l'ensemble des secteurs et sous-secteurs du transport routier & logistique:

- L'écart au niveau des conditions de travail et de salaire avec les autres secteurs de l'économie doit être comblé.
- Les patrons doivent libérer davantage de temps et de moyens pour l'extension et l'amélioration de la formation et de la formation permanente des travailleurs.
- Les travailleurs doivent acquérir par l'intermédiaire de leurs représentants un plus grand contrôle de l'organisation et de la planification du travail.

Pour tous nos membres et pour tous les travailleurs exerçant une profession mobile, la sécurité routière est synonyme de sécurité au travail. Pour l'UBOT la sécurité routière est le mieux servie par :

- des conducteurs professionnels disposant d'une qualification professionnelle liée à une formation (permanente) de qualité;
- la limitation et le contrôle de la durée du travail en vue d'éviter la fatigue;
- la stricte observation des lois sociales, des règles de la circulation et du Règlement européen relatif aux temps de conduite et de repos.

La résolution concrétise la vision générale et les priorités en formulant des objectifs clairs par secteur. Ainsi, le groupe professionnel veut que le secteur de la logistique, en pleine expansion, devienne un secteur à part entière avec des règles sociales spécifiques (la flexibilité spécifique au transport routier ne peut être transposée sans plus sur la logistique), des primes d'équipe, le crédit-temps et une classification des fonctions.

L'assistance dans les aéroports doit également devenir un secteur à part entière avec des règles sociales basées sur les réalisations syndicales obtenues dans les grandes entreprises.

Notre objectif prioritaire dans le secteur des transports réguliers est celui de l'égalité de salaire pour un travail égal. C'est en effet le travail du chauffeur qui doit déterminer ses conditions de travail et NON PAS le caractère public ou privé de l'entreprise NI le type de véhicule. L'UBOT est pour le concept du taxi collectif comme complément au réseau des transports vicinaux mais ne tolérera pas de différences de salaire. En effet, il n'y a pas deux types de transports publics. Dans le secteur des transports réguliers spéciaux, il faut mettre fin aux abus commis dans le domaine des contrats temporaires successifs. Dans le secteur des autocars, il faut œuvrer à l'instauration de l'ancienneté afin de récompenser la qualification professionnelle et la loyauté à l'égard du secteur.

La transposition de la directive européenne dans le droit belge sera l'un des principaux thèmes syndicaux. La directive prévoit

que les Etats nationaux pourront, sur la base d'un accord entre les interlocuteurs sociaux, prévoir des dérogations à la règle qui stipule que le «temps à la disposition de l'employeur» relève entièrement du «temps de travail». L'UBOT dit clairement aux fédérations patronales du transport de marchandises qu'il est exclu de négocier d'un transfert d'heures vers le tarif inférieur du temps de liaison.

Face aux patrons qui se plaignent de ne pas trouver de chauffeurs de camion, l'UBOT réitère sa revendication d'un marché du travail plus stable et d'un emploi durable au moyen d'une politique sectorielle du marché du travail basée sur:

- des conditions de travail quantitatives et qualitatives pouvant soutenir la comparaison avec d'autres secteurs économiques;
- la revalorisation de la profession de chauffeur par la reconnaissance de la qualification professionnelle liée à la formation et à la formation professionnelle;



Le Comité fédéral Transport routier & Logistique a décidé le 20 novembre dernier de présenter la candidature de Werner De Clercq (à gauche) au poste de secrétaire fédéral du Transport routier & Logistique. Eddy Graller (à droite) a été élu comme nouveau président du Comité fédéral Transport routier & Logistique.

- une politique ciblée améliorant l'accessibilité et l'attrait du secteur pour les femmes et les catégories sociales vulnérables au moyen de la formation, de plans d'action positive et d'interventions structurelles.

Renforcer le groupe professionnel

La deuxième partie de la résolution concerne le renforcement organisationnel du groupe professionnel Transport routier & Logistique. Que les militants soient rassurés. Les événements des dernières semaines n'auront aucune influence sur notre volonté de poursuivre le développement d'un groupe professionnel démocratique, transparent et de gauche, qui puise sa force dans un vaste réseau de militants bien formés et informés. Toutes les initiatives existantes que les militants ont pu apprécier au cours des dernières années (formation syndicale, Bulletin des militants, En Route et l'agenda) seront maintenues et si possible améliorées. De plus, le groupe professionnel se propose de franchir dans ce cadre des étapes nouvelles. La résolution reprend

explicitement les initiatives suivantes :

- développer des stratégies adéquates afin d'améliorer notre emprise sur les grands groupes d'entreprises;
- organiser une formation appropriée au profit des militants qui, pour toutes sortes de raisons, ne peuvent suivre les formations résidentielles;
- améliorer l'accès des militants à des sources d'information utiles et à l'information de base;
- lors des phases cruciales des négociations sectorielles, le groupe professionnel convoquera les (représentants, désignés par les sections, des) militants concernés pour les consulter dans le cadre de comités sectoriels fédéraux;
- en vue de structurer la participation des militants au Comité fédéral Transport routier & Logistique, un règlement d'ordre intérieur sera élaboré afin de permettre la convocation régulière d'un Comité fédéral élargi Transport routier & Logistique, ouvert aux militants désignés par les sections.

Ces projets ambitieux démontrent clairement la volonté de notre groupe professionnel de poursuivre au cours des 4 prochaines années sa politique d'associer autant que possible les militants à son action syndicale.

Agir vite !

Les problèmes déplorables survenus avant le congrès ne peuvent entraver l'action du secteur Transport routier & Logistique. C'est pourquoi le Bureau exécutif de la centrale a décidé, après une consultation rapide, que :

- le Comité fédéral du groupe professionnel se prononcera lors de la réunion prévue fin novembre sur un candidat au poste de secrétaire fédéral pour le transport routier & logistique;
- le Comité fédéral de la centrale examinera — et ratifiera le

cas échéant - cette candidature lors de la réunion prévue pour début décembre.

Pendant la courte période transitoire d'un mois, la direction journalière du groupe professionnel est assurée par le président de l'UBOT, Yvan Victor, et le président du Comité fédéral du Transport routier & Logistique, Werner De Clercq.



6e journée d'action mondiale du transport routier

La fatigue tue

Le mardi 15 octobre des milliers de chauffeurs professionnels de plus de 80 pays ont mené des actions pour l'amélioration de la sécurité au travail et dans la circulation moyennant une réduction du temps de travail et des périodes de repos suffisantes. C'était déjà la 6e fois que la Fédération internationale des Ouvriers du Transport (FIT-ITF) organisait cette journée d'action internationale sous le slogan : La fatigue tue. L'Union belge des Ouvriers du Transport a uni ses efforts avec ceux du syndicat allemand Verdi et du syndicat hollandais FNV-Bondgenoten. Sur les parkings d'Aachner Land et de Barchon (près de Liège), les trois syndicats ont organisé une campagne d'information de leur propre base, c'est-à-dire les chauffeurs de camion et d'autobus.

Revendications des Fédérations internationale et européenne des ouvriers du transport

A l'occasion de la journée d'action internationale du transport routier, toutes les organisations syndicales affiliées à la Fédération européenne et à la Fédération internationale des Ouvriers du Transport exigeaient notamment:

1. L'amendement et la simplification du Règlement 3820/85 de la Communauté européenne sur les temps de conduite et de repos au profit des travailleurs.
2. La mise en œuvre rapide de la directive limitant la semaine de travail à une moyenne de 48 heures.
3. Une formation professionnelle et une formation permanente pour tous les chauffeurs professionnels comme tremplin vers la reconnaissance de la qualification professionnelle.
4. Le paiement intégral et inconditionnel de toutes les heures prestées pour le compte de l'employeur.

Ces trois dernières années, la journée d'action internationale s'inscrivait en Europe dans la lutte syndicale en faveur d'une directive européenne limitant la semaine de travail dans le transport routier à 48 heures. Dans ce cadre, les syndicats européens avaient bloqué en 1999 et en 2000 les postes frontières avec le Luxembourg et en 2001 ils avaient organisé une série d'actions spectaculaires et médiatiques dans les capitales européennes. Comme le Conseil européen des ministres des transports avait approuvé la directive en décembre dernier, Verdi, FNV-Bondgenoten et l'UBOT ont opté pour l'organisation d'une campagne d'information. Pendant toute la journée du 15 octobre, des représentants des trois syndicats ont parlé et discuté avec les routiers sur les parkings près du Drielandenpunt (jonction entre les trois pays) sur le rôle du chauffeur comme facteur important de la sécurité routière. Les règles, le code de la route et les lois sociales sont des instruments importants qui doivent sans cesse être améliorés et dont le respect doit être sévèrement contrôlé. Mais il y a un facteur tout aussi important : le chauffeur qualifié qui respecte les temps de conduite et de repos, qui se repose quand la fatigue surgit, qui manie avec prudence le cruise-control, ...

Ces discussions sur les parkings des autoroutes ont été un grand succès. Elles ont fourni la preuve que les positions défendues par l'UBOT sont partagées par une majorité de chauffeurs. Elles ont aussi montré que la plupart des chauffeurs sont conscients du problème et qu'ils préfèrent la qualité et la sécurité

des conditions de travail aux avantages de fournir des heures de travail illimitées au détriment de leur santé et parfois au prix de leur vie. Il est également à noter que plusieurs chauffeurs ont raconté spontanément qu'ils se rendent compte que la charge de travail a considérablement augmenté ces dernières années. Presque tous les chauffeurs ont souligné l'importance de la formation en général et de la formation permanente en particulier. Que les pouvoirs publics belges, pour qui la sécurité routière constitue quand même une priorité, accepte qu'un simple permis de conduire C ou CE suffise pour conduire un poids lourd de dix tonnes, est une chose que les routiers ne comprennent pas.



CCT 82: le droit au reclassement professionnel

Depuis le 15 septembre 2002 chaque travailleur âgé de 45 ans ou plus a droit à un «outplacement» ou reclassement professionnel lorsqu'il est licencié par son employeur. Ce droit est prévu par la convention collective interprofessionnelle n° 82 que les organisations syndicales, dont la FGTB, et les organisations patronales ont conclue juste avant les vacances au Conseil National du Travail.

Le reclassement professionnel consiste en une guidance individuelle intensive du travailleur dans sa recherche d'un nouvel emploi. Par reclassement professionnel on entend notamment:

- une formation à la recherche d'un emploi,
- un encadrement psychologique,
- une aide logistique et administrative dans la recherche d'emplois,
- la découverte de ses points forts et de ses points faibles comme demandeur d'emploi.

Le droit au reclassement professionnel est ouvert à tous les travailleurs qui au moment de leur licenciement par l'employeur sont âgés de 45 ans ou plus. Toutefois, ce droit n'est pas d'application

- lorsque le travailleur n'a pas au moins douze mois de service ininterrompus au sein de l'entreprise,
- lorsqu'il a été licencié pour motif grave,
- en cas de prépension ou à partir du moment où le travailleur peut demander le bénéfice de la pension.

Le travailleur qui souhaite faire usage de son droit au reclassement professionnel doit en informer par écrit son employeur au plus tard deux mois après la fin du contrat de travail. L'employeur doit alors faire une offre écrite de reclassement professionnel dans les deux mois. Les employeurs qui omettent de le faire se verront infliger une amende qui sera affectée à l'alimentation d'un fonds interprofessionnel de reclassement professionnel en vue de garantir le droit à tous les travailleurs concernés.

Au moment où notre magazine sortait des presses, les modalités d'exécution de cette nouvelle convention collective n'avaient pas encore toutes été publiées par arrêté royal. Les travailleurs qui pensent pouvoir bénéficier du droit au reclassement professionnel sont priés de contacter leur section UBOT afin de faire les démarches nécessaires en vue de préserver tous leurs droits.

Introduction accélérée du rétroviseur anti-angle mort

Le gouvernement belge a décidé d'accélérer l'installation obligatoire de dispositifs anti-angle mort sur les camions. A partir du 1er janvier 2003, tous les nouveaux véhicules de plus de 3,5 tonnes devront être équipés d'un rétroviseur ou d'une caméra anti-angle mort. L'installation des rétroviseurs ou des caméras sur les camions du parc existant sera liée au contrôle technique.

dès le premier contrôle technique de 2003, tous les camions de plus de 3,5 tonnes devront être équipés d'un système anti-angle mort.

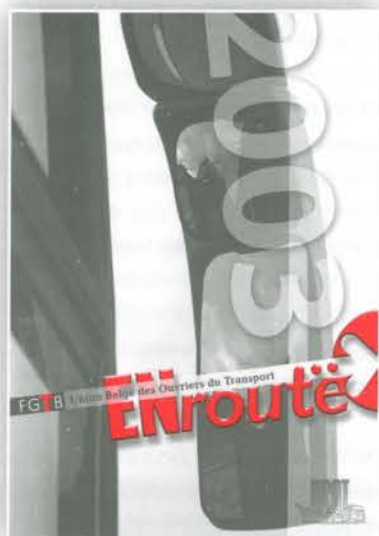
L'UBOT est favorable à cette mesure qui améliorera la sécurité des usagers faibles de la route. La centrale du transport de la FGTB rappelle cependant sa position, à savoir que le meilleur moyen de garantir la sécurité sur les routes, c'est d'avoir des chauffeurs qualifiés et formés. Le débat sur l'angle mort ne peut donc se résumer à quelques interventions techniques. L'introduction de dispositifs anti-angle mort ne portera vraiment ses fruits que lorsque des formations obligatoires seront organisées, y compris sur leur utilisation correcte.

France : interdiction de dépasser pour les véhicules de 3,5 tonnes et plus en cas de neige ou de verglas

En France il est dorénavant interdit aux véhicules de plus de 3,5 tonnes de dépasser ou de changer de bande en cas de neige ou de verglas sur les routes. De plus, sur les routes à trois bandes ou plus allant dans le même sens, les véhicules de plus de 3,5 tonnes ne peuvent emprunter que les deux bandes de droite, sauf pour changer de direction bien sûr.

Publicité agenda 2003

Notre agenda UBOT vient de sortir des presses. Il contient des tas d'informations concernant les conditions de travail et de salaire dans les différents sous-secteurs du transport de marchandises & services logistiques. N'hésitez pas à réclamer le nouvel agenda UBOT à votre secrétariat régional!



Ouvriers du transport en ligne

Guido Gielkens, qui travaille pour la firme Kroontax, est un membre actif du bureau anversois du groupe professionnel Transport routier & Logistique. Estimant que les membres de l'UBOT attendent depuis trop longtemps un vrai site web, il a pris l'initiative de créer un site UBOT sur l'Internet. Et il n'a pas à rougir du résultat. Depuis un mois, son site UBOT — qui est un site professionnel — est en ligne. Outre une série de photos d'actions et d'activités syndicales, vous y trouverez des tas d'informations sur les différents secteurs du transport routier. Si vous avez une connexion internet, n'hésitez donc pas à surfer à l'adresse suivante : <http://users.skynet.be/btb-antwerpen/index.htm>.



Le grand-duché introduit le permis de conduire à points

Le grand-duché de Luxembourg a introduit le 1er novembre dernier le permis de conduire à points. Le gouvernement luxembourgeois s'est inspiré de la législation française. Tous les chauffeurs, y compris les conducteurs professionnels, partent avec un total de douze points. Chaque infraction constatée entraîne, en fonction de sa gravité, la déduction d'un certain nombre de points. Lorsque le conducteur a perdu tous ses points, on lui retire son permis pour un an. En suivant un stage, le conducteur peut récupérer trois points. Après trois ans de conduite sans infraction, le compteur est automatiquement remis à douze. Le nombre de points des conducteurs étrangers en infraction sera également tenu à jour. Mais le gouvernement luxembourgeois n'a pas le droit de retirer un permis de conduire étranger. Toutefois, si le conducteur étranger perd douze points ou plus à la suite d'infractions, il risque de se voir infliger une interdiction de rouler sur le territoire du grand-duché.

Vœux de nouvel an L'Union belge des Ouvriers du Transport, section Transport de Marchandises & Services Logistiques,

souhaite à tous ses membres,
leur famille et leurs amis
une bonne et heureuse
année **2003**.

Remettez la souche ci-dessous à un collègue
non encore affilié à l'UBOT — secteur du transport routier.

Souche d'inscription

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.