

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
Déléguée permanente Carine Dierckx
 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 - Zaksstraat 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
Propagandistes Jan Luyckx et 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
Propagandistes Sandra Langenus et Jan Luyckx
 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

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@acccg.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
 btb.roeselare1@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
 btb.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 tier mardi matin du mois

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

 7500 Tournai - rue Roger de la Pasture 4
Propagandiste Jean-Marie Lamarque
 fgtbtvd.dumortier@computron.be
 Tél.: 069/53 27 90 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.: 069/53 27 90 Fax: 069/22 00 29
 le 3ième vendredi du mois: 09.30 h - 11.30 h

 7860 Lessines - rue Général Freyberg 11
 Tél.: 069/53 27 90 Fax: 069/22 00 29
 le tier vendredi du mois: 09.30 h - 11.30 h

Propagandiste Fabrice Delahaye

 7700 Mouscron - rue du Val 3
 charles.vandecasteele@acccg.be
 Tél.: 056/85 33 22 - Fax: 056/85 33 29

Dans ce numéro
3 Editorial | 4 WERNER DE
CLERCO: qui est-il - que fait-il

 - qu'est-ce qui l'anime | **8 Le**
cruise control aussi mortel

 qu'util ? | **10 Journée d'action**

internationale du 13 octobre

2003 La fatigue tue ! | 12

Restez vigilant - Restez en vie.

 Une checklist | **19 Formation**
fédérale des militants au

Floréal La Roche, Reportage photo

20 Quelques passages de
l'accord gouvernemental,

Une Belgique créative et solidaire

- Du souffle pour le pays



contenu

Editorial	3
Transport & manutention	13
Autobus et autocars	14
Assistance dans les aéroports	16
Déménagements	17
Entreprises funéraires	17
Commerce de combustibles	18
Divers	19

colophon

Werner De Clercq
Annemie Craeye
Walter Baes
René Degryse
Lieve Pattyn
Véronique De Roeck

Rédaction

**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.

Editorial



Lors des journées de formation nationales à La Roche, le licenciement de notre délégué syndical Bert Verhoogen par DHL-Aviation a causé un grand émoi. Disons tout de suite que l'employeur n'avait pas suivi la procédure qui régit la protection des délégués syndicaux telle qu'elle est prévue par la loi du 19 mars 1991.

Les militants s'inquiétaient – à juste titre – de leur protection légale qui est un droit intangible pour tout syndicaliste. Cependant, la loi qui règle la protection des délégués ne prévoit aucune sanction pénale, elle prévoit uniquement une sanction financière en cas de non-respect de la procédure. Il s'agit là d'une lacune dans la législation qui doit être comblée d'urgence.

Entre-temps, un autre délégué, de la CGSLB cette fois-ci, a été licencié par le constructeur d'autobus VAN HOOI, qui n'a pas respecté non plus la procédure prévue. Les géants financiers se soucient d'ailleurs fort peu des procédures. C'est avec le sourire qu'ils paient les indemnités prévues : c'est un moyen facile pour eux de se débarrasser de délégués difficiles et les travailleurs qui seraient tentés de succéder à ces derniers réfléchiront deux fois avant de se manifester. Un certain nombre de militants plaident dès lors pour l'introduction par voie légale d'une «immunité syndicale» pour les délégués. Selon nous, cette idée n'est ni réaliste ni opportune et la possibilité d'abus n'est pas à exclure non plus. Une proposition, plus intéressante et plus efficace à nos yeux, serait d'insérer dans la législation actuelle - et de faire appliquer bien sûr - une disposition pénale permettant d'imposer des peines d'emprisonnement. Ces peines devraient être suffisamment dissuasives pour empêcher les employeurs de licencier encore des travailleurs protégés sans respecter les procédures prévues. Cette idée sera sans doute moins difficile à réaliser que l'introduction d'une immunité syndicale. Nous espérons que cette question sera examinée avec tout le sérieux qui s'impose par et avec le soutien de la FGTB interprofessionnelle et de toutes les autres centrales professionnelles.

Dans cette édition, nous procéderons aussi à une analyse de la déclaration gouvernementale. Un thème important de celle-ci est le «statut unique», le «statut du travailleur» et donc l'élimination des différences entre le statut des ouvriers et celui des employés. Le gouvernement oblige les interlocuteurs sociaux à trouver d'ici la fin de la législature des solutions pour mettre fin à cette injustice historique qui n'a que trop duré. Si les interlocuteurs sociaux ne réussissent pas à s'entendre, le gouvernement prendra lui-même les mesures et les décisions nécessaires. Cette situation ne pouvait plus durer. D'ailleurs, en vertu de nos statuts, nous organisons tous les travailleurs des secteurs des transports : terrestres, maritimes et aériens.

Le nouveau ministre de la Mobilité, monsieur Bert Anciaux, désire engager la lutte contre les pirates de la route. Ambition à laquelle nous ne pouvons qu'applaudir dans le cadre de la sécurité de tous les usagers de la route. Seulement, nous tenons à rappeler au ministre que cette lutte ne peut être un chèque en blanc pour organiser la chasse aux chauffeurs de camion. Que l'on veille d'abord à prendre en chasse les vrais pirates de la route. Cela ne pourra qu'améliorer la sécurité et contribuer aussi à résoudre le problème des files et des bouchons.

Werner De Clercq
Secrétaire fédéral

Pleins feux sur [interview]

Faire plus ample connaissance avec un secrétaire fédéral

pleins feux sur

4

pleins feux sur

5



qui est-il - que fait-il - qu'est-ce qui l'anime

Werner De Clercq est né le 4 avril 1944, il est donc presque un enfant de la deuxième guerre mondiale. Il est marié avec Maria avec qui il a deux enfants: une fille Inge et un fils Koen. Il est aussi le grand-père heureux et tout fier de Wannes et Seppe.

EN ROUTE est allé le trouver pour un entretien.

ER: En décembre 2002, le Comité fédéral de l'UBOT vous a désigné au poste de secrétaire fédéral du secteur Transport routier & Logistique. Cette nomination n'est pas tombée du ciel. Nous savons aussi que vous avez longuement réfléchi avant d'accepter ce mandat. Qu'est-ce qui vous a finalement poussé à dire «Oui, j'accepte»?

WERNER DE CLERcq: Ce mandat implique de grandes responsabilités. J'ai voulu prendre le temps pour réfléchir en toute sérénité et pour consulter ma femme avant de dire oui. Je savais fort bien quel serait l'impact d'un oui sur ma vie familiale. Finalement, ce qui m'a décidé à accepter, c'est la possibilité qu'offre ce mandat pour faire encore plus en faveur des travailleurs de nos secteurs.

ER: Quels objectifs aimeriez-vous réaliser pendant votre mandat? **WERNER DE CLERcq:** La période de mon mandat sera une période extrêmement difficile, caractérisée par d'énormes défis et de nombreux problèmes. Nous devrons trouver une solution pour l'application de la directive européenne 2002/15 concernant la fameuse semaine de 48 heures. Il ne faut pas oublier que cette directive déterminera les conditions de travail des chauffeurs de camion pendant les 15 à 20 années à venir. De plus, l'élargissement de l'Union européenne à 25 Etats membres constituera un défi immense sur le plan social et sur celui de la concurrence. D'autre part, le statut «unique» devra supprimer toutes les différences de statut entre ouvriers et employés. Cette nouvelle situation ne manquera pas d'influencer notre action syndicale dans les entreprises. Nous constatons aussi que le combat syndical dans les entreprises s'intensifie. Certains patrons n'y vont pas avec le dos de la cuiller et ils n'hésitent pas à bafouer les libertés et les droits syndicaux. Un journaliste avait pleinement raison quand il disait récemment à la radio que les quelques mois qui nous séparent encore des élections sociales ressemblent beaucoup à la période des soldes, mais ce sont les délégués qui sont bradés.

Enfin, je voudrais profiter de mon mandat pour donner davantage la parole aux militants de l'UBOT. Ainsi, à partir de décembre 2003, vous trouverez une nouvelle rubrique dans notre magazine, «Pleins feux sur ...», dans laquelle les militants pourront raconter leur histoire. Ainsi, EN ROUTE deviendra encore un peu plus le magazine des militants.

ER: En vous désignant, le Comité fédéral savait ce qu'il faisait. Vous n'êtes pas le premier venu, vous avez une grande expérience du secteur et vous avez en plus un passé de routier. Expliquez-nous un peu.

WERNER DE CLERcq: Peu après mon service militaire, pendant lequel j'ai obtenu mon permis de conduire pour camions, j'ai commencé à travailler comme chauffeur de camion. D'abord les transports nationaux, puis les transports internationaux, évolution tout à fait normale dans le secteur d'ailleurs. J'ai fait le routier pendant 17 ans.

ER: Quelles étaient les conditions de travail et de salaire à cette époque?

WERNER DE CLERcq: Mon premier salaire était de 37,5 anciens francs belges de l'heure (0,9296 euro). Les conditions de travail étaient dures... il n'y avait aucun contrôle des heures prestées, on ne faisait jamais assez d'heures !

ER: Et sur le plan syndical, avez-vous été actif dès le début?

WERNER DE CLERcq: Si vous demandez si j'exerçais un mandat syndical, je dois vous répondre non. Les entreprises pour lesquelles j'ai roulé au début étaient trop petites pour avoir droit à des mandats syndicaux. Mais j'avais des conceptions avec lesquelles mes patrons n'étaient pas d'accord, par exemple au sujet de la sécurité des routiers. Ou du travail au noir. Que j'ai toujours refusé ! Cette attitude ne plaisait guère à mes patrons et m'a coûté plusieurs fois mon emploi.

ER: Quelles sont les raisons qui vous ont poussé à vous engager sur le plan syndical?

WERNER DE CLERcq: Les conditions dans lesquelles devaient rouler la plupart des chauffeurs pour maintenir leur emploi étaient parfois abominables. Travailler 90 à 100 heures par semaine était chose courante. Le chauffeur qui ne faisait pas 190.000 Km par an était traité de «touriste» par les patrons, surtout dans le transport de conteneurs maritimes. Il n'y avait pas de respect – même élémentaire – pour le travail des chauffeurs. A la fin des années 60, il n'y avait pas de contrôle, par aucun service d'inspection. La législation sur les temps de conduite et de repos et le tachygraphe n'ont été instaurés que beaucoup plus tard. Tout ceci m'a amené à œuvrer à l'amélioration des conditions de vie et de travail des chauffeurs, tant sur le plan social que familial.

ER: Et pourquoi avez-vous choisi l'UBOT – FGTB?

WERNER DE CLERcq: Ma famille était d'origine socialiste, mes parents étaient affiliés à la FGTB.

ER: L'UBOT était majoritaire dans l'entreprise où vous travaillez à l'époque?

WERNER DE CLERcq: À la firme Coulier SA, il y avait un conseil d'entreprise, un comité de sécurité et d'hygiène (devenu aujourd'hui comité de prévention et de protection) et une délégation syndicale. L'UBOT y était majoritaire. J'ai été candidat aux élections sociales et j'ai pu m'épanouir sur le plan syndical, aussi bien dans l'entreprise qu'au sein de l'organisation. J'avais enfin la possibilité de faire entendre ma voix.

ER: Avec quels problèmes étiez-vous confronté à l'époque?

WERNER DE CLERcq: Notamment avec le licenciement du délégué syndical de l'UBOT. Le patron n'avait pas suivi non plus la procédure légale. Les militants de l'UBOT m'ont alors

Pleins feux sur [interview]

demandé de succéder au délégué licencié. Vu les circonstances à l'entreprise, ce fut une décision difficile.

ER: Avez-vous rencontré des problèmes à motiver vos collègues à participer, à soutenir l'équipe syndicale?

WERNER DE CLERCQ: Oui, ce n'est pas toujours facile de convaincre les collègues à réaliser un certain nombre de points qui ont trait aux conditions de travail et de salaire. Il y en avait qui le considéraient comme une atteinte à leur liberté de travail individuelle. Surtout la limitation des heures à prêter dans le cadre de la sécurité sur la route était source de vives discussions. Mais j'ai toujours essayé de convaincre les gens de la nécessité de certaines mesures légales. J'avoue humblement que je n'ai pas toujours réussi.

ER: À un moment donné, vous êtes passé à l'organisation syndicale.

WERNER DE CLERCQ: Avant de travailler pour l'organisation syndicale, j'étais déjà président du groupe professionnel Transport routier de la section régionale FGTB d'Alost-Termonde.

En 1987, je suis devenu – après avoir participé à un examen – instructeur de poids lourds auprès du VDAB (FOREm flamand). J'étais chargé de la formation d'anciens ouvriers mineurs qui suivaient la formation de chauffeur de camion dans le cadre de la reconversion des charbonnages limbourgeois.

En 1988, on m'a demandé de reprendre la fonction de secrétaire régional pour l'UBOT, la Confection et la Centrale du Livre & du Papier dans la régionale d'Alost-Termonde. Après mûre réflexion, j'ai franchi le pas en juin 1989.

ER: Quelle était la différence par rapport à vos emplois précédents?

WERNER DE CLERCQ: Il n'y a aucune comparaison possible avec l'action de militant syndical ni avec la fonction d'instructeur d'anciens ouvriers mineurs. On travaille avec tous les militants et les membres des différentes entreprises et des différents secteurs de la régionale. En même temps, il faut tenir compte d'une série de sensibilités par rapport aux autres centrales présentes au sein des structures de la section régionale.

ER: Pourquoi avoir opté pour la structure syndicale?

WERNER DE CLERCQ: Le fil rouge de mes choix professionnels a toujours été déterminé par ma préoccupation de la situation des chauffeurs de camion. Mon point de départ a toujours été la volonté de faire plus pour améliorer les conditions de travail et de salaire des travailleurs de nos différents secteurs.

ER: Vous n'avez jamais regretté vos choix?

WERNER DE CLERCQ: Il y a eu parfois et il y a encore des moments difficiles, mais je n'ai jamais regretté mes décisions. Au contraire, quand on réussit à réaliser un certain nombre de points, aussi petits soient-ils, cela donne une grande satisfaction

personnelle et on se rend compte que tous ces soucis, toute cette peine, ont eu un sens, n'ont pas été inutiles.

ER: En auriez-vous été capable sans le soutien de votre femme et de votre famille?

WERNER DE CLERCQ: Je suis convaincu qu'il est impossible de tenir le coup si on n'a pas le soutien de sa partenaire qui doit se montrer compréhensive pour les nombreuses heures que l'on ne peut passer en sa compagnie et celle des enfants. Et cela pèse sur la vie familiale. Je me félicite donc d'avoir pu et de continuer à pouvoir compter encore sur elle.

ER: Un dernier mot?

WERNER DE CLERCQ: Je crois qu'il est clair que le travail syndical est un travail de fourmis, un travail de longue haleine, qui demande beaucoup de patience, mais qui donne aussi à terme des résultats. Ma comparaison avec le travail de fourmis vaut aussi pour un autre aspect : le travail syndical est avant tout un travail d'équipe, chaque maillon de la chaîne est important et indispensable. Avec le soutien de toute l'équipe, j'aimerais encore réaliser plusieurs revendications dans le domaine des conditions de travail et de salaire au profit des membres et des militants de tous les secteurs. De plus, j'espère qu'ensemble avec toutes les autres centrales, nous aurons la capacité d'exercer des pressions suffisantes sur le plan politique pour obtenir une meilleure protection de nos délégués.

Dans le sens des aiguilles de la montre

*Werner De Clercq
Secrétaire fédéral
Transport routier &
Logistique*

*Première réunion
du nouveau Comité
fédéral de l'UBOT
– Transport routier &
Logistique*

*Action de solidarité
avec DE LIJN –
Flandre Orientale*

*Action de solidarité
à Liège*



Le cruise control

aussi mortel qu'utile ?

Ces derniers temps, tout le monde parle du cruise control. Nos autoroutes sont régulièrement le théâtre d'accidents de la circulation très graves impliquant des camions. Ces accidents se produisent souvent pendant des travaux routiers et causent de nombreuses victimes mortelles.

Il arrive qu'on ne retrouve pas de traces de freinage, ce qui fait penser que le conducteur a mis son cruise control, un système de réglage de vitesse automatique, destiné à rendre plus confortable la vie des conducteurs de camion, à condition bien sûr qu'ils utilisent cet instrument à bon escient et de manière responsable.

Les employeurs de leur côté feraient mieux d'équiper leurs camions d'un système d'air conditionné performant. En effet, une température ambiante agréable dans la cabine contribuera sans aucun doute bien plus au confort des conducteurs que le cruise control.

Le chauffeur non « grillé » derrière le pare-brise, ne sera-t-il pas plus attentif à la route et donc garant d'une plus grande sécurité? Cette thèse a été confirmée par une étude scientifique.

Certains mandataires politiques belges voudraient maintenant interdire l'utilisation du cruise control au sein de l'Union Européenne dans le but d'améliorer la sécurité sur les routes.

Mais conscients que la mise en oeuvre d'une directive européenne demandera encore des années, ils souhaitent le vote rapide d'une loi interdisant l'utilisation du cruise contrôle sur le territoire belge. Mais comment organiser le contrôle sur la route? Voilà une énigme auquel nous n'avons pas de réponse.

Les constructeurs de camions quant à eux estiment que les accidents de la circulation sont dus aux longues journées de travail et à la fatigue, c'est-à-dire aux conditions de travail lamentables, et non au cruise control. En réalité, il n'existe que très peu, voire pas d'études sur ce type d'accidents de la route. On peut d'ailleurs se demander pourquoi l'Institut du Transport Routier n'a pas encore entamé pareil travail.

L'Union Belge des Ouvriers du Transport (la Centrale du transport de la FGTB) réclame en tout cas une étude approfondie du phénomène. Cette étude doit prendre en compte au moins les éléments suivants : le niveau de formation, l'expérience, les

heures prestées sur une journée ou sur une semaine, le moment de l'accident. Il faudrait aussi pouvoir constater le pays d'origine des conducteurs et contrôler si la législation sur la signalisation des travaux routiers correspond encore aux nécessités de la circulation d'aujourd'hui. Pareille étude donnerait une vue plus claire de la problématique et permettrait de prendre les mesures nécessaires pour prévenir à l'avenir ce type d'accidents.

L'UBOT exige d'autre part du ministre responsable qu'il prenne les mesures nécessaires pour stimuler une approche coordonnée de toutes les instances de contrôle et pour éviter que les barrières linguistiques ne soient invoquées pour contrôler moins souvent les conducteurs étrangers que les conducteurs belges pour ce qui concerne les heures de conduite et de repos.

Par ailleurs, il faut aussi intensifier le combat contre les faux indépendants dans le secteur : c'est eux qui sont souvent les vrais cow-boys de la route et qui bafouent toutes les dispositions légales et réglementaires pour leur seul profit financier.

D'autre part, l'UBOT plaide pour développer la formation des futurs conducteurs de camion dans le cadre de la formation professionnelle et de l'enseignement de jour dans les écoles. Il est en effet inacceptable d'envoyer sur la route un conducteur d'un véhicule d'une longueur de 15 mètres et d'un poids de 44 tonnes qui n'a suivi pour seule formation qu'un cours minimal d'environ 16 heures dans une auto-école. Si ce conducteur a effectivement obtenu son permis de conduire pour un camion, il ne possède certainement pas encore l'expérience suffisante pour exercer sa profession dans des conditions de sécurité, ni pour

lui ni pour les autres usagers de la route. Il serait donc opportun de dispenser une formation complémentaire dans l'entreprise après l'obtention du permis de conduire C/CE. Il faudrait aussi consacrer une attention plus importante à la conduite défensive. Nous trouvons enfin qu'il est nécessaire de prévoir une formation permanente pour les conducteurs plus expérimentés. L'UBOT réclame dès lors la mise en oeuvre accélérée de la directive européenne en la matière.

L'accord gouvernemental envisage d'interdire aux camions, pour des raisons de sécurité, de doubler aux heures de pointes sur les routes à quatre bandes. Nous sommes d'avis que cette mesure n'aura pas l'effet escompté. Nous nous demandons d'ailleurs comment on va faire pour ramener les files de camions, déjà longues de plusieurs kilomètres, de deux bandes sur une seule bande de circulation. Il faut savoir que les camions ont en moyenne une longueur de 15 à 18 mètres et qu'ils doivent respecter une distance de 50 mètres. L'interdiction de doubler va à un moment donné provoquer une réaction en chaîne, avec des files deux fois plus longues et des risques d'accident et de collision par l'arrière encore bien plus grands.

L'UBOT demande par conséquent de n'appliquer cette mesure qu'en dernier ressort, c'est-à-dire après que toutes les autres initiatives visant à décongestionner la circulation auront été mises en oeuvre. Dans ce cadre, l'UBOT soutient toute proposition gouvernementale visant à améliorer l'attrait des transports en commun pour les automobilistes, certainement dans le cadre des déplacements effectués entre le domicile et le lieu de travail.

Journée d'action internationale du 13 octobre 2003

La fatigue tue !

Partout dans le monde, trop de chauffeurs sont victimes d'accidents graves, parfois mortels. La grande majorité de ces accidents sont dus à la fatigue. A long terme, les nombreuses années de labeur et de stress dans des conditions de travail abominables donnent lieu à de graves problèmes de santé pour les chauffeurs : maladies du cœur, maladies des nerfs et de nombreux autres problèmes de santé dus au stress.

La mondialisation: nuisible aux travailleurs du transport routier

La mondialisation a pour effet d'abaisser le niveau des conditions de travail et de salaire. De nombreuses entreprises multinationales sous-traitent leurs activités de transport, au moindre prix bien sûr. De plus, elles pratiquent le système de la livraison juste à temps. Les entreprises de transport cherchent alors des solutions pour réduire leurs coûts afin de rester concurrentielles, avec toutes les conséquences néfastes pour les conditions de travail et de salaire des conducteurs, obligés d'enfreindre les temps de conduite et de repos pour arriver à destination à temps. La réduction des coûts au détriment de la santé est devenue la norme et les chauffeurs sont contraints de prendre d'énormes risques pour conserver leur emploi.

Ce phénomène n'épargne pas non plus le secteur du transport de personnes, victime lui aussi de la dérégulation qui sévit dans les transports.

En ce qui concerne les pouvoirs publics, il ne faut pas s'attendre à ce qu'ils interviennent de manière drastique. Au contraire, dans trop de pays, ils promulguent des lois anti-syndicales. Ils détricotent la protection sociale au profit d'une flexibilité de plus en plus grande pour le plus grand plaisir des entreprises qui voient leurs bénéfices se gonfler. Ces attaques contre les droits des travailleurs s'accompagnent bien sûr d'un démantèlement de la législation relative à la sécurité et à la santé et d'un laxisme croissant au niveau de son application, législation qui vise pourtant à protéger les conducteurs contre des temps de travail trop longs.



LA FATIGUE TUE!

Journée d'action internationale des transports routiers

Les ouvriers du transport exigent par conséquent :

- Le respect de tous les ouvriers du transport
- De meilleures conditions de travail et de salaire
- Des temps de travail moins longs et des temps de repos plus longs
- Temps d'attente = temps de travail
- Des parkings et des aires de repos en nombre suffisant équipés d'une infrastructure décente
- Un nombre suffisant de jours de repos à la maison
- La possibilité de suivre une formation donnant droit au permis de conduire du plus haut niveau
- L'amélioration de la signalisation des travaux routiers.

La journée d'action internationale de l'ITF

L'ITF, la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport, organise depuis 1997 tous les ans en collaboration avec ses centrales syndicales nationales une journée d'action internationale à l'occasion de laquelle elle mobilise tous les travailleurs du secteur du transport dans le monde entier pour faire connaître leurs revendications.

L'ITF rassemble plus de 600 organisations syndicales dans 135 pays et représente plus de 5 millions de travailleurs du transport, tous secteurs confondus.

Cette journée d'action internationale est l'occasion pour mener partout dans le monde des actions concernant des revendications spécifiques. Les priorités ne sont bien sûr pas identiques dans tous les pays, ce qui est logique parce que les conditions de travail diffèrent sensiblement d'un pays à l'autre.

Cette année, en Europe, la journée d'action sera consacrée aux parkings et aires de repos : nous voulons qu'il y en ait plus et surtout qu'ils soient mieux équipés.

Les secrétariats régionaux ne manqueront pas de vous fournir plus de détails le moment venu.

Restez vigilant Restez en vie

Une checklist

actualité

- | | |
|----|--|
| 1 | Suivez-vous de trop près le véhicule qui vous précède ? |
| 2 | Changez-vous de file sans raison ou cause apparente ? |
| 3 | Avez-vous des difficultés à maintenir une vitesse constante ? |
| 4 | Freinez-vous sans raison apparente ? |
| 5 | Franchissez-vous la ligne blanche de votre bande de circulation ? |
| 6 | Donnez-vous fréquemment des coups de volant pour rester sur votre bande de circulation ? |
| 7 | Avez-vous «mordu» sur le bas-côté de la route ? |
| 8 | Bougez-vous constamment sur votre siège ? |
| 9 | Avez-vous ouvert votre vitre pour avoir de l'air frais ? |
| 10 | Etes-vous gêné par les feux de croisement des véhicules venant en sens inverse ? |
| 11 | Vos yeux se ferment-ils souvent ou votre vision devient-elle floue ? |
| 12 | Vos yeux commencent-ils à brûler ? |
| 13 | Vos pensées vagabondent-elles ou sont-elles décousues ? |
| 14 | Avez-vous calculé, pendant la dernière heure, l'heure exacte à laquelle vous alliez arriver à destination ? |
| 15 | Avez-vous ajusté votre radio plus d'une fois au cours de la dernière heure ? |
| 16 | Avez-vous besoin de stimulants pour rester éveillé (café, caféine, boissons gazeuses) ? |
| 17 | Avez-vous oublié d'éteindre votre clignotant la dernière fois que vous avez changé de bande de circulation ? |
| 18 | Est-ce que d'autres véhicules vous énervent ? |
| 19 | Est-ce que d'autres véhicules vous doublent sans que vous en soyiez conscient ? |
| 20 | Etes-vous incapable de vous souvenir du dernier panneau d'avertissement que vous avez rencontré ? |

Si vous répondez OUI à quatre questions ou plus,
vous commencez à ressentir les effets de la fatigue,

IL EST TEMPS DE FAIRE UNE PAUSE !



Transport de marchandises & logistique

Protocole d'accord pour le personnel non roulant du transport de marchandises & services logistiques – 140.04

Prime d'équipe

A partir du 1er janvier 2004, les travailleurs qui commencent à travailler avant 7 heures du matin ou après 19 heures du soir dans une entreprise qui a plus d'un horaire, auront droit à une prime d'équipe de € 0,45 par heure pour chaque heure prestée. La prime est indexée une fois par an; elle le sera une première fois le 1er avril 2005. La prime d'équipe ne peut être cumulée avec le complément pour travail de nuit.

Indemnité d'ancienneté

A partir du 1er janvier 2004, les travailleurs ayant une ancienneté de 15 ans dans l'entreprise auront droit à une tranche supplémentaire de € 0,05 par heure.

Prime syndicale

Tout travailleur inscrit dans la catégorie ONSS 083 aura droit à une prime syndicale à condition d'avoir un revenu annuel brut d'au moins € 6.000 au cours de la période de référence.

Prépensions

La prépension devient un droit à partir du 1er avril 2004 pour les ouvriers :

- A partir de 60 ans moyennant 20 ans d'ancienneté dans l'entreprise
 - A partir de 61 ans moyennant 17 ans d'ancienneté dans l'entreprise
 - A partir de 62 ans moyennant 14 ans d'ancienneté dans l'entreprise
 - A partir de 63 ans moyennant 11 ans d'ancienneté dans l'entreprise
 - A partir de 64 ans moyennant 8 ans d'ancienneté dans l'entreprise.
- Tout cela à condition que les réserves constituées par le Fonds social pour la prépension ne soient pas dépassées et que l'instauration de ce droit n'entraîne pas d'augmentation de la cotisation patronale.

Formation permanente

Les formations données le samedi seront payées à 100% du salaire horaire réel. Ces heures ne seront pas prises en compte pour calculer la durée de travail.

Flexibilité

Les organisations syndicales se disent disposées à discuter de l'annualisation de la flexibilité lorsque les entreprises demanderont son instauration.

Une délégation syndicale? Pourquoi faire?

Début juillet 2003, l'UBOT-FGTB et la CSC-Transcom adressaient une lettre à la direction de la firme Gheys à Mol, ou plus précisément à plusieurs directions car «le groupe» Gheys compte cinq entités «distinctes». En même temps, les organisations syndicales demandaient à leurs membres de poser leur candidature à la délégation syndicale.

Le 11 juillet 2003, les firmes Gheys nous répondaient : il y a suffisamment de raisons pour ne pas procéder à l'installation d'une délégation syndicale et il n'y a pas de demande de la part des travailleurs pour en créer une.

Une position purement patronale donc avec laquelle nous ne sommes bien sûr pas d'accord, mais qui ne nous étonnait pas non plus.

Mais, il y a un mais ...

Des membres nous ont communiqué une lettre qu'ils avaient reçue de leur employeur et dans laquelle Gheys expose les arguments pour lesquels il n'est pas souhaitable d'installer une délégation syndicale : entreprise familiale, impôts supplémentaires à payer, non à l'ingérence des syndicats, etc.

Et comme c'est souvent le cas, c'est en la queue que git le venin : Gheys demande aux travailleurs de signer un papier disant qu'ils ne sont pas d'accord avec l'installation d'une délégation syndicale et qu'ils ne sont pas candidats pour en faire partie. L'employeur quant à lui leur témoignera sa reconnaissance «en accordant pendant toute la période d'absence de délégation syndicale tous les ans à chaque travailleur deux chèques cadeaux d'une valeur totale de 50 euros».

Est-ce de la naïveté, de la brutalité ou simplement un mauvais signe? Vu la vague récente de licenciements brutaux de syndicalistes, tout cela laisse un goût bien amer.

Jusqu'où certains patrons sont-ils prêts à aller pour empêcher les syndicats d'entrer dans leur entreprise ?

Lieve Pattyn

Secrétaire régionale Turnhout - Malines

Autobus et autocars

*D'abord il n'y avait rien ...
puis il y a eu les protocoles d'accord...
y compris chez les fermiers du TEC et DE LIJN !*

14 Programming sociale 2003-2004 140.01 – services publics d'autobus – fermiers De Lijn

Chèques repas

Le personnel roulant des fermiers de la VVM reçoit des chèques repas à partir du 1er juillet 2003. Le chèque a une valeur totale de 2,16 euros dont 1,07 euro à charge du patron.

L'intervention patronale sera augmentée de 0,56 euro par mois le 1er mars 2004. A partir de cette date, la valeur totale du chèque repas sera donc égale à 2,72 euros.

Chèques cadeaux

Noël 2003 : € 19,26
Nouvel An 2004 : € 19,26

Salaires horaires

Les salaires horaires du personnel roulant des exploitants de la VVM seront augmentés de 1% le 1er juin 2004.

Travail du samedi

Le complément pour travail du samedi sera relevé de 5% au 1er juillet 2004 pour être porté ainsi à 15%.

Tickets train

Les tickets train ne seront plus octroyés à partir du 1er mars 2004.

Il a d'autre part été convenu avec la fédération patronale d'entamer à partir de septembre 2003 des discussions concernant les points suivants :

- le régime de la garantie salariale
- le régime au prorata des travailleurs à temps partiel
- la mise au point d'un système relatif aux amendes (article 23 du cahier de charges de la VVM).

140.01 – services publics d'autobus – fermiers du TEC

Salaires horaires

A partir du 1er janvier 2003, les salaires des chauffeurs des fermiers du TEC sont alignés sur les barèmes du TEC pour les catégories suivantes :

- chauffeurs ayant une ancienneté de 10 et 11 ans : + 2,55%
- chauffeurs ayant une ancienneté de plus de 20 ans : de + 2,57% à 2,59%.

Indemnité RGPT

+ € 0,45 par jour presté à partir du 1er juillet 2003. Cette indemnité est payée sur une base mensuelle, parallèlement au paiement de l'indemnité de base RGPT qui se fait sur une base trimestrielle.

Chèques cadeaux

Les chauffeurs des fermiers recevront des chèques cadeaux à deux occasions : un à l'occasion de la Noël 2003 et un à l'occasion du Nouvel An 2004. La valeur de chaque chèque cadeau sera égale à maximum 24,41 euros : elle sera déterminée individuellement par chauffeur et ce proportionnellement au nombre de mois d'occupation en 2003 et au régime de travail (travail à temps partiel).

Les travailleurs qui ont donné leur démission, qui ont été licenciés pour motif grave ou qui sont en incapacité de travail depuis plus de deux ans n'auront pas droit aux chèques cadeaux.

Salaire garanti

Les 76 heures sur deux semaines sont portées à 152 heures sur 4 semaines.

Nouveaux salaires horaires services publics d'autobus VVM – De Lijn au 01.07.2003

La moyenne mobile sur 4 mois de l'indice santé (111,67) ayant dépassé l'indice pivot (111,64) au mois de mai, les salaires ont été relevés de 2% le 1er juillet 2003.

Le nouvel indice pivot s'élève à 113,87.

Voici les nouveaux salaires horaires :

Ancienneté	O.M.C	Travail dimanche (= salaire de base + 100 %)		Travail de nuit + € 1,18/h (20h - 6h)
		€	€	
0	11,1510	22,3020	12,3310	
0,5	11,2214	22,4428	12,4014	
1	11,3200	22,6400	12,5000	
2	11,4355	22,8710	12,6155	
3	11,5347	23,0694	12,7147	
4	11,6503	23,3006	12,8303	
6	11,8206	23,6412	13,0006	
8	11,9904	23,9808	13,1704	
10	12,1668	24,3336	13,3468	
12	12,2641	24,5282	13,4441	
14	12,3608	24,7216	13,5408	
16	12,5678	25,1356	13,7478	
18	12,6674	25,3348	13,8474	
20	12,8431	25,6862	14,0231	
22	12,9434	25,8868	14,1234	
24	13,0430	26,0860	14,2230	
26	13,1429	26,2858	14,3229	
28	13,2425	26,4850	14,4225	
29	13,3426	26,6852	14,5226	

L'allocation mensuelle est de € 114,28 par mois à partir du 01.07.03. L'indemnité pour la première interruption de la journée de plus d'une heure est portée à € 1,57

Nouveaux salaires horaires services publics d'autobus TEC/SRWT au 01.07.2003

L'allocation mensuelle s'élève à 114,28 euros par mois à partir du 1er juillet 2003. L'indemnité pour la première interruption de la journée de plus d'une heure est portée à 1,57 euro.

Nouveaux salaires horaires services publics d'autobus TEC/SRWT au 01.07.2003

O.M.C. Salaire horaire en €	Travail jour de fête & dimanche + 100% en € (= salaire de base + 100%)		Travail de nuit + 1,18 € 20h - 6h
	Euro	BEF	
10,4904	20,9808	11,6704	
10,5574	21,1148	11,7374	
10,6244	21,2488	11,8044	
10,6914	21,3828	11,8714	
10,7585	21,5170	11,9385	
11,1041	22,2082	12,2841	
11,1962	22,3924	12,3762	
11,2884	22,5768	12,4684	
11,6710	23,3420	12,8510	
11,7660	23,5320	12,9460	
11,8611	23,7222	13,0411	
11,9560	23,9120	13,1360	
12,0511	24,1022	13,2311	
12,4585	24,9170	13,6385	
12,5565	25,1130	13,7365	
12,6542	25,3084	13,8342	
12,7523	25,5046	13,9323	
12,8502	25,7004	14,0302	
12,9482	25,8964	14,1282	

Allocation mensuelle : € 80,75

Adaptation des salaires - Services spéciaux d'autobus – 140.02

Voici les nouveaux salaires entrés en vigueur le 1er juin 2003 en vertu du protocole d'accord 2003-2004

Années de service	Salaire horaire		Dimanche		RGPT par mois		RGPT par jour < 6 jours	
	Euro	BEF	Euro	BEF	Euro	BEF	Euro	BEF
0 – 2	9,1729	370,03	18,3458	740,07	2,775	68,80	3,78	152,48
3 – 5	9,2252	372,14	18,4504	744,29	2,775	68,80	3,78	152,48
6 – 10	9,2758	374,18	18,5516	748,37	2,775	68,80	3,78	152,48
11 – 15	9,3793	378,36	18,7586	756,72	2,775	68,80	3,78	152,48
16 – 20	9,5312	384,49	19,0624	768,98	2,775	68,80	3,78	152,48
> 21	9,5841	386,62	19,1682	773,24	2,775	68,80	3,78	152,48

Assistance dans les aéroports

Protocole d'accord dans l'assistance dans les aéroports – 140.08

Pouvoir d'achat

A partir du 1er janvier 2004, augmentation salariale de € 0,05 par heure sur les barèmes et les salaires réels.

Au 1er juillet 2004, une deuxième augmentation de € 0,10/h.

Prime d'équipe

Les entreprises organisant le travail en équipes devront payer un supplément spécial et conclure une convention collective en la matière au niveau de l'entreprise.

Les dispositions en matière de travail en équipes existant dans les entreprises restent d'application.

Prime syndicale

Augmentation de € 5 à partir de 2004; elle s'élèvera alors à € 110.

Prorogation des conventions collectives existantes

- La CCT «crédit temps» est prorogée au 30 juin 2005.
- La CCT «prépension» est prorogée au 30 juin 2005.

Groupes à risque

Un montant de 0,10% de la masse salariale sera consacré aux groupes à risque.

Jour férié communautaire

Un jour pour la fête de la Communauté sera accordé à partir du 1er janvier 2005. Les travailleurs en service à ce jour férié auront droit à un jour d'absence rémunéré. La date à laquelle ils prendront effectivement ce jour sera à discuter avec le patron.

Groupes de travail

- Statut de la délégation syndicale : finalisation des travaux pour le 31 octobre 2003.
- Dérogation à la législation sur les heures supplémentaires en cas de travail à temps partiel: finalisation pour le 31 octobre 2003.
- Etude de la création d'un Fonds social : finalisation pour le 30 avril 2004.
- Etude de la création d'un Fonds de pension sectoriel: finalisation pour le 31 décembre 2004.

Déménagements

Protocole d'accord dans le secteur des déménagements – 140.05

Attention : ce protocole d'accord ne deviendra une CCT contraignante que s'il n'y a pas d'objections juridiques concernant les points suivants.

Flexibilité

La possibilité est prévue d'introduire de nouveaux régimes de travail plus flexibles. Les ouvriers occupés dans ces régimes auront droit à une prime de flexibilité.

Quels régimes de travail sont possibles ?

- Temps de travail journalier de 10 heures maximum
- Temps de travail hebdomadaire de 50 heures maximum
- Temps de service journalier de 14 heures maximum
- Temps de service hebdomadaire de 65 heures maximum.

Prime de flexibilité : 2,44 euros par heure pour toutes les heures de service au-delà de 38 heures/semaine qui ne donnent pas lieu à un sursalaire et qui ne sont pas du temps de présence.

Relèvement de l'indemnité RGPT

- à € 0,85 par heure au 1er janvier 2004
- à € 1,00 par heure Au 1er décembre 2004

Indemnité d'ancienneté

Augmentation de 10% pour toutes les catégories à partir du 1er janvier 2004.

Augmentation de la prime syndicale

- à € 110 à partir de l'exercice 2003
- à € 115 à partir de l'exercice 2004.

Relèvement de l'indemnité de séjour à partir du 1er janvier 2004

- nuitée et petit déjeuner : à € 12,81
- repas de midi : à € 10,26
- repas du soir : à € 8,93.

Augmentation de l'allocation complémentaire chômage à partir du 1er janvier 2004

- semaine de 5 jours : à € 3,00/jour
- semaine de 6 jours : à € 2,50/jour

Relèvement de la prime de fin d'année

- exercice 2003 : à 150 fois le salaire horaire
- exercice 2004 : à 155 fois le salaire horaire

Perte sélection médicale chauffeur

La garantie, pour le chauffeur qui perd son permis de conduire C ou CE à la suite d'un examen des yeux, de conserver son occupation dans l'entreprise moyennant une adaptation de son salaire en fonction de la classification des fonctions.

Augmentation du pouvoir d'achat dans le secteur des entreprises funéraires

Salaires

Les salaires conventionnels minimums et les salaires réels seront augmentés de 2% le 1er décembre 2003.

Les interlocuteurs sociaux évalueront l'évolution du pouvoir d'achat fin juin 2004.

Frais de transport

L'intervention patronale dans les frais de transport est octroyée à partir d'une distance de 4 kilomètres.

Commerce de combustibles

Accord important dans le commerce de combustibles

Enfin un fonds de pension sectoriel !

Tous les ouvriers et ouvrières du secteur pourront dorénavant bénéficier, au moment de leur mise à la retraite, d'une indemnité complémentaire. Cet accord n'a pas été facile à réaliser. Il a fallu des mois et des mois de négociations.

La question d'un fonds de pension sectoriel avait déjà été abordée lors des négociations sectorielles 2000-2001. Les organisations des employeurs et des travailleurs s'étaient alors mises d'accord sur la création d'un fonds de pension sectoriel au 1er janvier 2003. Peu après, un accord est intervenu sur une série de modalités pratiques : qui payera les frais de création, quel financement pour le fonds de pension sectoriel, etc. ?

18

Ce premier accord concernait uniquement les ouvriers relevant de la commission paritaire du commerce de combustibles, donc à l'exclusion de la Flandre Orientale.

Mais en novembre 2002, un protocole d'accord a été conclu généralisant le fonds de pension sectoriel à l'ensemble du secteur, la Flandre Orientale comprise.

A partir du 1er janvier 2004, l'ONSS procédera à la retenue des cotisations patronales et des cotisations des travailleurs.

Nous rappelons que la cotisation patronale est le double de celle des travailleurs et qu'elle s'élève à 2%.

Commerce de combustibles – niveau fédéral

Indemnité RGPT

A partir du 1er juillet 2003, elle s'élève à € 0,90/heure et elle sera indexée annuellement.

Prime d'ancienneté

A partir du 1er janvier 2004 : augmentation de € 0,10 sur chaque tranche de 3 ans, 10 ans et 15 ans.

Salaires

A partir du 1er janvier 2004 : augmentation du salaire réel de 1%.

Prime syndicale

2003: € 112,00.
2004: € 115,00

Indexation des salaires horaires nationaux au 01.07.2003

Les salaires de ce secteur ont été indexés de 2% au 01.07.2003.
Voici les nouveaux salaires minimums :

		> 5 ans de service	> 10 ans de service	> 15 ans de service
Manœuvre	8,5239 €	8,6038 €	8,6864 €	8,8206 €
Chauffeur	8,9185 €	8,9984 €	9,0810 €	9,2150 €
Chauffeur de camion citerne	9,4143 €	9,4942 €	9,5768 €	9,7108 €

Reportage photo

Formation fédérale des militants au Floréal La Roche

divers

Accueil des participants par Werner De Clercq, secrétaire fédéral Transport routier & Logistique, et Yvan Victor, président de l'UBOT



L'équipe des formateurs



Un groupe de militants au travail



Tous les participants réunis pour la photo de groupe



Un groupe de militants au travail : un moment de débats



Visite de Lieve Pattyn, présidente du Comité fédéral du groupe professionnel Transport routier & Logistique

Les participants préparent le théâtre de forum



19

Quelques passages de l'accord gouvernemental

Une Belgique créative et solidaire - Du souffle pour le pays

Elections le 18 mai, suivies par la désignation d'un informateur, puis d'un formateur et finalement par la formation d'un nouveau gouvernement, in extremis, juste avant les vacances d'été. La rédaction de EN ROUTE a analysé l'accord gouvernemental pour vous. Dans cet accord, les partis de la coalition gouvernementale (PS, MR, SP.a - Spirit et VLD) ont fixé leurs priorités pour les quatre années à venir et défini un certain nombre d'objectifs qu'ils espèrent réaliser avant la fin de la présente législature. En d'autres termes, un accord gouvernemental est une déclaration d'intentions, une espèce de promesses à tenir à moyen terme. Nous avons analysé pour vous les trois chapitres suivants de l'accord : l'emploi, la sécurité sociale et l'environnement, la mobilité et le développement durable, thèmes dont nous pensons qu'ils sont importants pour le secteur du transport routier & logistique.

L'emploi constitue – à juste titre – la priorité du nouveau gouvernement. L'objectif : 200.000 emplois nouveaux à créer d'ici la fin de la législature ! Mission difficile certes, mais pas impossible. Le gouvernement table sur une reprise de la croissance économique d'une part et sur l'engagement des interlocuteurs sociaux à développer ensemble les initiatives indispensables en matière de création d'emploi d'autre part. Le gouvernement joue avec les idées suivantes :

- L'organisation d'une conférence pour l'emploi en automne (réunissant les interlocuteurs sociaux, les gouvernements régionaux et le gouvernement fédéral) en vue d'arriver à des accords en matière de formation et de création d'emplois.
- Une nouvelle diminution des charges sur le travail pour les patrons qui consentiront des efforts concrets dans le domaine de l'emploi et de la formation. Cette nouvelle diminution visera cinq groupes cibles dont les travailleurs peu ou non qualifiés constituent la catégorie la plus importante. L'extension de la diminution des charges patronales pour cette catégorie aux revenus de travail de moins de 2000 euros bruts par mois devra stimuler la création d'emplois.
- Le licenciement collectif de travailleurs âgés en cas de restructuration d'entreprises sera rendu beaucoup plus difficile. La redistribution du travail disponible – par exemple par l'épuisement de toutes les possibilités pour les travailleurs de plus de 50 ans à passer à un régime de 4/5e - serait une condition préalable avant que l'employeur ne puisse procéder à un licenciement collectif.
- Plusieurs mesures visant à combattre le phénomène des faux indépendants.
- Une meilleure combinaison de la vie professionnelle et de la vie familiale ainsi que l'amélioration de la qualité du travail. Le gouvernement pense notamment à des mesures concernant le congé de maternité d'une part et l'élaboration d'un système d'épargne temps d'autre part. Il a aussi pour objectif d'augmenter la qualité de la concertation sociale dans le domaine de la prévention et du bien-être.

La sécurité sociale constitue également un objectif ambitieux. La protection sociale de l'ensemble de la population doit être préservée et il faut créer des marges supplémentaires pour satisfaire les besoins sociaux nouveaux. Le gouvernement augmentera l'intervention du pouvoir fédéral dans la sécurité sociale d'une part et renforcera la lutte contre la fraude sociale d'autre part. De plus, le gouvernement mettra au point un plan pluriannuel qui devra permettre la liaison au bien-être de certains seuils de revenus, plafonds, allocations sociales et allocations minimales dans chaque secteur de la sécurité sociale et éliminer aussi les pièges à l'emploi.

Autres points importants :

- Un engagement clair dans le domaine de l'harmonisation des statuts ouvrier et employé. Les interlocuteurs sociaux devront respecter un échéancier très strict.
- Une politique plus efficace et cohérente en matière de santé garantissant à tous une meilleure accessibilité et une meilleure qualité des soins de santé.
- La mise au point de mesures structurelles de prévention de la pauvreté, liée à une politique visant la réinsertion et l'autonomie.
- Le financement des pensions doit être garanti par un effort maximum dans le domaine de l'emploi afin d'élargir la base financière de la sécurité sociale. D'autre part, le gouvernement entend prendre dans les quatre années à venir une série de mesures complémentaires visant à sauvegarder le régime des pensions et le régime de sécurité sociale.

L'environnement, la mobilité et le développement durable : le protocole de Kyoto, le réchauffement de la terre, les gaz à effet de serre,... ces points ont tous trait à l'environnement, la mobilité et le développement durable, des points d'attention très importants qui détermineront aussi le bien-être des futures générations. D'ici 2010, les émissions de gaz à effet de serre devront être réduits de 7,5% par rapport au niveau de 1990. Toutes les composantes de la société devront contribuer à cet effort. Par conséquent, le gouvernement entend prendre des mesures qui toucheront tous ces segments. Dans le domaine de la mobilité, nous avons déjà assisté à la prise des premières mesures : l'utilisation de la voiture deviendra plus chère parce que le prix des carburants ne va plus baisser. Quelles sont les mesures que le gouvernement compte prendre vis-à-vis du secteur des transports ?

- Stimuler le développement et l'utilisation des moteurs fonctionnant sur base d'énergies alternatives.
- Des mesures spécifiques aux camions à prendre dans un proche avenir:
 - l'obligation d'emprunter exclusivement la bande de droite aux heures de pointe sur les routes à quatre bandes;
 - éventuellement même l'interdiction pour les camions de rouler aux abords des écoles au début et à la fin de la journée d'école;
 - l'organisation d'une concertation avec les régions sur l'opportunité de remplacer l'eurovignette pour camions par une contribution variable.
- Plus spécifiquement pour le trafic aérien, la recherche d'une répartition plus équitable aussi bien des vols de nuit que des vols de jour.

Le nouveau gouvernement caresse des objectifs fort ambitieux. Pour nous, il est important que le gouvernement accorde la priorité à quelques-unes de nos préoccupations. Bien sûr, nous devrons veiller à intervenir par la voie de la concertation sociale partout où nous pourrons le faire. N'est-ce pas de cette manière que nous pourrons défendre au mieux les intérêts de nos membres ?

Attention! Avant le 1er octobre 2003 :

Sélection médicale permis de conduire C – CE

Tous les chauffeurs de camion possédant un permis de conduire C/CE délivré avant le 1er janvier 1989 doivent passer un examen chez l'oculiste et faire leur demande d'une sélection médicale valide avant le 1er octobre 2003. Nous ne pouvons souligner assez l'importance de cette échéance. Une fois passée celle-ci, les chauffeurs concernés qui n'auront pas rempli ces deux conditions devront obligatoirement suivre l'auto-école. En effet, à cette preuve de la sélection médicale est lié un nouveau permis de conduire qui a une validité identique, c'est-à-dire de 5 ans (ou de 3 ans à partir de l'âge de 50 ans). Les délais d'attente sont longs, il faut donc tenir compte de cet élément aussi. Introduisez donc le plus rapidement possible votre demande au cas où vous ne l'auriez pas encore fait.

22

N'hésitez pas non plus à contacter votre secrétariat régional pour connaître la procédure exacte suivie dans votre région.
Voici les adresses des centres médicaux régionaux du Ministère de la Santé publique, Service de santé administratif.

Néerlandophones	Francophones
Medisch Centrum Antwerpen Dienst autobestuurders Pelikaanstraat 4 – 6 – 8, 2018 Antwerpen TEL.: 03/226.69.62. FAX.: 03/231.49.02.	Centre Médical Charleroi Place Albert 1er Centre Albert 1er 16, 6000 Charleroi TEL.: 071/319.809. FAX.: 071/301.590.
Medisch Centrum Brugge Dienst autobestuurders Zandstraat 144, 8200 Sint Andries TEL.: 050/456.813. of 050/456.830. FAX.: 050/456.828.	Centre Médical de Libramont Rue du Dr. Lomry, 6800 Libramont TEL.: 061/230.050. FAX.: 061/225.351.
Medisch Centrum Kortrijk Dienst autobestuurders IJzerkaai 27, 8500 Kortrijk TEL.: 056/224.721. FAX.: 056/229.404.	Centre Médical de Liège Boulevard Frère Orban 25 (4e étage), 4000 Liège TEL.: 04/229.76.00. FAX.: 04/252.70.58.
Medisch Centrum Brussel Dienst autobestuurders Wetstraat 56, 10ste verdieping, 1040 Brussel TEL.: 02/287.06.62. FAX.: 02/230.13.45.	Centre Médical de Bruxelles Rue de la loi 56, 1040 Bruxelles TEL.: 02/287.06.36. FAX.: 02/230.12.74.
Medisch Centrum Gent, R.A.C. Ter Plaeten Dienst autobestuurders St. Lievenslaan 23 bus 1, 9000 Gent TEL.: 09/235.22.62. FAX.: 09/223.38.93	Centre Médical de Namur Place des Célestines 25, 5000 Namur TEL.: 081/654.460. FAX.: 081/305.794.
Medisch Centrum Hasselt Dienst autobestuurders Gouverneur Verwilghensingel 75, 3500 Hasselt TEL.: 011/295.657. FAX.: 011/241.365.	Centre Médical de Tournai Boulevard Eisenhouwer 87, 7500 Tournai TEL.: 069/888.710. FAX.: 069/235.917.
Medisch Centrum Leuven Dienst autobestuurders Halvestraat 10 3000 Leuven TEL.: 016/232.641. FAX.: 016/232.645.	

Contrôles en Pologne

Les autocars étrangers qui entrent en Pologne font l'objet de contrôles très sévères à la frontière. Les autorités vérifient notamment la présence d'au moins deux extincteurs pleins à bord des véhicules de plus de neuf places.

Chauffeurs en Bulgarie

Les ressortissants étrangers qui résident plus de 24 heures en Bulgarie sont tenus de communiquer leur lieu de résidence dans les 48 heures de leur arrivée. Ils doivent le faire par écrit soit au service de contrôle administratif des étrangers, soit au département de police régional.

Modalités pratiques

Quelles données doivent-ils communiquer ? Nom, prénom, date de naissance, numéro du passeport ou de la carte d'identité. Les chauffeurs qui logent à l'hôtel y sont enregistrés d'office. Si le chauffeur loge chez une personne privée, celle-ci doit également en informer par écrit les autorités compétentes.

Donc, même si le chauffeur passe la nuit dans son autocar ou son camion, il n'y a pas d'autre alternative légale que de s'inscrire auprès des autorités.

Remettez la souche ci-dessous à un(e) collègue
non encore affilié(e) 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(e) chez la firme :	
Adresse de la firme :	
Fonction :	
Souche à renvoyer au secrétariat régional de l'UBOT.	

