

# SAVIEZ-VOUS QUE ...

... LE FMP (FONDS DES MALADIES PROFESSIONNELLES) OFFRE UN PROGRAMME DE RÉÉDUCATION ET DE PRÉVENTION GRATUIT AUX PATIENTS SOUFFRANT DE MAUX DE BAS DU DOS ?

Qui est-ce qui entre en ligne de considération ? Tous les travailleurs qui sont en incapacité de travail pendant 4 semaines au minimum et 3 mois au maximum parce qu'ils souffrent de mal au bas du dos ou parce qu'ils ont subi de la chirurgie au niveau de la colonne vertébrale lombaire et qui exécutent du travail qui charge le dos (lever des charges lourdes ou exposition à des tremblements mécaniques transmis par le derrière). Le programme comprend une partie médicale (kinésithérapie, mise en condition, accompagnement psychologique, ...) et une intervention ergonomique avec l'accord de l'employeur (analyse des conditions de travail, formation sur le terrain, ...). Le but du programme est d'éviter que le mal de dos devienne de type chronique et d'améliorer vos conditions de travail afin de garantir votre emploi à long terme. Les avantages ? Le FMP prend en charge tant le ticket modérateur de la rééducation que les frais de déplacement pour les sessions. Votre employeur reçoit une intervention financière s'il accepte l'intervention ergonomique. Vous êtes intéressé ? Consultez votre généraliste et votre médecin de travail. Ils examineront si vous répondez aux conditions pour suivre le programme et, au besoin, ils démarrent la procédure en envoyant le formulaire de demande dûment rempli au FMP. Pour plus d'informations : [www.fmp-fbz.fgov.be](http://www.fmp-fbz.fgov.be).

... LES SANCTIONS EN CAS D'INFRAC-

TION AU TEMPS DE CONDUITE ET DE REPOS VARIENT ÉNORMÉMENT SELON LES ETATS-MEMBRES EUROPÉENS ? Voilà la conclusion qui est formulée dans un document de travail de la Commission des Transports du Parlement européen. Un exemple : en Espagne, l'excès du temps de conduite journalier est dix fois plus cher qu'en Grèce. Selon Saïd El Khadraoui, membre du Parlement européen, ces différences énormes ne sont pas seulement le résultat d'éventuels différents standards de vie. En outre, les grandes différences au niveau de la politique de pénalisation engendrent des « règles de jeux inégaux » pour les entreprises de transport routier des divers Etats-membres.

ON COMMENCERA SOUS PEU AVEC LA CONSTRUCTION D'UNE STATION-SER-

VICE LE LONG DE LA ROUTE EXPRESS E34 À STEKENE ? La route express sera munie, en 2011, d'une sortie plus longue pour le trafic venant d'Anvers et voulant entrer dans la commune, et on profiterait de l'occasion pour construire en même temps une station-service avec un parking pour poids lourds, des magasins et des restos. Nous ne pouvons qu'espérer que cette fois-ci, on tiendra compte de notre demande pour des équipements sûrs et confortables pour les chauffeurs professionnels.

LE 112 EST LE NUMÉRO D'APPEL D'URGENCE EUROPÉEN ? L'ACCÈS À CE NUMÉRO D'APPEL EST GRATUIT, QUE CE SOIT À PARTIR D'UN TÉLÉPHONE FIXE OU D'UN GSM. Le numéro 112 existe également dans certains pays en dehors de l'UE, comme la Suisse, et le numéro est accessible partout dans le monde sur les réseaux GSM mobiles. Vous pouvez appeler le 112 dans toute situation d'urgence nécessitant l'intervention d'une ambulance, des pompiers ou de la police.

B  
I  
U  
S  
LE PANNEAU DE SIGNALISATION F17 INDIQUE LA BANDE DE CIRCULATION BUS

RÉSERVÉE AUX UTILISATEURS SUIVANTS : transports publics – véhicules affectés au ramassage scolaire – véhicules prioritaires (avec une mission urgente) – taxis – cyclistes (si le signal F17 est complété par le symbole de la bicyclette) – véhicules affectés aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail (si le signal F17 est complété par ce panneau).

B  
R  
U  
S  
M  
LE SITE SPÉCIAL FRANCHISABLE DÉLIMITÉ PAR LE PANNEAU F18 EST RÉSERVÉ

AUX UTILISATEURS SUIVANTS : transports publics – véhicules prioritaires (avec une mission urgente) – taxis (si complété par le mot « taxi ») – cyclistes (si le signal F18 est complété par le symbole de la bicyclette) – véhicules affectés aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail (si le signal F18 est complété par ce panneau).

6 Overload :  
Faites attention  
aux kilos !

14 Les gaz  
toxiques  
dans les  
conteneurs

20 Journée  
d'action de  
l'UBOT Parkings  
sécurisés ...

## FGTB UBOT

Ensemble, on est plus fort



visitez notre site web:  
[www.ubot-fgtb.be](http://www.ubot-fgtb.be)

Union Belge des Ouvriers du Transport

# enroute



- 2** Les routiers sont des héros !
- 5** Participez au "Conducteur de poids lourds de l'année"
- 6** Overload : Une délégation de deux représentants de l'UBOT et d'un membre du SPa en action à London Heathrow
- 7** Des réactions enthousiastes des passagers face à l'action à l'aéroport de Zaventem.
- 9** Lettre ouverte de Hans Bonte
- 10** Les préoccupations de l'UBOT abordées également au parlement !
- 11** Un troisième manutentionnaire à Zaventem ou l'entêtement d'un secrétaire d'état

## 12 SALAIRES

- 14** Les gaz toxiques dans les conteneurs Il est temps de passer à l'action !

## 16 Le plan d'économies chez De Lijn

- 18** Aptitude professionnelle transport de personnes et de marchandises

## 20 8 mars 2010 – Journée d'action de l'UBOT Parkings sécurisés ... nous savons pourquoi !

## 22 L'UBOT Bruxelles et Brabant flamand a déménagé ... et s'étend

## 22 The road to victory

## 23 Adresses

## 24 Saviez-vous que

### Rédaction :

Frank Moreels  
Tom Peeters  
Véronique De Roeck  
Jan Deman – FCBO  
John Reynaert – Fonds Social Transport & Logistique

### Photos :

Frank Moreels  
Tom Peeters  
Véronique De Roeck  
Philippe Dumortier  
René Degryse  
Gerda Baeten

## La crise continue à frapper de plein fouet nos secteurs

Les travailleurs de Ferrari, Ceva Logistics Geel, Supertransport, Samat, ... les travailleurs des "fermiers" de "De Lijn", ... ils savent de quoi ils parlent. Mais chaque employeur qui avait pensé pouvoir se défaire de son personnel



## Un troisième manutentionnaire à Zaventem implique un

# LES ROUTIERS SONT DES HEROS !

C'est bien de l'entendre une fois d'un autre. L'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) mènera, dans les semaines et les mois à venir, une campagne sous ce slogan. Nos chauffeurs seront donc remerciés par la voie d'affiches le long des autoroutes. Remerciés pour le travail qu'ils font chaque jour pour notre société, dans des circonstances souvent difficiles et parfois dangereuses. Il était temps que cette simple vérité soit enfin dite une fois publiquement.

Mais malheureusement, cela ne rapporte pas un euro en plus au chauffeur professionnel. Car on n'achète rien avec des affiches le long de la route. Et pourtant ça fait du bien, chaque fois qu'on témoigne du respect au métier du chauffeur.

En même temps, le chauffeur a souvent l'impression qu'on le traite irrespectueusement. Il suffit d'avoir un seul chauffeur qui fait une bêtise, pour mettre le groupe professionnel entier au pilori. Dans chaque accident où un routier est impliqué, son comportement sur la route est regardé à la loupe, comme si chaque chauffeur de camion était un criminel potentiel.

## La ministre Crevits trouve que l'UBOT est « grossière » : considérons cela comme un titre d'honneur !

Le 8 mars, l'UBOT-FGTB a organisé à Peutie et à Marquain une action pour attirer l'attention sur les équipements défaillants pour les conducteurs de poids lourds sur nos autoroutes (pour un compte rendu de cette action, voir plus loin). Dans une réaction de presse, la Ministre Crevits a dit que c'était « grossier » de mener cette action à ce jour,

juste au moment où elle veut investir autant pour améliorer la situation.

Mais ce qui est grossier, c'est de ne poser aucun acte politique concret pendant trois années pour améliorer le confort des chauffeurs de camion à court terme et de se cacher ensuite derrière la politique structurelle qui est en voie de préparation et qui permettra à terme (et nous l'espérons avec elle) de réaliser une amélioration de la situation.

## bain de sang pour le personnel...

Il se peut que le Secrétaire d'état à la Mobilité, Etienne Schouppe, ait déjà pris une décision, au moment de la mise sous presse de cette édition, en rapport avec la possibilité de faire appel à un troisième manutentionnaire à Zaventem. Vous trouverez un article d'opinion de l'UBOT sur le site [www.ubot-fgtb.be](http://www.ubot-fgtb.be). De toute façon, nous espérons que l'aile ouvrière du CD&V et du CdH et surtout que le PS ne laisseront pas passer ce dossier au niveau gouvernemental. Quelle que soit la décision finale et quel que soit le moment où elle est prise, l'UBOT maintiendra son opposition à un troisième manutentionnaire !

## Le congrès de la FGTB

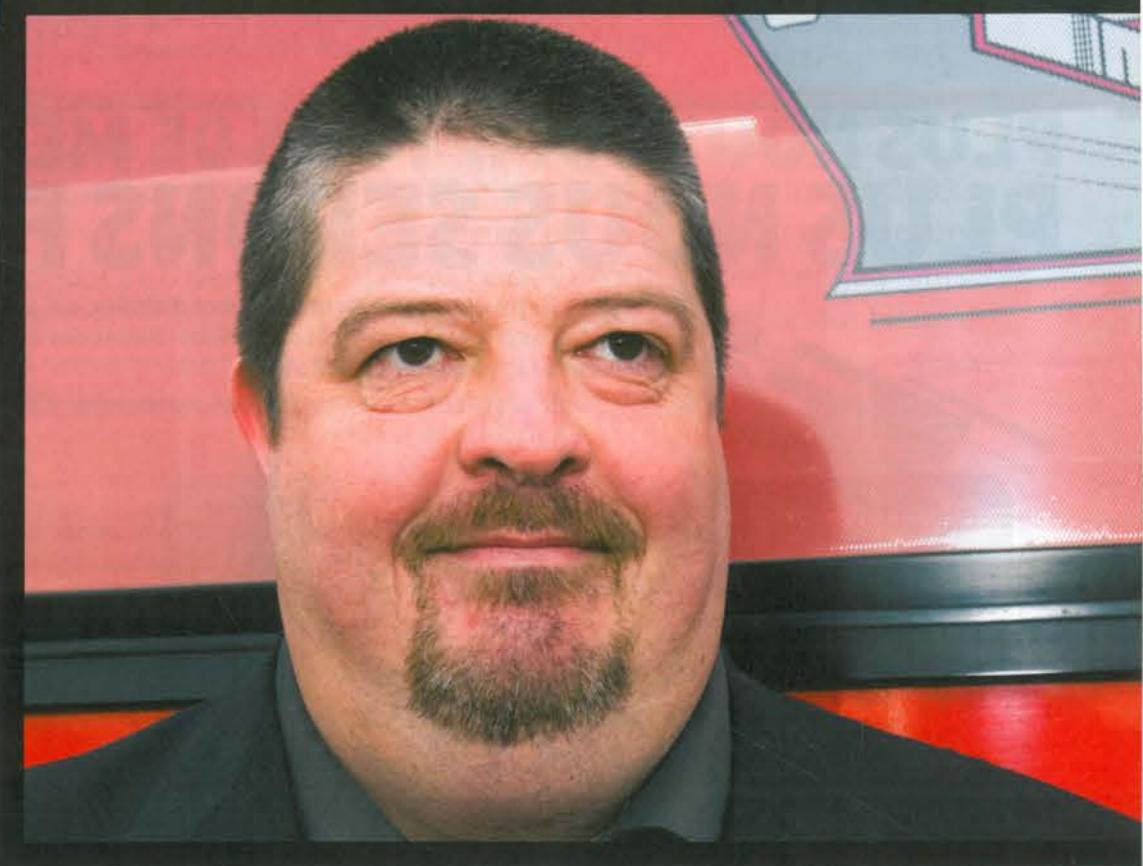
A peu près toutes les instances de la FGTB (fédéral, flamand, wallon, ...) tiennent leur congrès ce printemps. Il est évident que l'UBOT participe activement à la préparation de ces congrès. Appartenant au groupe des centrales plus petites, l'UBOT joue un rôle de plus en plus actif au sein de la FGTB. Force est de constater que nous avons des collaborateurs motivés aux services bien organisés de la FGTB et que nous pouvons compter sur l'appui du Secrétariat fédéral de la FGTB dans les dossiers qui nous tiennent à cœur. Mais la perfection n'existe pas et là où c'est possible, nous avançons des propositions constructives et concrètes. De

toute façon, nous sommes d'avis que Rudy De Leeuw et son équipe ont fait du bon travail et ils pourront compter sur l'appui de notre groupe professionnel.

## Nos militants sur le podium

En 2009, le nombre d'affiliés du groupe sectoriel a augmenté à nouveau et le nombre de primes syndicales payées a fait un grand pas en avant. Et c'est parce que l'UBOT travaille dur pour ses affiliés. Le personnel des secteurs du transport et de la logistique, des autobus et autocars, des déménagements et des taxis le sait et de plus en plus facilement, on trouve le chemin au syndicat de référence par excellence pour le transport et la logistique. Et c'est aussi grâce aux efforts de nos secrétaires, de nos propagandistes, de nos employés, et surtout de nos délégués et militants. Par conséquent, à chacun de vous : merci !

Frank Moreels,  
Secrétaire fédéral.



# ORDITACH, LE LOGICIEL D'IMPRESSION ET DE LECTURE DE VOTRE CARTE DE CONDUCTEUR DIGITALE

**Vous êtes également intéressé(e) par l'achat du logiciel ? Notre offre reste valable !**

Nous offrons à nos membres la possibilité d'acheter le logiciel d'impression et de lecture de la carte de conducteur digitale (Orditach) avec une réduction de 30%. Ce logiciel permet aux chauffeurs d'avoir en un coup d'œil un aperçu des heures prestées, des heures de repos et de toutes les infractions au règlement des temps de conduite et de repos. Vous introduisez votre carte de chauffeur et par le biais d'un lecteur de cartes vous pouvez voir toutes les informations immédiatement sur l'écran. En outre, vous pouvez imprimer toutes les données immédiatement.



## PLUS NOUS COMPTONS DE MEMBRES ... PLUS NOUS SERONS FORTS !



Notre campagne de recrutement d'affiliés, qui a été lancée au cours de l'année passée, est encore en cours. Nous continuons donc à offrir à nos affiliés un beau paquet d'accueil avec :

- un sac pratique avec un numéro récent de notre magazine En Route ;
- l'agenda de poche de l'UBOT avec une multitude d'informations utiles sur les salaires et les CCT ;
- un stylo UBOT ;
- une « Swiss Card » de la marque suisse Victorinox contenant quelques outils utiles pour vous « dépanner » en cours de route (un petit couteau, une lampe de poche, une loupe, des ciseaux, un tournevis, ...)

## L'UBOT A L'ESPRIT ... DE TROUVER TON PROFIT !

### 500 AFFILIÉS DE L'UBOT ONT UNE RAISON SUPPLÉMENTAIRE POUR LEUR AFFILIATION À L'UBOT

TOUT COMME LA « TRUCKER CLUB CARD BELUX » D'AUTOGRIFFL, LA CARTE MAKRO S'EST AVÉRÉE UN COUP DANS LE MILLE. APRÈS L'ANNONCE DE CETTE ACTION DANS L'ÉDITION PRÉCÉDENTE DE NOTRE MAGAZINE « EN ROUTE », NOTRE SECRÉTARIAT A REÇU PRÈS DE 500 DEMANDES. QUELLE RÉUSSITE ! N'AVEZ-VOUS PAS ENCORE DEMANDÉ UNE CARTE MAKRO ET VOULEZ-VOUS EN RECEVOIR UNE ? ALORS PRENEZ AU PLUS VITE CONTACT AVEC DINNEKE : 03/224.34.37 OU DINNEKE.FLEERACKERS@BTB-ABVV.BE

## ALEXANDER SAIT POURQUOI IL EST AFFILIÉ A L'UBOT

A notre grande satisfaction, et celle de notre affilié

Alexander H., nous avons pu faire réduire son amende de £ 10.500,- à £ 210,-.

Alexander était accusé de trafic humain. En arrivant en Angleterre, on avait détecté 21 illégaux cachés à bord de son camion (conteneur pour vrac). On lui a infligé tout de suite une amende de £ 500,- par passager clandestin. Le tribunal anglais a estimé que la responsabilité du chauffeur résidait dans le fait qu'il n'avait pas suffisamment surveillé ni contrôlé son véhicule. Le chauffeur avait pourtant fait un contrôle visuel superficiel de

son véhicule chaque matin et soir et il n'avait vu rien de suspect. Grâce à l'intervention d'un avocat anglais, désigné par l'UBOT, et à son casier judiciaire vierge, nous pouvions lui passer, à la veille de Noël, la bonne nouvelle que son amende avait été réduite à £ 210,-. C'est encore un montant considérable pour une infraction qui n'était pas de sa faute, mais c'était beaucoup moins quand même que le montant exigé au début.

# CONDUCTEUR DE POIDS LOURDS DE L'ANNÉE

**Participez**

INSCRIPTIONS ET INFO SUR  
[www.conducteurdepoidsloards.be](http://www.conducteurdepoidsloards.be)

ET ATTIREZ UN REGARD POSITIF SUR NOTRE MÉTIER !

Au printemps, vous aurez à nouveau la possibilité de participer au « Conducteur de poids lourds de l'année », le concours qui était organisé pour la première fois en 2009 et a connu beaucoup de succès dès le début. Ce qui n'est pas étonnant, car ce concours nous permet de demander plus de respect et d'estime pour notre métier. Les gagnants de l'édition précédente, Erwin De Ketela et Benoît Bougard, ont pu raconter leur histoire dans la presse pendant une année et – ce qui n'est pas sans importance – ont reçu – grâce à leur victoire – € 1000 en bons d'achat. Est-ce vous qui deviendrez leur successeur ?

#### étape n° 1:

Rendez-vous, en avril ou en mai, à une journée portes ouvertes près de chez vous

Egalement cette année-ci, les écoles qui proposent la formation de conducteur de poids lourds vous déroulent le tapis rouge. Visitez, lors d'une de leurs journées portes ouvertes, le stand « Conducteur de poids lourds de l'année », répondez à quelques questions sur votre métier et prenez la pose pour une chouette séance photos.

#### étape n° 2:

La finale du 12 juin

Le samedi 12 juin, 16 candidats seront invités à la finale. Au programme : un petit entretien à cœur ouvert afin de faire plus ample connaissance. Ensuite, vous pourrez faire une démonstration de votre expertise lors d'une épreuve pratique. Après avoir totalisé les scores, un jury professionnel sélectionne les deux gagnants : un pour la Flandre et un pour la Wallonie. Chaque gagnant recevra € 1.000 en bons d'achat.

#### étape n° 3:

Attirez dans les médias

l'attention sur votre métier  
(et faites bien sûr des choses chouettes avec les bons d'achat)

Avec le titre de « conducteur de poids lourds de l'année » en poche, vous aurez l'occasion de raconter votre histoire dans les médias. Vous aurez ainsi l'occasion d'attirer un regard positif et nuancé sur notre métier. Et de faire, bien sûr, des choses chouettes avec les 1.000 euros en bons d'achat.

Inscriptions et info sur [www.conducteurdepoidsloards.be](http://www.conducteurdepoidsloards.be)

Visitez en avril ou en mai entre 14 et 17 heures la journée portes ouvertes de l'une des écoles ci-dessous. Si possible, veuillez vous inscrire au préalable sur [www.conducteurdepoidsloards.be](http://www.conducteurdepoidsloards.be).



samedi 24 avril 2010

Institut Don Bosco  
Liège  
<http://www.idbl.be>

dimanche 9 mai 2010

Institut Technique et Commercial  
Boussu  
<http://www.itcb.be>

samedi 8 mai 2010

Institut Technique Etienne Lenoir  
Arlon  
<http://www.itela.be>

samedi 22 mai 2010

Institut Henri Maus  
Namur  
<http://www.henrimaus.be>

# OVERLOAD

## FAITES ATTENTION AUX KILOS !

**UNE DELEGATION  
DE DEUX REPRESENTANTS  
DE L'UBOT ET D'UN  
MEMBRE DU SP.A  
EN ACTION A  
LONDON HEATHROW**

**Jeudi 11 février  
18h55 - Bruxelles**

Le wagon 15 d'Eurostar se met en route direction Londres. Sandra (Langenus), Frank (Moreels) et Hans (Bonte) s'installent pour un trajet de presque deux heures direction Londres. On brise très vite la glace et les trois, qui se connaissaient déjà auparavant, commencent à bavarder.

**Jeudi 11 février 19h30 -  
Quelque part en France**

Muni d'un verre de vin (rouge!), Hans est accablé d'informations. Combien un bagagiste trimbole par jour, combien présent parfois les valises (surtout sur les vols en Afrique), pourquoi il faut y avoir une restriction à 23 kilos, pourquoi la Belgique ne peut pas être le seul pays à régler cela, que l'Europe doit passer à l'action, que le paiement d'un surplus pour plus de kilos ne résout pas le problème, qu'il faut choisir pour une répartition sur plusieurs valises plus légères, ...

**Jeudi 11 février 19h30 - Quelque part en Grande-Bretagne**

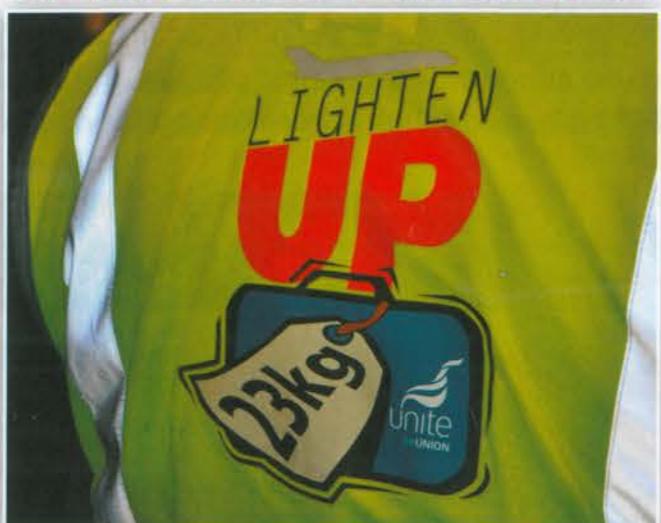
Le décalage horaire nous fait gagner du temps. Le vin rouge fait son travail, car ce n'est plus le poids des bagages dont on discute. Le rôle du parti socialiste, les difficultés liées au travail syndical, la crise, le cynisme de certains capitalistes, .... On est bien en train d'améliorer le monde. Si les socialistes n'osent plus rêver, alors le socialisme est mort.

**Jeudi 11 février 19h55 - Gare de St Pancras à Londres**

Retirer de l'argent du mur. C'est drôle quand même que les Britanniques paient encore avec le livre sterling ! Un shot de nicotine pour les fumeurs. Rejoindre l'hôtel à Heathrow en taxi. C'est une longue course. Le silence règne de temps en temps. La fatigue commence à se faire sentir.

**Jeudi 11 février 22h30 - A l'hôtel**

Se rafraîchir un peu et manger un petit morceau. De la possibilité de recevoir un troisième manutentionnaire à Zaventem et des consé-



quences sociales très lourdes. Comment agir de concert pour empêcher que cela n'arrive. Beaucoup dépendra du PS. Nous devons continuer à exercer une très forte pression sur toute personne pouvant user de son influence dans le dossier. Des listes sont rédigées, des tâches sont réparties. Qui contacte qui ?

**Jeudi 11 février 23h45  
- Au lobby de l'hôtel**

Les fumeurs vont fumer dehors. Sandra et Hans se sont esclaffés en voyant Frank qui devait se mettre en quatre pour se débarrasser de deux belles mais « légères » filles. Pack less ? Désespéré, il finit par joindre les fumeurs et on le laisse tranquille. Des éclatements de rires dans la

compagnie. Des anecdotes font surface.... mais restent privées !

**Vendredi 12 février 09h00 - Au lobby de l'hôtel**

Le taxi au terminal C. Rendez-vous devant le coffee shop avec les militants de « Unite the Union ». Tous les trois sont là ! Nous faisons impression : nous ne sommes pas seulement avec autant de personnes, mais nous avons amené aussi un véritable parlementaire. Les participants commencent à arriver au compte-gouttes. Il est clair que nous étions venus un peu tôt. Les militants anglais sont impressionnés : pas mal de délégations étrangères plus un parlementaire belge et un parlementaire britannique.

**Vendredi 12 février 11h00 - Terminal C - Heathrow**

L'action bat son plein: photos, film, presse....Les politiciens sont en train d'échanger des idées. Les passagers reçoivent un autocollant avec le slogan « pack less ». Ils sont invités à soulever une valise de 54kg, une de 45kg, une de 30 et finalement une de 25kg. A l'exception d'un macho, tout le monde préfère la dernière valise. Ce qui démontre définitivement que nous avons raison : les femmes et les hommes intelligents optent pour le « pack less ».

**Vendredi 12 février 13h00 - Conférence de presse**

Steve Turner de "Unite – the Union" (un beau nom pour un syndi-

**ZAVENTEM  
DES REACTIONS  
ENTHOUSIASTES DES  
PASSAGERS FACE  
A L'ACTION A L'AEROPORT  
DE ZAVENTEM**

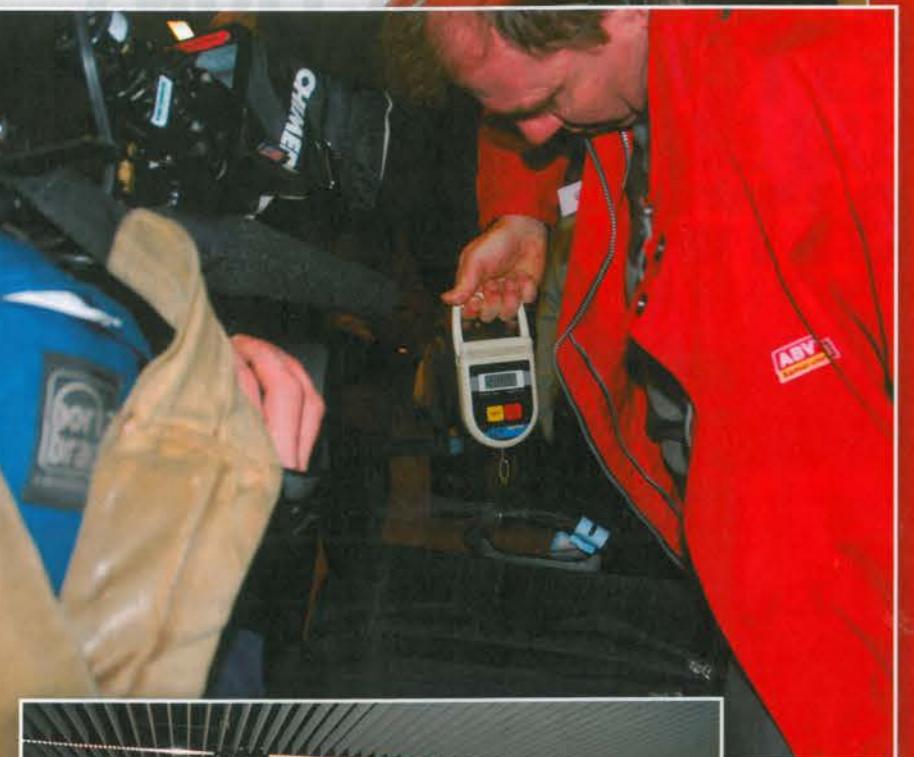
*L'aspect positif et ludique de l'action a suscité un grand intérêt auprès des médias.*



François Ballester (ETF),  
Sandra Langenus (UBOT),  
Hans Bonte (sp.a),  
Frank Moreels (UBOT)



Survol d'une équipe caméra de VTM, le bagagiste Roger Collin a pesé pendant plus d'une heure et demie chaque valise enregistrée à l'aéroport de Zaventem.



L'importance d'une bonne communication: après le "pesage", Roger explique la problématique et il donne quelques conseils pratiques et des solutions possibles.



## Hans Bonte



Hans Bonte est né le 20 janvier 1962 à Courtrai. Depuis le 30 juillet 2004, il est député fédéral du SP.a pour l'arrondissement électoral de Bruxelles-Halle-Vilvorde. Auparavant, il avait déjà été à deux reprises député fédéral. Il exerce en même temps la fonction d'échevin des affaires sociales à Vilvorde et de président du CPAS. Hans sait de quoi il parle lorsqu'il s'agit de l'application d'une politique sociale. Sa lutte contre les faux indépendants et contre les pratiques de certaines banques, qui ont fait que les gens se sont endettés jusqu'au cou, ne lui ont pas rapporté que des amis. Il est licencié en sociologie et en sciences politiques, il fut fonctionnaire et animateur social, il est échevin à Vilvorde, chevalier de l'Ordre de Léopold et président de la commission des Affaires Sociales.

Hans a pris la peine de réserver une journée entière pour faire la connaissance de l'UBOT, de l'ETF et surtout pour prendre connaissance des revendications des bagagistes, qui demandent de limiter le poids maximal par colis à 23 kg. L'UBOT-FGTB a retenu de cette rencontre un sentiment chaleureux. Hans est, sans discussion, un homme de chair et de sang, à l'esprit ouvert et surtout avide d'apprendre. La base d'une collaboration étroite entre l'UBOT et Hans Bonte fut établie lors de notre participation commune à l'action de l'ETF à l'aéroport de Heathrow le 12 février 2010.

# LETTER OUVERTE DE HANS BONTE ET L'UBOT

écrite suite à la participation à l'action de l'UBOT-FGTB et de l'ETF à Londres:

23 kg par valise: un défi pour une Europe sociale

On n'y prête plus attention. Quand nous partons en vacances en avion, nous bourrons notre valise, essayant de rester au-dessous du poids maximum autorisé. Ce poids maximum varie de l'une compagnie aérienne à l'autre. Mais si nous ne réussissons pas à respecter les règles, ce n'est pas la mort d'un homme. Il suffit de payer un supplément et notre valise est proprement portée à bord.

Vendredi dernier, le 12 février 2010, les organisations syndicales du transport ont à nouveau tiré la sonnette d'alarme.

La manutention de bagages provoque constamment et de façon définitive des lésions dorsales et musculaires chez les ouvriers, qui doivent remplir les avions à vive allure. Ce sont surtout les valises excessivement lourdes que les ouvriers doivent déplacer et empiler plusieurs fois par jour, qui mènent à des dos craquants et à des muscles déchirés. C'est devenu une action sympathique de sensibilisation : les passagers exemplaires aux aéroports de Zaventem, Charleroi et Ostende, ont reçu un Belgian Chocolate et l'attention des autres passagers a été attirée sur les conséquences de leurs valises excessives. Aucun voyageur n'a été dérangé par l'action ; au contraire, les passagers se sont montrés très compréhensifs face à l'action.

Des actions similaires étaient menées en même temps sur d'autres aéroports européens. Cette action syndicale internationale était coordonnée par l'ETF, la fédération européenne des syndicats du transport. C'est déjà depuis longtemps que cette organisation œuvre pour une norme précise et claire pour le poids des bagages. Il ressort d'un examen qu'un poids maximum de 23 kg par valise, combiné avec une bonne formation et condition des ouvriers, peut réduire radicalement le nombre d'accidents de travail. Une loi belge ne suffira pas ici : des passagers en provenance de tous les coins du monde arrivent à nos aéroports, avec leurs bagages. Aussi longtemps que les autorités asiatiques, américaines, africaines ou espagnoles n'appliquent pas la même norme, peu ne changera pour les ouvriers belges et européens qui doivent trimballer des montagnes de valises. L'objectif doit être que l'IATA, l'association internationale du transport aérien des Nations Unies, fixe une norme par la voie d'une convention globale.

Ici se présente une grande opportunité pour l'Union européenne et notre pays – en tant que président de l'Union dans la seconde moitié de 2010 – pour prendre l'initiative et démontrer que l'Europe n'est pas uniquement un projet d'une libéralisation effrénée, mais se préoccupe également du bien-être des travailleurs dans un marché uniifié. Lors d'un meeting international à Heathrow, vendredi dernier, il est apparu de toute façon que l'opposition contre une telle législation de protection se révèle moins grande qu'on ne s'y attendait. Les manutentionnaires, en tout cas, sont partie demanderesse. Le problème de bagages trop lourds entraîne pas mal de problèmes pratiques pour achever le travail à temps – et donc une perte de temps lors de la manutention – et mène à des primes exorbitantes pour l'assurance des accidents du travail en sus d'un absentéisme élevé chez les bagagistes. Afin de réfréner les aventuriers parmi les compagnies aériennes – celles qui font de valises lourdes leur atout de vente – on a besoin d'une norme standard internationale, disent les manutentionnaires. Les passagers ne doivent pas en devenir la dupe. Avec une certaine sélectivité, le poids de la valise peut rester sans problème au-dessous de 23 kilos pour les vacances moyennes. Pour un voyage plus long, on peut emporter une deuxième valise. Les pièces plus lourdes méritent – tout comme aujourd'hui – un traitement cargo (mécanique). Les syndicats internationaux soulignent également l'avantage environnemental : des bagages plus légers impliquent des avions plus légers, moins de consommation de carburant et une émission réduite de CO<sub>2</sub>. L'Union européenne souffre d'un manque de légitimité auprès de l'ouvrier commun. L'Union se présente trop comme un projet de libéralisation qui démantèle la protection sociale des gens ordinaires. On reproche aussi à Bruxelles de s'occuper trop de règles pour des produits spécifiques et de chinoiseries, parfois sous prétexte de la protection du consommateur. L'action syndicale du 12 février aux aéroports européens offre à l'UE l'opportunité de restaurer la confiance des ouvriers européens dans l'Union. Ces ouvriers veillent à ce qu'un des objectifs de base de l'Union européenne – la libre circulation des personnes, des marchandises et des services – soit une réalité. Ils insistent – à juste titre – pour que l'Union soit aussi un projet qui protège contre des circonstances de travail inacceptables, qui placent les gens – définitivement ou non – à côté du marché du travail. Nous espérons que le Premier ministre Leterme pourra, dans l'automne de cette année-ci, en tant que président de l'UE, faire le forcing.

Hans Bonte, représentant du peuple

Frank Moreels, secrétaire fédéral Transport et Logistique, UBOT-FGTB

# LES PREOCCUPATIONS DE L'UBOT ABORDEES EGALLEMENT AU PARLEMENT !

A l'occasion des actions menées sous la pression de l'UBOT, et qui d'ailleurs ont également été portées par l'UBOT aux aéroports belges, une question parlementaire

a été posée à la ministre de l'emploi, Madame Milquet. Une initiative européenne sur proposition de la présidence belge est une piste de réflexion intéressante et mérite notre attention et notre support !

## Question parlementaire orale à la Ministre de l'Emploi relative aux risques de santé des manutentionnaires de bagage aux aéroports de Zaventem, Charleroi et Ostende, Hans Bonte, député fédéral

Le vendredi 12 février 2010, une action syndicale coordonnée a eu lieu dans plusieurs aéroports européens pour attirer l'attention sur les risques de santé que les bagagistes courrent chaque jour suite à des valises surchargées. Cette action était appuyée aussi par la fédération syndicale internationale du transport aérien et peut compter sur l'appui des entreprises de manutention à plusieurs aéroports. Afin de réduire le nombre élevé d'accidents du travail – principalement des blessures dorsales ou musculaires – les syndicats insistent sur une réglementation internationale visant à limiter le poids maximum par valise ou colis à 23 kg pour chaque compagnie aérienne. Lors d'un meeting central à l'aéroport de Heathrow, les représentants syndicaux et politiques ont insisté sur une directive européenne pour introduire cette

norme au sein de l'UE. On souhaite ainsi que l'UE s'occupe d'une Europe sociale par la protection des travailleurs contre des circonstances de travail déraisonnables dans le secteur aérien fort libéralisé.

## J'aimerais vous poser les questions suivantes:

- la Ministre, est-elle d'avis qu'une réglementation sur le poids des bagages de voyage s'impose et qu'une norme générale est nécessaire afin d'améliorer les conditions de travail des "bagagistes" et de réduire le nombre d'accidents du travail de ces ouvriers ? La Ministre, prendra-t-elle une initiative législative à cet effet ?
- la Ministre, est-elle disposée – à la lumière de la présidence belge de l'Union européenne dans la seconde moitié de 2010 – à préparer une initiative pour soumettre une telle réglementation générale au Conseil de l'Europe ?

## La Ministre de l'Emploi, Joëlle Milquet, a dit qu'elle est disposée à s'occuper de la problématique

La Ministre voit une opportunité dans le fait que la Commission européenne a pris l'initiative en 2009 de réviser la directive existante et de l'étendre aux troubles musculosquelettiques (TMS), donc les lésions dorsales et musculaires. Elle soulignait que ce serait une amélioration sensible de fixer, au niveau européen, le poids par unité de bagage et d'imposer des directives sur le volume et la maniabilité du bagage aux aéroports. Par ailleurs, la Ministre s'est engagée à aborder la problématique sous la présidence belge lors de la concertation européenne prévue en ce qui concerne la protection de la santé des travailleurs.

« Ce serait une bonne chose si la Belgique réussissait à mener cela à bonne fin en 2010. En particulier pour les ouvriers qui doivent trimballer chaque jour des valises trop lourdes. Mais également pour la crédibilité de l'UE. Il est plus que nécessaire que l'UE démontre qu'elle est là aussi pour les travailleurs ordinaires », a dit Hans Bonte en réaction à l'engagement de la Ministre.



# UN TROISIEME MANUTENTIONNAIRE A ZAVENTEM OU L'ENTETEMENT D'UN SECRETAIRE D'ETAT

Dans le courant du mois passé, la problématique du troisième manutentionnaire a été abordée, sans doute, au Conseil des ministres.

Nous supposons que, au moment où cette édition de « En Route » est écrite, le Secrétaire d'état aura entre-temps présenté une étude faite par l'Université d'Anvers, sous la responsabilité du professeur Eddy Van De Voorde. Une étude purement économique, qui ne prête aucune attention aux conséquences sociales de la présence d'un éventuel troisième manutentionnaire à Zaventem.

Lorsque nous savons, en outre, que ce même professeur représente les employeurs à la commission flamande de l'aéroport (VLC), vous comprendrez sans doute que les travailleurs de Flightcare et Aviapartner sont, pour le moins qu'on puisse en dire, inquiets.



## L'histoire de l'apprenti sorcier

Les différentes raisons pourquoi nous avons agi contre un troisième manutentionnaire, avec la délégation UBOT à Zaventem comme moteur de l'opposition, ont déjà été expliquées dans « En Route ».

Nous avons déjà averti Etienne Schouuppe qu'il joue avec le feu. Il invoque une grève passée depuis longtemps pour présenter le personnel de l'aéroport sous un mauvais jour auprès de l'opinion publique. Contre la volonté des parties intéressées, il veut coûte que coûte imposer son projet de libéralisation, en utilisant des arguments populistes et dépassés. Mais il risque ainsi d'ouvrir la boîte de Pandore et de jeter le désastre sur l'aéroport. L'homme qui prétend que sa proposition assurera une plus grande stabilité à l'aéroport, rompt la paix sociale. L'homme qui prétend vouloir prévenir des grèves, met le feu aux poudres par son plan de libéralisation pour une longue période d'instabilité sociale à l'aéroport.

## Les arguments de l'UBOT ne sont pas tombés dans l'oreille d'un sourd

Nous avons eu différents contacts avec des partis politiques, des employeurs, ... et avec le cabinet du Secrétaire d'état pour essayer de le faire changer d'idées. Le SPa, de toute façon, nous a appuyés ouvertement. Le PS, parti gouvernemental, a promis également de nous soutenir. Les employeurs, ainsi que les organisations aéroportuaires nous ont écoutés également, souvent avec une réaction positive. L'UBOT a mis en garde l'aile ouvrière du CD&V, du CDH et surtout du PS, tous les co-décodeurs au gouvernement. Nous les avons appelés à porter le Secrétaire d'état Schouuppe à d'autres idées, pour éviter ainsi un nouveau drame social à Zaventem.

Soit notre appel a eu des résultats et le plan Schouuppe est définitivement écarté au moment de la mise sous presse de cet « En Route », soit le Secrétaire d'état a persévétré dans son intention d'avoir un 3<sup>e</sup> manutentionnaire, soit le projet a été ajourné « indéfiniment ». Quoi qu'il en soit : l'UBOT a été sans arrêt sur le qui-vive et continuera à le faire. Pour des informations actualisées, nous vous renvoyons au site web www.ubot-fgtb.be et au « Flash UBOT ».

## La prime de crise: quoi et pour qui ?

Les travailleurs du secteur privé qui sont **licenciés pour un autre motif que motif grave** entre le **01.01.2010** et le **30.06.2010** (date de la notification du licenciement), ont droit à **une prime de crise unique de 1.666,- € (montant net)**. Ce montant est exonéré d'impôts et de cotisations de sécurité sociale. Pour les travailleurs à temps partiel, la prime est payée proportionnellement à leurs prestations de travail contractuelles.

Cette prime est une des mesures de crise prises par le gouvernement.

### Qui paie cette prime ?

- En principe, un montant de 1.111,- € est pris en charge par l'ONEm. L'employeur paie le reste (555,- €). Si l'entreprise a essayé d'abord d'éviter les licenciements par l'instauration de mesures anti-crise (comme p.ex. une adaptation temporaire de la durée du travail, le crédit-temps de crise ou le chômage économique pour les ouvriers), les autorités publiques financent même l'intégralité de la prime.
- Par ailleurs, l'employeur sera tenu de payer la totalité de la prime de crise s'il n'a pas respecté les modalités relatives à la notification du licenciement (lettre recommandée ou exploit d'huissier de justice).
- Les employeurs occupant moins de 10 travailleurs et qui sont confrontés à des difficultés économiques, peuvent demander une dérogation complète concernant le paiement de la prime de crise. C'est l'ONEm qui, le cas échéant, paie alors la totalité de la prime.



## Nouveaux montants en cas de saisie ou cession sur salaire à partir du 01.01.2010

Les nouveaux montants pour les saisies ou les cessions sur salaire sont connus. Suite à l'évolution négative de l'indice, les montants seront moins élevés qu'en 2009.

### Pour les revenus professionnels, les plafonds suivants sont d'application:

Salaire mensuel	Partie saisissable / cessible
Jusqu'à 978,- €	0%
de 978,01 € à 1.050,- €	20% (= 1/5)
de 1.050,01 € à 1.159,- €	30%
de 1.159,01 € à 1.268,- €	40 % (= 2/5)
Au-delà de 1.268,- €	100%

### Pour les revenus de remplacement, les plafonds suivants sont d'application:

Salaire mensuel	Partie saisissable / cessible
Jusqu'à 978,- €	0%
de 978,01 € à 1.050,- €	20% (= 1/5)
de 1.050,01 € à 1.268,- €	40 % (= 2/5)
Au-delà de 1.268,- €	100%

### Réduction pour enfant à charge :

La partie saisissable ou cessible peut être réduite d'un montant par enfant à charge. A partir du 1er janvier 2010, cette réduction se situe à 60,- € par enfant à charge.

## Assurance hospitalisation pour le secteur bus & car: presque prête à démarrer !

Dans le protocole d'accord du 13 octobre 2009 signé par la fédération patronale FBAA et les organisations syndicales représentatives, il était prévu qu'une assurance hospitalisation serait instaurée dans le secteur des autobus et autocars. A ce moment-là, il entrat déjà dans l'intention des syndicats pour en faire une assurance hospitalisation qui pourrait soutenir la comparaison avec ce qui existe dans d'autres secteurs et qui profite réellement au personnel des entreprises des autobus et des autocars.

Après pas mal de négociations et une étude approfondie du marché, les organisations syndicales et les employeurs se sont mis d'accord sur un nombre de principes à inclure dans l'assurance hospitalisation. Et bien que les grands principes soient déjà fixés, il y a encore du travail à faire pour énoncer le tout dans une police ou un contrat. Nous espérons pouvoir finaliser cela à bref terme et vous donnons déjà quelques éléments de la convention.

L'assurance hospitalisation sera conclue chez AG Insurance. Un grand joueur sur le marché, qui a de l'expérience dans d'autres secteurs et pouvait, après une étude du marché, présenter la proposition la plus attrayante pour notre personnel. A noter que cette assurance est conclue pour tout le personnel du secteur (services réguliers, services réguliers spécialisés et services irréguliers).

- Pour chaque ouvrier du secteur, une police de € 100 par an est conclue.
- Cette prime est payée par le fonds social ; tu ne paies donc rien toi-même !
- Les membres du ménage peuvent également être affiliés, si tu le souhaites. Ce n'est pas une obligation, bien sûr, mais une possibilité qui t'est offerte. La prime se situe ici à € 140 pour un adulte et à € 56 pour un enfant. Le fonds social n'intervient pas à ce sujet, tu paieras toi-même si tu souhaites cela.
- Sont remboursés : tous les frais inhérents à l'hospitalisation et tous les frais dans la période de 2 mois avant jusqu'à 6 mois après l'hospitalisation et qui se rapportent à l'hospitalisation.
- Les interventions (également les soins médicaux ambulatoires) liées à 30 maladies graves, qui sont énumérées dans la police.
- Certaines interventions ou services sont exclus, comme p.ex. la chirurgie esthétique ou la chambre à une personne.
- Les frais faits à l'étranger sont également remboursés.
- Les frais réels sont remboursés, il n'y pas de « plafond ». La garantie est donc illimitée.

Une des principales raisons pourquoi on a opté pour cette formule, était – entre autres – le « système du tiers payant » sur lequel se base la police. Tous les frais sont réglés entre l'hôpital et l'assureur, tu ne dois rien avancer toi-même, ni t'occuper de la paperasserie administrative. La simple présentation de ta carte d'affiliation suffira pour mettre la machine en marche.

Nous espérons pouvoir finaliser la police avec AG Insurance vers le 1<sup>er</sup> avril (et ce n'est pas un poisson d'avril). Des informations plus détaillées suivront sous peu. Les partenaires sociaux mettront sur pied, de concert avec le fonds social et l'assureur, une véritable campagne d'information, où tu pourras trouver tous les détails. Garde donc tes questions concrètes jusqu'à cette date-là.

## Prime syndicale 2009 autobus et autocars

Les primes syndicales pour le secteur des autobus et des autocars seront bientôt payées. Les travailleurs de ce secteur recevront sous peu une carte de légitimation dans leur boîte à lettres. Il suffit d'envoyer cette carte de légitimation, pourvue de ta signature et de ton numéro de compte, au secrétariat local de l'UBOT et la prime syndicale sera versée sur ton compte.

Le montant de la prime syndicale pour les travailleurs à temps plein est maintenu à 116,- €. Pour les travailleurs à temps partiel, la prime syndicale s'élève à 58,- €.



# LES GAZ TOXIQUES DANS LES CONTENEURS

**Alarm!**

Journée d'études de l'UBOT-FGTB sur les gaz toxiques dans les conteneurs.

Vendredi le 5 février, l'UBOT-FGTB a organisé une journée d'étude sur les gaz toxiques dans les conteneurs en présence de plusieurs experts.

Dans certains cas, les résultats sont choquants, souligne **Frank Moreels, Secrétaire fédéral de l'UBOT**:

- Environ 20% (les chiffres varient d'un rapport à l'autre) des conteneurs acheminés dans les ports contiennent une surdose de gaz toxiques.
- 95% des conteneurs ne sont pas ou sont insuffisamment labellisés.
- Les maladies affectant les travailleurs du secteur du transport ou du secteur de la logistique peuvent être très graves, allant de maux de tête ou des nausées à des pertes de mémoire et des troubles graves du système nerveux central, voire des affectations mortelles dans des cas extrêmes.

"Nous avons un besoin urgent de mesures de prévention supplémentaires pour protéger les travailleurs ainsi que d'un renforcement de la réglementation européenne."

**Différents experts se sont exprimés à l'occasion de cette journée d'étude.**

**Jan De Jong – Dirigeant du projet «conteneurs à gaz toxiques» du syndicat hollandais FNV Bondgenoten:**

"Souvent on ne fait pas le lien entre les plaintes médicales et les gaz des conteneurs. De ce fait, on ne repère pas ou ne reconnaît pas toujours le problème. La problématique peut être comparée à la maladie des peintres. Pendant très longtemps, on n'a pas vu la relation entre les peintures à plomb et les symptômes pathologiques. En ce sens, les gaz toxiques injectés dans les conteneurs tuent à petites doses."

**Le docteur Edelhart Kempe-neers, médecin du travail attaché au service de prévention**

**Arista**, qui a travaillé auparavant à l'hôpital universitaire Gasthuisberg, incite les travailleurs à la plus grande prudence. "Certains

gaz toxiques sont incolores, inodores ou dégagent même une odeur agréable ... Il est par conséquent impossible et dangereux de juger sur base des ses propres impressions (mauvaise odeur par exemple). Il faut donc renforcer et intensifier la prévention."

Il souligne le rôle du médecin du travail/conseiller en prévention en rappelant qu'il existe des services médicaux spécialisés en la matière en Belgique, notamment à l'hôpital universitaire de Louvain.

**Bruno Melckmans, expert du Service Entreprises de la FGTB**, expose le rôle des comités pour la prévention et la protection au travail. "Ces comités ont été dotés de nouvelles compétences en la matière. Le défi est que les délégués des travailleurs utilisent ces compétences et prennent des initiatives en vue de faire appliquer effectivement la réglementation existante, notamment la réglementation ADR."

"La situation est grave mais pas désespérée. Il est possible de s'attaquer au problème en recourant à l'expertise nécessaire et en prenant les mesures de prévention adéquates", voilà une des conclusions tirées par Frank Moreels.

"L'UBOT se propose de mettre le point à l'ordre du jour des comités de prévention et de protection au travail partout en Belgique ainsi que lors de la concertation avec les employeurs." Comme vous pouvez lire à la page suivante, ceci est entremis déjà fait.



## IL EST TEMPS DE PASSER À L'ACTION !

**La journée d'étude de l'UBOT était non seulement un succès éclatant au niveau du nombre de participants et des échos dans la presse, mais surtout le contenu était là. Intéressant, parfois hallucinant.**

Le but est que le problème soit étudié à fond et d'examiner, ensemble avec l'employeur, quelle est l'approche la plus appropriée de la problématique, afin de prévenir des problèmes de santé pour le personnel. A cet effet, nos délégués disposent d'une check-list qu'ils peuvent utiliser dans les discussions sur la problématique.

Un de nos objectifs doit être de faire intégrer ce point dans le plan d'action annuel de ces entreprises où l'on travaille avec des containers. De cette façon, on reste alerte et la problématique devient un point « permanent » dans la politique de prévention.

Dans les entreprises sans CPPT, nous demandons à nos délégués et militants d'aborder la problématique auprès de leur employeur. Car la santé des collaborateurs est dans l'intérêt de tous et ne doit pas diviser les employeurs et les travailleurs. Bien au contraire !

## L'UBOT met ce point à l'agenda de la Commission paritaire

Le jeudi 25 février 2010, la délégation UBOT a commenté en détail la problématique des gaz toxiques dans les containers à la réunion de la Commission paritaire 140.04/09. On a expliqué la problématique aux représentants patronaux de SAV, FEBETRA et UPTR et un paquet de documentation de l'UBOT a été mis à la disposition.

L'UBOT a dès lors un plan d'action concret, pour que ce problème reçoive l'attention qu'il mérite.

## Les militants de l'UBOT prennent l'initiative

Les délégués de l'UBOT aborderont la problématique dans chaque entreprise où l'on travaille avec des containers. Là où il y a un Comité de Prévention et de Protection au Travail (CPPT), nos délégués mettront ce point à l'agenda.

L'UBOT a proposé d'en faire une CCT sectorielle, qui veille à ce que la problématique des gaz toxiques devienne un point d'attention dans le secteur entier. L'obligation de reprendre le point dans le plan annuel d'action, pourrait en faire partie.

Les employeurs réagiront lors d'une prochaine réunion. La CSC Transcom, de son côté, s'est déjà engagée à accorder son plein appui à cette initiative de l'UBOT.

# LE PLAN D'ECONOMIES CHEZ DE LIJN

En route

Nous avons déjà parlé des économies que la Ministre Crevits veut réaliser coûte que coûte dans le secteur du transport public de personnes. De concert avec les collègues de la CGSP, l'UBOT-FGTB refuse de conclure un accord sur les modalités d'un plan social aussi longtemps que la ministre ne donne pas des précisions sur l'ampleur des économies. Il va sans dire que le but était de limiter autant que possible l'ampleur de ces économies et de les étaler dans le temps.

Cette approche a eu du succès ! Non seulement les « objectifs d'économie » ont été nivelés vers le bas, plus particulièrement pour ce qui concerne l'année 2010, mais aussi l'étalement dans le temps est un fait. Notre approche a donc payé.

## Pour la régie « De Lijn », les points suivants ont été convenus :

- Garantie à une sécurité d'emploi pour les membres du personnel avec un contrat à durée indéterminée
- Garantie de revenus
- Garantie au respect des CCT existantes, des accords sur le plan local et de la réglementation du personnel.

Après de longues discussions et plusieurs actions, les syndicats et la direction de « De Lijn » sont arrivés à un accord, le 26 février, sur la méthode de travail à suivre. La concertation dans les différentes entités. On est d'accord pour commencer immédiatement la concertation dans les différentes entités sur les mesures d'optimisation nécessaires afin de réaliser la première partie des objectifs en matière d'économies.

Par ailleurs, la CGSP a obtenu des garanties que chaque travailleur remplissant les conditions pour aller en prépension, pourra effectivement partir en prépension.

Les directions locales demanderont au personnel de « De Lijn », encore avant les vacances d'été 2010, de faire preuve d'une certaine souplesse pour pouvoir appliquer dans la pratique les résultats de Hastus (module Minbus et Crewopt).



## Ce qui est bon pour le personnel de « De Lijn », est bon pour le personnel des fermiers

Lors de négociations, la FBAA nous dit toujours qu'il faut faire la comparaison avec ce qui se passe chez « De Lijn ». Et on le fait. Ce qui est bon en « temps de prospérité », l'est aussi en « temps de crise ». Si des économies doivent être réalisées, le personnel des fermiers doit pouvoir recevoir les mêmes garanties que le personnel chez « De Lijn ». Il est évident que d'autres accents peuvent être mis et que les modalités peuvent différer. Mais l'UBOT-FGTB refuse une politique de deux poids et deux mesures.

L'UBOT-FGTB souhaite conclure un accord-cadre pour le secteur avec la FBAA. Les grandes lignes de notre approche s'inspirent de ce qui se passe chez « De Lijn » :

### Eviter le licenciement de personnel avec un contrat de travail fixe par :

- l'épuisement des mesures anti-crise du gouvernement;
- l'utilisation maximale des régimes de prépension et de CCT sectorielles;
- une réduction de la durée du travail (semaine de 4 jours, crédit-temps,...);
- l'épuisement complet du chômage économique;
- la (ré)activation du pool des chauffeurs de bus : celui qui perd son emploi chez un employeur A, reçoit la priorité pour une embauche chez un employeur B ou chez « De Lijn »;
- la réduction du travail intérimaire, du travail temporaire, ...;
- une répartition équitable des efforts sur toutes les catégories de personnel.

### Eviter une perte de revenus par les mesures suivantes:

- Ceux qui se trouvent dans le pool, reçoivent une allocation supplémentaire à payer par le fonds social pendant une période de transition;
- Outplacement pour tous les travailleurs licenciés.
- Nouvelle répartition et un étalement équitable des équipes.

### Respecter à plein la concertation syndicale :

- Chaque licenciement d'un membre du personnel fixe est considéré comme un licenciement dans le cadre des réorganisations chez « De Lijn » et peut dès lors faire appel au trajet d'accompagnement entier.
- Le conseil d'entreprise, le comité de prévention et de protection au travail ainsi que la délégation syndicale ont un rôle à part entière dans les négociations.
- A défaut d'une délégation syndicale, de n'importe quelle organisation reconnue dans le secteur, la concertation se fera avec le secrétaire de l'organisation. Aucun licenciement

n'est possible sans cette concertation (voir la CCT existante).

- Toutes les organisations syndicales seront associées à la concertation entre les fermiers et « De Lijn » au niveau d'entité.

### Respecter toutes les CCT existantes, tant au niveau du secteur que les CCT d'entreprise

Le timing pour l'application du plan d'optimisation est encore très vague, mais le timing de la concertation l'est aussi. Dans l'entité au Limbourg, on veut déjà instaurer les mesures au 1<sup>er</sup> mai, dans les autres entités, on parle du 1<sup>er</sup> juillet.

Il va sans dire que nous vous tiendrons au courant de l'évolution des négociations.

## UBOT s'est opposée aux plans d'économie de la Ministre Crevits chez la société De Lijn

Le samedi 30 janvier 2010, l'UBOT et la CGSP, nos collègues socialistes des services publics, ont organisé avec d'autres syndicats et une centaine de militants, une action commune à Nieuwpoort pendant la présentation du projet « 125 jaar Kusttram ».



L'objectif de cette action plutôt « rouge » n'était pas de contrecarrer ce projet, mais d'aborder l'invitée d'honneur, la Ministre Crevits, concernant les économies qui sont imposées à la société De Lijn et les conséquences sociales que doivent subir le personnel. Le voyageur sera également dupe des économies imposées au niveau de l'offre des transports en commun. Cela n'améliorera certainement pas la mobilité (surtout dans les villes).

La Ministre Crevits a essayé de nous rassurer en affirmant que le personnel ne peut en aucun cas souffrir des économies et que le voyageur ne peut pas être incommodé. L'affaire est claire pour

les syndicats : si le budget d'exploitation est la seule source d'où proviendront les économies, cela sera bien évidemment aux dépens du personnel.

### Les revendications de l'UBOT et de la CGSP étaient claires :

- Pas de perte d'emplois, ni chez la société De Lijn, ni chez les exploitants de la société De Lijn !
- Pas de bain de sang social pour le personnel !
- Pas d'économies aux dépens des travailleurs ou aux dépens des voyageurs !

# APTITUDE PROFESSIONNELLE TRANSPORT DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES

Un article détaillé avait déjà paru dans notre magazine

**En Route** du deuxième trimestre 2009 concernant la directive européenne 2003/59 qui convertit, en législation belge, l'aptitude professionnelle et la formation continue de conducteurs de certains véhicules affectés aux transports de voyageurs et de marchandises.

## La formation obligatoire pour les détenteurs d'un permis de conduire C et D

L'Arrêté Royal du 4 mai 2007 relatif à l'aptitude professionnelle est la traduction belge de la directive européenne 2003/59. Cette directive stipule que la détention d'un permis de conduire C et/ou D ne suffit plus pour pouvoir prendre la route en tant que conducteur professionnel d'un camion ou d'un bus ou d'un car. Il faut obtenir la fameuse « aptitude professionnelle ».

Les conducteurs qui ont passé leur permis de conduire C avant le 10 septembre 2009 ou qui ont passé le permis de conduire D avant le 10 septembre 2008 sont tenus d'être en règle pour respectivement le 10 septembre 2016 (permis de conduire C) et le 10 septembre 2015 (permis de conduire D) à condition d'avoir, avant cette date, suivi 35 heures de formation obligatoire dans les 5 années précédentes.

La formation obligatoire est également soumise à un nombre de critères ayant que ces heures puissent entrer en ligne de compte :

- la formation doit être suivie auprès d'un institut de formation spécifiquement reconnu pour ce type de formation
  - le module doit être reconnu
  - l'instructeur doit être reconnu
  - il doit s'agir de modules comprenant au moins 7 heures de temps de formation
- Bien que l'obligation de suivre une formation s'adresse explicitement aux conducteurs, nous constatons que ce sont les employeurs qui, dans la plupart des cas, organisent et paient la formation de leurs chauffeurs.

Le Fonds social du transport et de la logistique et le Fonds social des bus et des cars ont pris des initiatives pour que cette formation soit plus réalisable.

## Le transport de marchandises pour le compte de tiers

Le Fonds Social Transport et Logistique (FSTL) est compétent pour les ouvriers des sous-commissions paritaires 140.04 (transport de marchandises pour le compte de tiers) et 140.09 (logistique pour le compte de tiers). Afin de répondre de façon optimale aux besoins des entreprises et de leurs

ouvriers, ceux-ci ne sont en aucun cas obligés de s'adresser à un institut de formation spécifique. Mieux, la décision peut être prise de façon autonome et le syndicat y joue également un rôle !

Chaque entreprise reçoit (depuis 2009) un budget de formation annuel. Pour 2010, ce budget a été calculé au prorata de 25 euros par ouvrier qui était au service de l'entreprise au mois de juin de l'année précédente. Les entreprises qui occupent cinq ouvriers ou moins reçoivent 50 euros par ouvrier. Ces montants sont bien évidemment évalués annuellement. Afin de répondre au maximum aux besoins en matière de formation, le budget octroyé peut être utilisé pendant trois ans au maximum.

Concrètement : les entreprises qui n'ont pas utilisé leur budget ou qui en ont seulement dépensé une partie, peuvent encore l'épuiser jusque fin 2011. Il y a quelques semaines, toutes les entreprises ont reçu une lettre leur communiquant le budget de formation disponible pour 2010 (et éventuellement le reste de 2009).

Les entreprises qui souhaitent utiliser leur budget de formation, doivent introduire, préalablement au début de la formation, un plan de formation auprès du FSTL. Et c'est là où le syndicat a son mot à dire. Dans les entreprises qui disposent d'organes de concertation (délégation syndicale ou CPPT ou CE), l'organe supérieur doit marquer son accord. Attention : un plan de formation spécifique

doit être introduit pour chaque formation.

Après qu'elle a exécuté le plan, l'entreprise peut recevoir une intervention financière qui sera déduite du budget de formation octroyé.

Il est toutefois important de savoir que les budgets de formation servent à financer toutes les formations des ouvriers et non seulement les formations pour la-dite aptitude professionnelle. Car le secteur du transport et de la logistique n'occupe pas seulement des conducteurs. Pensez aux mécaniciens, aux collaborateurs du magasin, aux caristes, ... Il est également possible d'obtenir une intervention financière pour les formations internes, autrement dit, les formations qui sont données par quelqu'un de l'entreprise.

Notons également que le budget de formation ne doit pas être employé pour les formations ADR, ni pour les formations pour un permis de conduire C et/ou CE des ouvriers. Il existe d'autres interventions à cette fin.

Attention ! Les formations dans le cadre de l'aptitude professionnelle sont uniquement fournies par les centres de formation reconnus par le Service public fédéral Mobilité et Transport. Retrouvez la liste complète sur leur site : <http://www.mobilit.fgov.be/data/route/pdcrbw/OCF.pdf>.

Vous voulez savoir plus sur le rôle du FSTL en matière de plans de formation ? Ou d'autres interventions (remboursement

sélection médicale et carte de conducteur, accompagnement psychologique, ...). Surfez vers [www.fstl.be](http://www.fstl.be).

## Le transport de personnes routier organisé

Le Fonds social Bus et Car a fait un choix radicalement différent. Un institut de formation a été créé au sein du fonds social, notamment l'asbl FCBO (Formation Car & Bus Opleidingen). L'objectif de FCBO est d'organiser des formations qui répondent aux critères de qualité supérieurs et ce au prix coûtant. Les conseillers de FCBO accompagnent les entreprises et les aident à développer des plan de formation et à optimiser l'utilisation de toutes les possibilités en matière de subvention.

Aujourd'hui, le FCBO fournit les formations suivantes, qui sont toutes reconnues par le SPF Mobilité :

- conduite défensive (théorie)
- conduite défensive (module sur simulateur de conduite de haute qualité)
- conduite défensive sur la voie publique
- conduite défensive : formation sur un circuit
- temps de conduite et de repos et emploi du tachygraphe analogue et digital
- communication : contacts avec des clients (difficiles)
- communication : le chauffeur en tant qu'agent public relations de son entreprise

- eco-driving (module sur simulateur de conduite de haute qualité)
- mon comportement en cas d'accident et le transport scolaire
- prévention de la criminalité et le transport d'illégaux
- conduite rationnelle au moyen de connaissances basiques de la mécanique
- conduite sûre en montagne (formation sur simulateur)
- conduite sûre en cas de verglas (formation sur simulateur)

Toutes ces formations peuvent être données dans les locaux de FCBO ainsi que dans l'entreprise. Vous trouverez de plus amples informations sur le site : [www.fcbo.be](http://www.fcbo.be). Si votre employeur souhaite une visite du conseiller en vue d'organiser une de ces formations, il vaut mieux prendre contact par [info@fcbo.be](mailto:info@fcbo.be). FCBO n'est pas un institut de formation comme un autre, mais a été créé par et pour le secteur. Le Fonds social intervient à 50% dans l'indemnité payée pour le temps de formation des chauffeurs. L'employeur doit envoyer au Fonds social les attestations que les chauffeurs ont reçues après la formation, accompagnées d'un formulaire de demande dûment rempli. Ainsi, l'indemnité des chauffeurs pour les heures de formation est prise en charge pour 50% par l'employeur et pour 50% par le Fonds Social Bus et Car. Le formulaire de demande se trouve sur [www.fonds-social.be](http://www.fonds-social.be) sous le chapitre « Formulaires ».



# **8 MARS 2010**

## **JOURNÉE D'ACTION DE L'UB**

... NOUS SAVONS POURQUOI !

# PARKINGS SECURISES ...

# MINISTRE LUTGEN : PAS DE CAQUETEMENT, NOUS VOULONS DES OŒUFS !

La situation pour les camionneurs qui (doivent faire) font usage des parkings le long des autoroutes belges et européennes peut être résumée en 3 mots : **peu sûre, insuffisante et inconfortable**. Surtout en Flandre, la ministre responsable Hilde Crevits manque à ses devoirs.

*parkings peu sûrs. Nos chauffeurs de camion en ont ras le bol d'être envoyés promener déjà pendant trois ans. Des fausses promesses, nous les avons bien reçues, mais des résultats sur le terrain, trois fois zéro!...»*

en Flandre, la ministre responsable Hilde Crevits manque à ses devoirs. En tant que femme – la journée symbolique des femmes c'est bien aujourd'hui - **Gerda Baeten**, chauffeur d'autocar sait de quoi elle parle «*Il y a trop peu de commodités sanitaires*.

**Reginald Sintubin**, camionneur depuis 38 ans déjà : "nous devons toujours plus assurer le flux tendu. De plus, nous devons respecter les temps de conduite et de repos. Mais il y a insuffisamment de places de stationnement sûrs et confortables. Des aires de parking sans commodités, deviennent des urinoirs publics répandant une odeur fort désagréable. Les chauffeurs qui transportent des produits dangereux sont souvent stationnés à côté de chauffeurs qui cuisinent leur repas sur un feu de camping : c'est insécurité et compagnie !!"

Après trois livres noirs de l'UBOT-FGTB, elle ne réussit pas à faire du progrès sur le terrain. A chaque fois de nouveau, des promesses d'amélioration sont faites, mais dans la pratique les chauffeurs n'en remarquent rien.

Il y a trois ans, la Ministre Crevits a promis d'installer, à bref terme, les commodités de base nécessaires sur le parking de Peutie. Jusqu'aujourd'hui, rien n'a été réalisé. Les camionneurs sont supposés de faire leurs besoins dans les bosquets...

A Marquain, à la frontière franco-belge, il n'y a pas de pénurie d'aires de parkings. Au contraire, il y en a plus qu'assez, mais de

nouveau pas de toilettes, pas de douches, ...  
**Voilà pourquoi l'UBOT s'est vue obligée de prendre une initiative elle-même, notamment l'ouverture symbolique, sur les deux parkings, de toilettes mobiles pour les chauffeurs de camion.**

Deux exemples en disent long de la situation déplorable des parkings le long des autoroutes.

**Frank Moreels** | secrétaire fédéral, résume la situation : «un nombre insuffisant d'aires de parking, des parkings inconfortables, des

n'ont pas les commodités nécessaires, peut être élaboré rapidement.

A bref terme, des mesures contraintes à l'adresse des exploitants des stations services existantes s'imposent afin d'améliorer l'offre actuelle (p.ex. via des service level agreements). Ainsi, l'on peut éviter que des installations sanitaires restent «hors service» pendant des semaines, comme c'est souvent le cas maintenant.

Des commodités de base, comme l'usage des toilettes et de l'eau coulante, des douches pour les camionneurs, ...doivent être gratuites.

**Vous voulez davantage d'arguments ?**

Sur notre site web vous trouverez du matériel visuel qui n'a pas besoin de commentaires : [www.ubot-fath.be](http://www.ubot-fath.be)

Vous connaissez vous-même de pareilles situations intolérables ? Veuillez bien nous en informer par e-mail : parkingalarm@btb-abv.be



# L'UBOT BRUXELLES ET BRABANT FLAMAND A DEMENAGE ... ET S'ETEND

Après le déménagement de nos bureaux bruxellois de la rue Picard à Molenbeek à la rue de Suède 45, 1060 Bruxelles, l'UBOT passe également à une extension énorme de sa présence au Brabant flamand.

Dans le passé, un affilié de l'UBOT venant de cette section régionale pouvait se présenter à Bruxelles, à Vilvorde et à Louvain. A partir de ce jour, pas moins de 8 bureaux y sont ajoutés, ce qui fait que vous avez maintenant le choix entre 11 différents endroits.

Adresse	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi
3000 Louvain - Maria Theresiastraat 119 Tél. : 016/22 21 83 - Fax : 016/22 95 16	9.30-12.00 13.00-18.15	9.30-12.00 13.00-18.15	9.30-12.00 13.00-18.15	9.30-12.00 13.00-18.15	
3200 Aarschot - Statiestraat 7 Tél. : 016/56 49 88 - Fax : 016/56 38 75	9.30-12.00 13.00-18.15			9.30-12.00 13.00-18.15	
3290 Diest - Paanhuisstraat 3 De Kaai Tél. et Fax : 013/33 68 74	9.30-12.00 13.00-18.15		9.30-12.00 13.00-18.15	9.30-12.00 13.00-18.15	
3300 Tienen - Leuvensestraat 17 Tél. : 016/81 13 84 - Fax : 016/81 13 85		9.30-12.00 13.00-18.15		9.30-12.00 13.00-18.15	
1500 Hal - Chaussée d'Enghien 16 Tél. : 02/356 38 16		08.30-12.00 13.00-17.00	08.30-12.00 13.00-18.00	08.30-12.00 13.00-18.00	
1800 Vilvorde - Chaussée de Malines 6 Tél. : 02/251 78 51	09.00-12.00		09.00-12.00 13.00-17.30	13.00-16.30	09.00-12.00
1770 Liedekerke - Gemeenteplaats 8 Tél. : 053/66 19 75	08.30-12.00	08.30-12.00 12.30-18.00		13.00-17.30	08.30-12.00
1755 Leerbeek - Edingensesteenweg 202 Tél. : 02/454 54 28	08.30-12.00				
1570 Tollembeek - Café Pallieter Plaats 11 Tél. : 054/58 08 54	16.00-18.00				
1930 Zaventem - Stationstraat 109 Tél. : 02/721 53 49				09.00-12.00	

## THE ROAD TO VICTORY

### CHAUFFEURS DE BUS ET DE CAMION

VOUS RECEVREZ LA VISITE  
DE LA **FGTB UBOT** !  
Ensemble, on est plus fort

Pour de plus amples informations  
sur le Roadshow de l'UBOT:

Appelez l'UBOT - Transport routier & Logistique  
au n° 03/224 34 34 ou envoyez  
un mail à veronique.de.roeck@btb-abvv.be  
www.ubot-fgtb.be



lundi 12/04/2010	Brucargo Zaventem
mardi 13/04/2010	Parking Bus aéroport Bruxelles
lundi 19/04/2010	LAR - Rekkem
	8h00 - 11h00 : Anvers Quai 702 12h00 - 16h00 : Ventes à la criée Sint-Katelijne-Waver (Wavre-Sainte-Catherine)
mercredi 21/04/2010	E17 station-service Esso Drongen : direction Gand ou téléphonez: 0476/83 99 97 ou 0474/32 00 46
mardi 4/05/2010	Brucargo Zaventem
mardi 11/05/2010	Parking Bus aéroport Bruxelles
	8h00 - 11h00 : Anvers Quai 702 12h00 - 16h00 : Ventes à la criée Sint-Katelijne-Waver (Wavre-Sainte-Catherine)
mercredi 12/05/2010	LAR - Rekkem
lundi 17/05/2010	E17 station-service Texaco Nazareth : direction Gand - téléphonez: 0476/83 99 97 ou 0474/32 00 46
mardi 1/06/2010	Brucargo Zaventem
mercredi 9/06/2010	Parking Bus aéroport Bruxelles
lundi 14/06/2010	E40 station-service Shell Wetteren : direction Gand - téléphonez : 0476/83 99 97 ou 0474/32 00 46
mardi 15/06/2010	LAR - Rekkem
lundi 21/06/2010	E40 station-service Shell Wetteren : direction Gand - téléphonez : 0476/83 99 97 ou 0474/32 00 46
mardi 29/06/2010	



FEDERAAL SECRETARIAAT BTB WEGVERVOER & LOGISTIEK  
SECRÉTARIAT FEDERAL UBOT TRANSPORT & LOGISTIQUE  
Paardenmarkt 66 – Antwerpen 2000 – Anvers

Federaal Secretaris – Frank Moreels – Secrétaire Fédéral  
Tel.: 03/224.34.34 – Fax: 03/224.34.49 – veronique.de.roeck@btb-abvv.be



**PROVINCIE ANTWERPEN** ■ 2000 Antwerpen – Paardenmarkt 66 | tel.: 03/224.34.35 – fax: 03/224.34.49 | ma-di-wo-do: 08.30 - 12.00 / 13.00 - 17.00 | vrij: 08.30 - 12.00 | [btb.antwerpen@btb-abvv.be](mailto:btb.antwerpen@btb-abvv.be) ■ 2300 Turnhout – Grote Markt 48 | tel.: 014/40.03.70 – fax: 014/42.28.87 | ma-di-wo-do-vrij: 08.30 - 12.00 | ma & do: 13.00 - 17.00 | [btb.turnhout@btb-abvv.be](mailto:btb.turnhout@btb-abvv.be) ■ 2800 Mechelen – Zakstraat 16 | tel.: 015/29.90.48 – 014/40.03.70 – fax: 014/42.28.87 | di: 09.00 - 12.00 | do: 09.00 - 12.00 / 13.00 - 16.00 | [btb.mechelen@btb-abvv.be](mailto:btb.mechelen@btb-abvv.be) | Secretaris Lieve Pattyn [lieve.pattyn@btb-abvv.be](mailto:lieve.pattyn@btb-abvv.be) Bestendig Afgevaardigde Carine Dierckx [carine.dierckx@btb-abvv.be](mailto:carine.dierckx@btb-abvv.be) Propagandist Logistique Tom Peeters [tom.peeters@btb-abvv.be](mailto:tom.peeters@btb-abvv.be)

**PROVINCIE LIMBURG** ■ 3500 Hasselt – Gouverneur Roppe singel 55 | tel.: 011/22.27.91 – fax: 011/23.37.94 | ma-do-vrij: 08.30 - 12.00 | di: 08.30 - 12.00 / 13.00 - 17.30 | [btb.limburg@btb-abvv.be](mailto:btb.limburg@btb-abvv.be) | Secretaris Eddy Graller [eddy.graller@btb-abvv.be](mailto:eddy.graller@btb-abvv.be) Propagandist Logistique Tom Peeters [tom.peeters@btb-abvv.be](mailto:tom.peeters@btb-abvv.be)

**PROVINCIE OOST-VLAANDEREN** ■ 9041 Gent-Oostakker – Oostakkerdorp 24 | tel.: 09/218.79.80 – fax: 09/218.79.81 | ma: 08.00 - 12.30 / 13.30 - 17.00 | di-wo-do: 08.30 - 12.30 / 13.30 - 16.30 | vrij: 08.00 - 11.00 | [btb.gent@btb-abvv.be](mailto:btb.gent@btb-abvv.be) ■ 9200 Dendermonde – Dijkstraat 59 | tel.: 052/25.92.59 – fax: 09/218.79.81 | op afspraak [btb.dendermonde@btb-abvv.be](mailto:btb.dendermonde@btb-abvv.be) ■ 9300 Aalst – Houtmarkt 1 | tel.: 053/78.78.78 | do: 08.30 - 12.00 | [btb.aalst@btb-abvv.be](mailto:btb.aalst@btb-abvv.be) Secretaris Bart Kesteloot [bart.kesteloot@btb-abvv.be](mailto:bart.kesteloot@btb-abvv.be) ■ 9100 Sint-Niklaas – Ver-morgenstraat 11 | tel.: 03/224.34.35 – fax: 03/224.34.49 | op afspraak [btb.antwerpen@btb-abvv.be](mailto:btb.antwerpen@btb-abvv.be) Secretaris Lieve Pattyn [lieve.pattyn@btb-abvv.be](mailto:lieve.pattyn@btb-abvv.be) ■ 9600 Ronse – Statiestraat 21 | tel.: 055/33.90.13 – fax: 055/21.81.06 | ma-di-wo-do-vrij: 08.30 - 12.00 | di: 13.00 - 17.00 | do: 13.30 - 18.30 | [btb.ronse@btb-abvv.be](mailto:btb.ronse@btb-abvv.be)

**PROVINCIE VLAAMS BRABANT & BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST / PROVINCE DU BRA-BANT FLAMMAND ET RÉGION DE BRUXELLES – CAPITALE** ■ 1060 Brussel – Zwedenstraat 45 Rue de Suède | tel.: 02/511.87.68 – fax: 02/511.81.46 | ma-di-woe-do-vrij: 08u30-12u00 | ma en do: 13u00-17u00 | [btb.brussel@btb-abvv.be](mailto:btb.brussel@btb-abvv.be) ■ 1800 Vil-vorde – Mechelsestraat 6 | tel.: 02/253.94.44 - 02/511.87.68 | fax: 02/253.44.41 | wo en vrij: 9u00 - 12u00 | En op afspraak [btb.vilvoorde@btb-abvv.be](mailto:btb.vilvoorde@btb-abvv.be) ■ 3000 Leuven – Maria Theresiastraat 119 | tel.: 016/22.22.05 – 02/511.87.68 | fax: 016/511.81.45 | do namiddag op afspraak [btb.leuven@btb-abvv.be](mailto:btb.leuven@btb-abvv.be) | Secretaris/Secrétaire Sandra Langenus [sandra.langenus@btb-abvv.be](mailto:sandra.langenus@btb-abvv.be)

**PROVINCIE WEST-VLAANDEREN** ■ 8800 Roeselare – Zuidpand 22 B 22 | tel.: 051/26.00.84 | fax: 051/24.08.73 | ma-wo-vrij: 09.00 - 12.00 | di-do: 14.00 - 17.30 | donderdagvoormiddag en vrijdagnamiddag op afspraak [btb.roeselare@btb-abvv.be](mailto:btb.roeselare@btb-abvv.be) ■ 8500 Kortrijk – Conservatoriumplein 9 | tel.: 056/26.82.49 – 051/26.00.84 | fax: 051/24.08.73 | di: 09.00 - 12.00 | [btb.roeselare@btb-abvv.be](mailto:btb.roeselare@btb-abvv.be) | Secretaris René Degryse [rene.degryse@btb-abvv.be](mailto:rene.degryse@btb-abvv.be) Propagandist Logistique Annita Vandebussche [annita.vandenbussche@btb-abvv.be](mailto:annita.vandenbussche@btb-abvv.be) ■ 8380 Zeebrugge – Heiststraat 3 | tel.: 050/54.47.15 – fax: 050/54.42.53 | ma-di-wo-do-vrij: 08.30 - 12.30 | ma-di-do: 13.15 - 17.00 | [btb.zeebrugge@btb-abvv.be](mailto:btb.zeebrugge@btb-abvv.be) ■ 8400 Oostende – J. Peurquaetstraat 27 | tel.: 059/55.60.85 – fax: 059/70.51.33 | ma-di-do: 08.30 - 12.00 / 14.00 - 17.30 | wo-vrij: 08.30 - 12.00 | Juli en augustus: ma-di-wo-do-vrij 08.30 - 12.00 | [btb.oostende@btb-abvv.be](mailto:btb.oostende@btb-abvv.be) ■ 8000 Brugge – Zilverstraat 43 | tel.: 050/44.10.44 – fax: 050/54.42.53 | woensdagmiddag op afspraak [btb.brugge@btb-abvv.be](mailto:btb.brugge@btb-abvv.be) ■ 8630 Veurne – Statieplein 21 | ma: 15.00 u tot 17.00 u | Secretaris Renaud Vermote [renaud.vermote@btb-abvv.be](mailto:renaud.vermote@btb-abvv.be)

**PROVINCES DU HAINAUT ET DU BRABANT WALLON** ■ 6000 Charleroi – Boulevard Devreux 36-38 | tél.: 071/64.13.05 ou 071/64.12.99 – fax: 071/32.29.58 | lu-ma-jeu: 09.00 - 12.00 / 13.30 - 16.00 | ven: 09.00 - 12.00 | [ubot.charleroi@ubot-fgtb.be](mailto:ubot.charleroi@ubot-fgtb.be) ■ 7000 Mons – Rue Chisaire 34 | tél.: 071/64.13.05 – fax: 071/32.29.58 | uniquement sur rendez-vous | **7130 Binche – Rue Gilles Binchois 16** | tél.: 071/64.13.05 – fax: 071/32.29.58 | uniquement sur rendez-vous | **7500 Tournai – Rue des Maux 26** | tél.: 069/53.27.92 – fax: 069/22.00.29 | ma-mer-jeu: 09.00 - 12.00 / 14.00 - 17.00 | lu-ven: 09.00 - 12.00 | [ubot.tournai@ubot-fgtb.be](mailto:ubot.tournai@ubot-fgtb.be) ■ **7700 Mouscron – Rue du Val 3** | tél.: 056/85.33.44 – fax: 056/85.33.19 | lu-ven: 08.30 - 12.00 | ma-jeu: 08.30 - 12.00 / 13.00 - 17.00 | mer: 13.00 - 17.00 | [ubot.mouscron@ubot-fgtb.be](mailto:ubot.mouscron@ubot-fgtb.be) ■ **7860 Lessines, Rue Général Freyberg 11** | 1<sup>er</sup> lundi du mois [ubot.lessines@ubot-fgtb.be](mailto:ubot.lessines@ubot-fgtb.be) ■ **1400 Nivelles, Rue du Géant 4/3** | 3<sup>ème</sup> vendredi du mois ou sur rendez-vous 056/85.33.44 ou 071/64.12.99 uniquement sur rendez-vous et téléphoner au 069/53.27.92 Secrétaire Philippe Dumortier [philippe.dumortier@ubot-fgtb.be](mailto:philippe.dumortier@ubot-fgtb.be) Propagandiste Jean-Marie Lamarque [jean.marie.lamarque@ubot-fgtb.be](mailto:jean.marie.lamarque@ubot-fgtb.be) Propagandiste Daniël Maratta [daniel.maratta@ubot-fgtb.be](mailto:daniel.maratta@ubot-fgtb.be) Propagandiste Logistique Michel Dillies [michel.dillies@ubot-fgtb.be](mailto:michel.dillies@ubot-fgtb.be)

**PROVINCES LIÈGE – NAMUR – LUXEMBOURG** ■ 4000 Liège – Place Saint-Paul 9 (7<sup>e</sup> étage) | tél.: 04/221.96.50 – fax: 04/221.95.82 | lu-ma-je: 08.00 - 12.00 / 13.30 - 16.00 | ven: 08.00 - 11.00 | [ubot.liège@ubot-fgtb.be](mailto:ubot.liège@ubot-fgtb.be) | Secrétaire Frida Kaulen [frida.kaulen@ubot-fgtb.be](mailto:frida.kaulen@ubot-fgtb.be) Propagandiste Logistique David Cultraro [david.cultraro@ubot-fgtb.be](mailto:david.cultraro@ubot-fgtb.be)