# MANQUE DE SECURITÉ
# MANQUE DE PLACES
# MANQUE DE CONFORT

# LIVRE NOIR PARKINGS AUTOROUTIERS BELGES

MARS 2018

# SOMMAIRE

4 La sécurité des routiers : pas la priorité des autorités !

6 Les routiers à propos des parkings autoroutiers

10 La prise du repos hebdomadaire a bord du camion dorenavant interdite !

13 La concurrence déloyale des pays de l'Est : les autoroutes belges envahis par les camions légers

14 Les parkings autoroutiers belges très populaires

15 D'où viennent ils? Où vont-ils?

16 Un vendredi comme un autre le long des autoroutes

19 Temoignages de chauffeurs

21 Parkings autoroutiers : sûrs et confortables... ou uniquement chers?

23 Dormez bien et tranquille à Kalken

26 Vols de cargaison en augmentation

28 Votre bus arrive... mais il cherche encore une place pour stationner

# MANQUE DE PLACES, DE SÉCURITÉ, DE CONFORT

En 2007, l'UBT publiait son premier livre noir sur la sécurité des parkings. Vous tenez entre vos mains la septième édition.

Dans les six éditions précédentes, nous avons démontré de manière irréfutable qu'il reste beaucoup à faire. Depuis toutes ces années, notre conclusion n'a hélas pas changé : "manque de sécurité, de confort et de places". Question sécurité, aucun progrès n'a été réalisé au cours des dernières années. Les responsables politiques ont habilement ignoré la problématique des transmigrants. Ce n'est qu'après la mort d'un de ces migrants que des demi-mesures ont été prises. Beaucoup trop tard !

Depuis des années, l'UBT-FGTB est convaincue que des parkings sécurisés, confortables et suffisants ont un impact positif sur la sécurité routière. Tout comme l'amélioration de la qualité de vie des routiers sur ces mêmes parkings peut aider à réduire le nombre trop élevé d'accidents de la route.

Ces dernières années, nous avons aussi noté la présence d'un nombre croissant de camions légers (de moins de 3,5 tonnes) sur les parkings. Pour conduire ces camions un permis de conduire B suffit et ils ne doivent suivre aucune règle : pas de tachygraphe digital, pas de formation de chauffeur de camion, pas de respect des temps de conduite et de repos, … Un danger potentiel sur les autoroutes donc !

Comme pour nos livres noirs précédents, nous avons visité presque tous les parkings autoroutiers pour poids lourds. Nous les avons jugés sur base de critères comme le nombre de places de stationnement, la sécurité, l'hygiène, le prix des repas, des consommations et des produits dans les shops, …

Nous avons aussi profité de nos visites pour discuter avec les routiers. Pour la première fois, nous reprenons un volet concernant les parkings pour autobus et autocars. Pour ces chauffeurs également, un parking qui répond aux règles de l'art est d'une importance cruciale. Nous vous invitons donc à prendre connaissance de nos constatations et de nos conclusions dans cette nouvelle édition de notre livre noir.

**FRANK MOREELS**
Président

# LA SÉCURITÉ DES ROUTIERS : PAS LA PRIORITÉ DES AUTORITÉS

Ces dernières années, on a enregistré un nombre croissant de réfugiés qui voulaient faire la traversée pour le Royaume Uni, d'abord dans le Nord de la France, où on a noté dans les environs de Calais de plus en plus d'incidents avec des réfugiés qui tentaient de se cacher dans la remorque d'un camion, direction Grande-Bretagne. Après le démantèlement du camp de réfugiés en 2016, le problème s'est aussi déplacé vers notre pays, mettant en péril la sécurité de nos routiers. Nous avions déjà signalé ces problèmes de sécurité dans nos éditions précédentes, mais il a fallu un mort sur l'autoroute à Jabbeke pour que les autorités prennent enfin leurs responsabilités, mais en prévoyant seulement des demi-mesures ...

## L'INTERDICTION DE STATIONNER N'EST PAS UNE SOLUTION

Le parking autoroutier de Drongen (sur l'E40 entre Bruxelles et Bruges) est interdit aux poids lourds la nuit car le stationnement de longue durée y est interdit. Ce qui n'est évidemment pas une bonne solution car les problèmes se déplacent vers d'autres parkings, le long d'autres autoroutes.
La lutte contre les trafiquants d'êtres humains n'est apparemment pas la priorité de nos gouvernements. Les gouverneurs de province réclament depuis longtemps déjà des mesures plus fermes, en vain !

Il ne faut pas oublier que les chauffeurs de camion mais aussi ceux des bus et des cars sont tenus de respecter les règles en matière de temps de conduite et de repos. Ils ont à ce titre besoin de parkings sûrs pour prendre leur repos dans des conditions optimales et ce dans l'intérêt de tous les usagers de la route !

Les endroits où le stationnement de longue durée est interdit sont indiqués par le panneau suivant :

Sur certains parkings autoroutiers, seul le stationnement pendant la journée est autorisé. Veut-on chambouler le biorythme des chauffeurs en les obligeant à rouler la nuit et à se reposer le jour sur des parkings bruyants, peu propices à un bon repos et par conséquent dommageables à la sécurité de tous les usagers de la route ?

## UBT PROPOSE DE COMMUNIQUER PLUS EFFICACE SUR LES PARKINGS

Pour les chauffeurs circulant sur nos autoroutes, la situation devient de plus en plus compliquée. Les règles changent constamment. Où peuvent-ils stationner ? Uniquement le jour ou aussi la nuit ?
La communication très claire des autorités à ce sujet passe ... par un site internet : http://wegenenverkeer.be/fr/status-parking

La très grande majorité des usagers des parkings autoroutiers ne sont pas des Belges. N'y a-t-il vraiment pas d'autres moyens de communication? Pourquoi ne pas développer une application ou indiquer sur les parkings précédents situés sur le trajet quelle est la situation sur les parkings suivants?

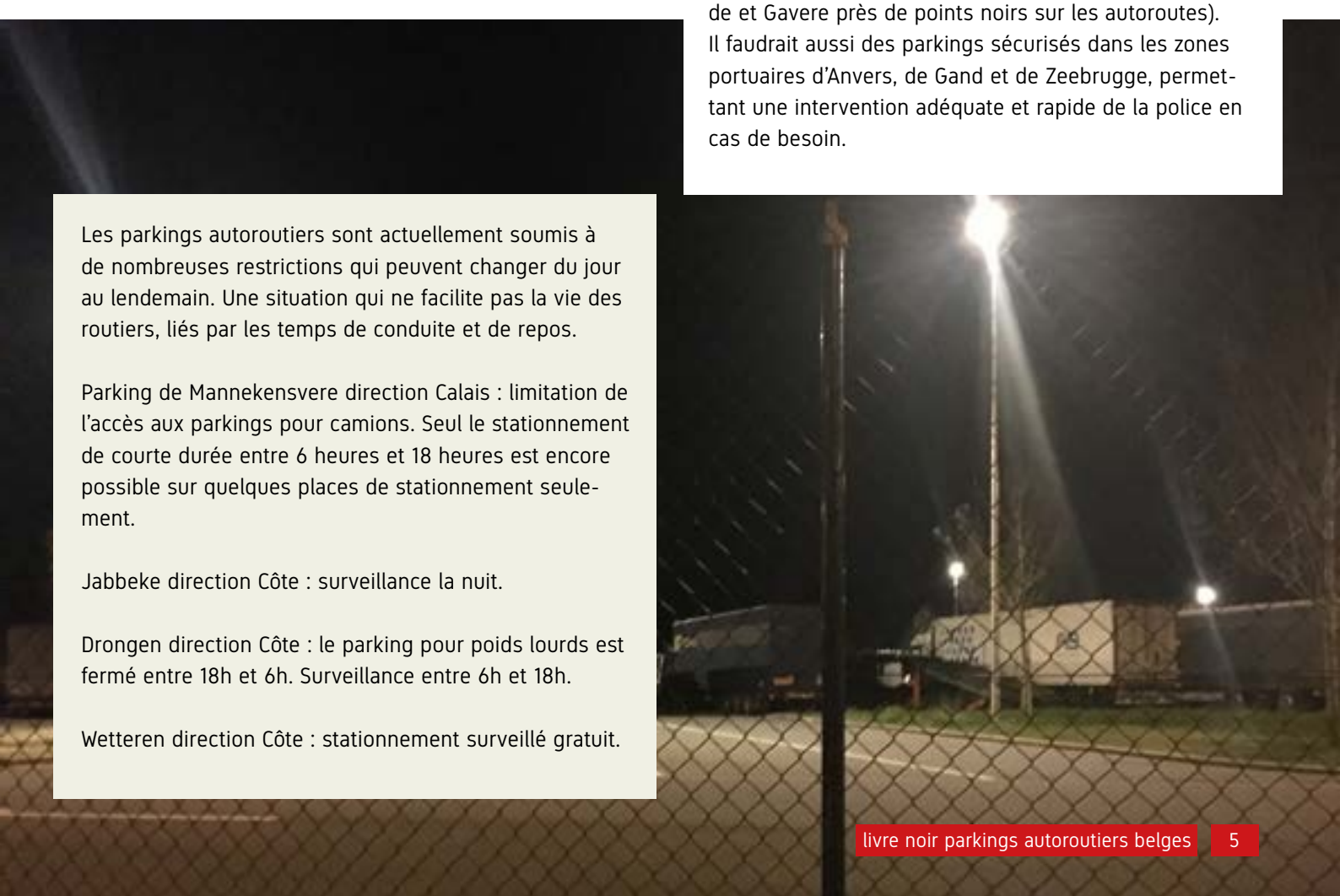
## FIRMES PRIVÉE DE GARDIENNAGE… SANS COMPÉTENCES

Depuis la mi-février, une société de gardiennage privée a été engagée pour effectuer des contrôles sur les parkings autoroutiers, uniquement ceux le long de l'E40 reliant Bruxelles à la Côte. Mais elle ne peut pas intervenir, elle peut uniquement faire des constats et prévenir la police de la route, dans l'espoir que celle-ci sera rapidement sur place. Chaque nuit, elle contrôlera cinq parkings mais il s'agit d'une demi-mesure. Car seule l'E40 direction Côte fera l'objet des contrôles, alors qu'il y a déjà eu des problèmes sur les parkings autoroutiers de l'E17 entre Anvers et la frontière avec la France, des routiers ayant été attaqués par des trafiquants d'êtres humains. Dans la nuit du 31 juillet au 1er août de l'année dernière, trois routiers ont été attaqués sur le parking de Gentbrugge. La police de la route avait été prévenue immédiatement, mais n'avait pas pu se rendre sur place à cause d'un accident de la route survenu à un autre endroit.

## UN BESOIN CRIANT DE CRÉATIVITÉ !

Comme les autorités aussi bien flamandes que fédérales manquent à leur devoir, de plus en plus d'autorités locales prennent leurs responsabilités. Elles aménagent des parkings sécurisés pour les chauffeurs qui habitent dans la commune et cherchent un parking sûr pour leurs camions. Ainsi, la commune de Ravels aménage un parking sur l'ancienne base de l'OTAN à Weelde, pour les routiers de Ravels. Ceux-ci reçoivent un badge leur permettant d'accéder au parking. Une bonne initiative certes, mais hélas réservée uniquement aux camionneurs de la commune.

Il faudrait prendre davantage de telles initiatives au niveau provincial, mais ouvertes à tous les routiers. Il y a d'ailleurs suffisamment de terrains propices à ce genre d'initiatives, nous pensons au site d'Opel à Anvers, voire à des sites militaires près des autoroutes. En 2015, une note du département de la Défense avait fuité dans le journal De Morgen. Cette note énumérait 15 casernes menacées de fermeture (notamment Lombardsijde, Coxyde et Gavere près de points noirs sur les autoroutes). Il faudrait aussi des parkings sécurisés dans les zones portuaires d'Anvers, de Gand et de Zeebrugge, permettant une intervention adéquate et rapide de la police en cas de besoin.



Les parkings autoroutiers sont actuellement soumis à de nombreuses restrictions qui peuvent changer du jour au lendemain. Une situation qui ne facilite pas la vie des routiers, liés par les temps de conduite et de repos.

Parking de Mannekensvere direction Calais : limitation de l'accès aux parkings pour camions. Seul le stationnement de courte durée entre 6 heures et 18 heures est encore possible sur quelques places de stationnement seulement.

Jabbeke direction Côte : surveillance la nuit.

Drongen direction Côte : le parking pour poids lourds est fermé entre 18h et 6h. Surveillance entre 6h et 18h.

Wetteren direction Côte : stationnement surveillé gratuit.

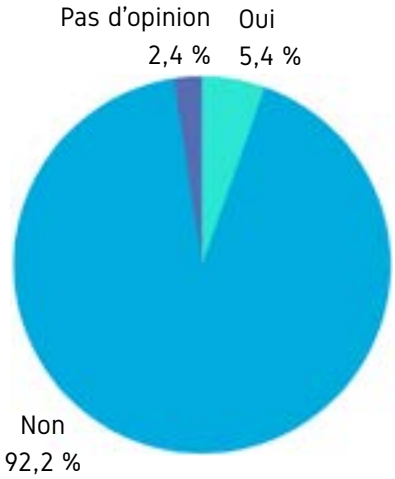
# LES ROUTIERS À PROPOS DES PARKINGS AUTOROUTIERS

Pas moins de 1163 chauffeurs professionnels de poids lourd ont participé à notre enquête. Les résultats de l'enquête ne nous choquent plus parce que nous savons depuis des années ce qui cloche le long des autoroutes belges. Mais il est vraiment effarant de constater qu'après toutes ces années rien ou presque n'a changé.

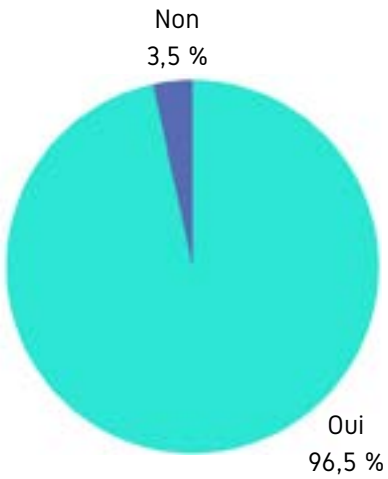
## MANQUE DE PLACES

92,2% des chauffeurs qui ont répondu estiment qu'il y a trop peu de places de stationnement le long des autoroutes belges. Ce chiffre est confirmé par le fait que 96,5% des routiers indiquent avoir été confrontés avec un parking bondé.

### Y A-T-IL SUFFISAMMENT DE PLACES POUR LES CHAUFEURS DE POIDS LOURD SUR LES PARKINGS AUTOROUTIERS ?




### AVEZ-VOUS DÉJÀ ÉTÉ CONFRONTÉ EN BELGIQUE AVEC UN PARKING OÙ IL N'Y AVAIT PLUS DE PLACES DE STATIONNEMENT ?

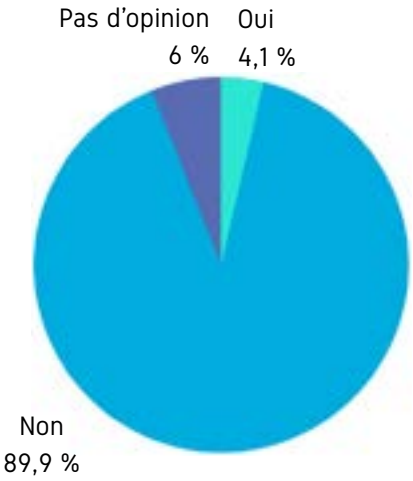


## MANQUE DE SÉCURITÉ

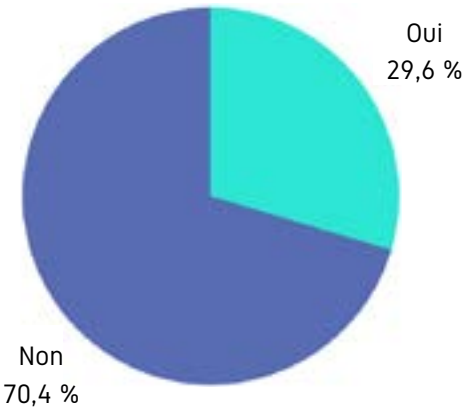
Pas moins de 9 chauffeurs sur 10 (89,9%) trouvent que les parkings autoroutiers en Belgique n'offrent pas de sécurité suffisante. 30% des camionneurs indiquent avoir déjà été victimes eux-mêmes d'un vol et un même nombre a déjà été victime d'un vol de cargaison.

Presque 64% des routiers ont déjà été confronté à des réfugiés sur un parking autoroutier belge.

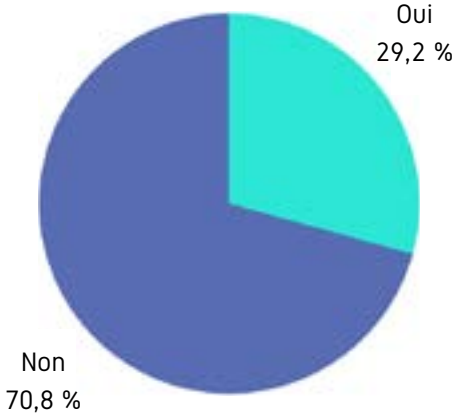
### LES PARKINGS AUTOROUTIERS BELGES OFFRENT-ILS UNE SÉCURITÉ SUFFISANTE ?




### AVEZ-VOUS DÉJÀ ÉTÉ VICTIME VOUS-MEME D'UN VOL SUR UN PARKING AUTOROUTIER EN BELGIQUE ?




### AVEZ-VOUS DÉJÀ ÉTÉ VICTIME D'UN VOL DE CARGAISON SUR UN PARKING AUTOROUTIER EN BELGIQUE ?

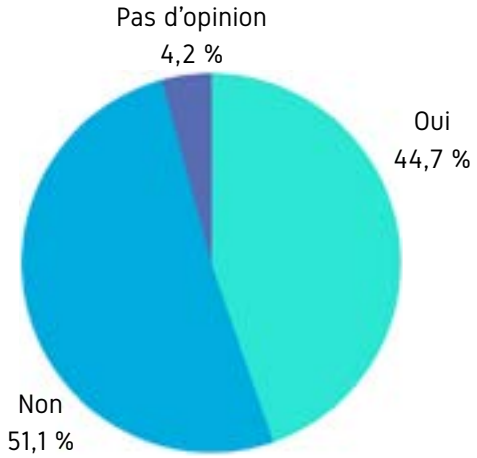



### AVEZ-VOUS DÉJÀ ÉTÉ CONFRONTÉ AU PHÉNOMÈNE DES RÉFUGIÉS SUR UN PARKING ?

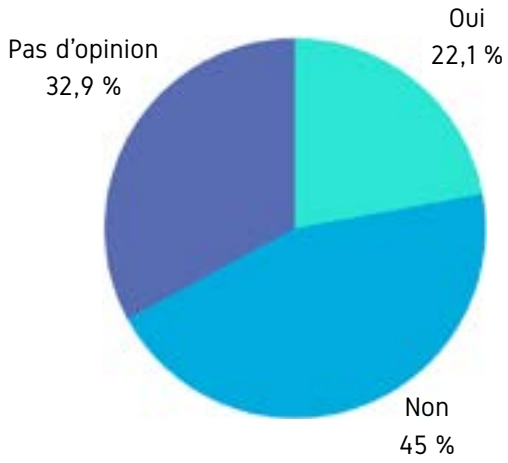
Presque 45% utilisent parfois les parkings sécurisés payants. La plupart de ces chauffeurs (39,4%) se voient rembourser les frais par leur employeur. Mais 45% des routiers qui stationnent parfois sur un parking payant ne sont pas contents des mesures de sécurité prises sur ces parkings.

L'éclairage des parkings est également un élément qui pourrait être amélioré. Seulement 30% des routiers trouvent que les parkings sont suffisamment éclairés le soir.

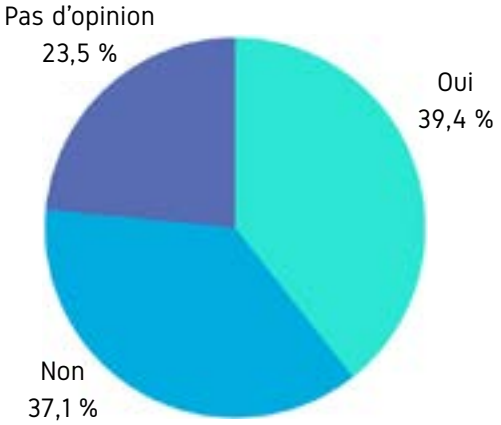
## UTILISEZ-VOUS PARFOIS UN PARKING AUTOROUTIER (SÉCURISÉ) PAYANT EN BELGIQUE ?



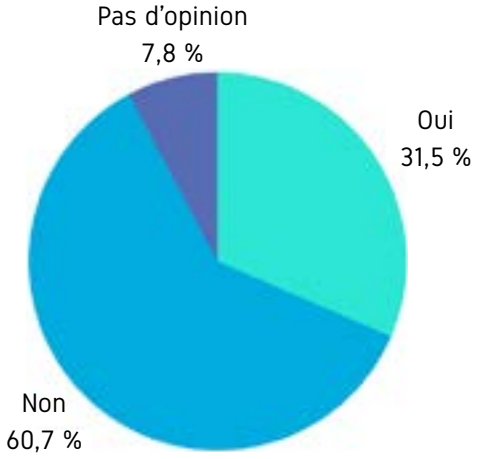

## ÊTES-VOUS CONTENT DE LA SÉCURISATION DE CES PARKINGS ?




## ET DANS L'AFFIRMATIVE, LES FRAIS VOUS SONT-ILS REMBOURSÉS PAR L'EMPLOYEUR ?




## LES PARKINGS AUTOROUTIERS BELGIQUES SONT-ILS SUFFISAMMENT ECLAIRÉS ?

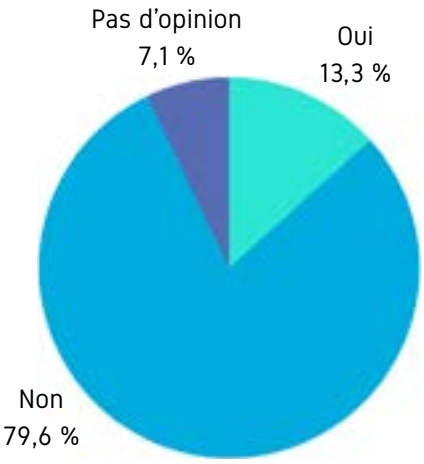


## MANQUE DE CONFORT

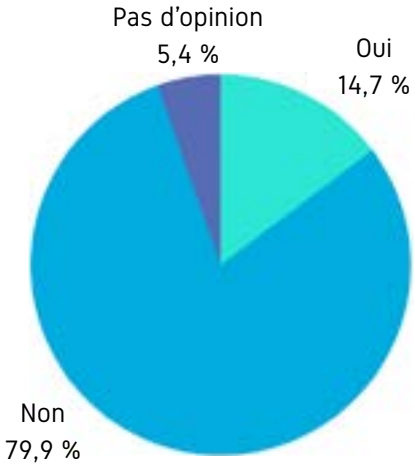
Presque 8 chauffeurs sur 10 répondent que les parkings ne sont pas propres : pas assez de poubelles, déchets qui traînent, ...
8 chauffeurs sur 10 disent ne pas être contents des installations sanitaires (douches, toilettes, ...) sur les parkings autoroutiers belges.

63% des répondants trouvent que les shops autoroutiers sont trop cher, et même si 63% des chauffeurs trouvent que les repas coûtent trop cher dans les restaurants autoroutiers, plus de la moitié des répondants (52,7%) mangent régulièrement dans ces restos.

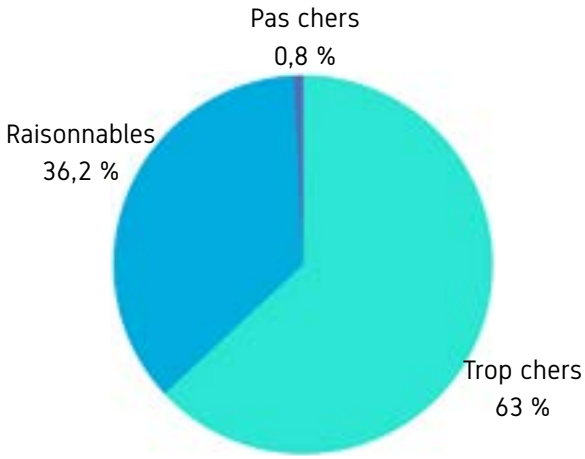
### LES PARKINGS AUTOROUTIERS BELGES SONT-ILS SUFFISAMMENT PROPRES ?




### ETES-VOUS CONTENT DES INSTALLATIONS SANITAIRES SUR LES PARKINGS AUTOROUTIERS BELGES ?




### ÊTES-VOUS CONTENTS DES PRIX DES PRODUITS DANS LES SHOPS AUTOROUTIERS ?




### MANGEZ-VOUS PARFOIS DANS UN RESTAURANT AUTOROUTIER ?

### QUE TROUVEZ-VOUS DES PRIX DANS LES RESTAURANTS AUTOROUTIERS ?

# LA PRISE DU REPOS HEBDOMADAIRE À BORD DU CAMION DORENAVANT INTERDITE !

Grâce à John Crombez, actuel président du parti socialiste flamand et à l'époque secrétaire d'Etat à la Lutte contre la fraude, la Belgique avait interdit en 2014 la prise du repos hebdomadaire à bord du camion. Les infractions sont passibles d'une amende de 1800 euros.

Certains employeurs obligeaient alors leurs chauffeurs à prendre leur repos hebdomadaire hors de la Belgique, dans un pays où la prise du repos hebdomadaire dans le camion n'était pas interdite. Certaines entreprises belges louaient même des terrains de l'autre côté de la frontière avec les Pays-Bas, dans le seul but d'éviter les amendes.

Le 20 décembre 2017, la Cour de justice de l'Union européenne a rendu un arrêt interdisant aux routiers de prendre leur repos hebdomadaire à bord de leur véhicule. Dans le passé, l'interprétation de la réglementation européenne sur les temps de conduite et de repos différait d'un Etat membre à l'autre. L'arrêt de la Cour de justice européenne ne laisse désormais subsister plus aucune marge d'interprétation.

## CONTRÔLES AUX PAYS-BAS

A la suite de cet arrêt, l'inspection hollandaise a commencé à organiser à partir de janvier 2018 des contrôles afin d'éviter que des routiers passent encore leurs week-ends à bord de leur camion. Dans un premier temps, les services d'inspection ont informé les routiers en distribuant des dépliants rédigés dans plusieurs langues.

Mais depuis février, l'inspection a commencé à infliger des amendes aux camions en contravention. Contrairement à la Belgique, les amendes sont directement infligées à l'employeur, au transporteur donc. Depuis le mois de février, 221 chauffeurs ont été contrôlés et 47 amendes ont été infligées. Dans les mois à venir, l'inspection hollandaise continuera à contrôler le repos hebdomadaire dans le cadre de ses contrôles classiques.

## UN PAS IMPORTANT DANS LA LUTTE CONTRE LE DUMPING SOCIAL…

Pour l'UBT, cet arrêt de la Cour de justice européenne constitue un pas important dans la lutte contre le dumping social. L'interdiction de prendre le repos hebdomadaire à bord du camion aura pour effet d'augmenter les coûts pour les transporteurs. En effet, ils sont dorénavant obligés de prévoir un logement décent où leurs chauffeurs pourront prendre leur repos et cela représente bien sûr un coût. Mais ainsi, les conditions sont les mêmes pour tous les transporteurs. Espérons que les frais supplémentaires d'un logement décent, liés aux contrôles des pratiques de dumping social, inciteront les transporteurs peu scrupuleux à changer d'attitude.

## … MAIS AUSSI VERS UNE PLUS GRANDE SÉCURITÉ SUR LES ROUTES EUROPÉENNES

Cet arrêt ne constitue pas seulement un pas important dans la lutte contre le dumping social, il devrait aussi avoir pour effet d'améliorer la sécurité sur les routes européennes. La cabine d'un camion peut difficilement être considérée comme un lieu de repos décent qui permet de se reposer convenablement le week-end et de reprendre ensuite le volant frais et dispos.

DN
LOGISTICA
VOLVO
MM 43 JET

# LA CONCURRENCE DÉLOYALE DES PAYS DE L'EST : LES AUTOROUTES BELGES ENVAHIS PAR LES CAMIONS LÉGERS

Lors de nos visites des parkings autoroutiers, nous avons été frappés par le nombre croissant de camionnettes et de camion légers immatriculés en Europe de l'Est que l'on voit sur les parkings. Cela ne nous a pas vraiment surpris.

## LES AVANTAGES D'UN CAMION LÉGER

Beaucoup d'employeurs ont compris les avantages offerts par ce type de véhicules. En voici les principaux.

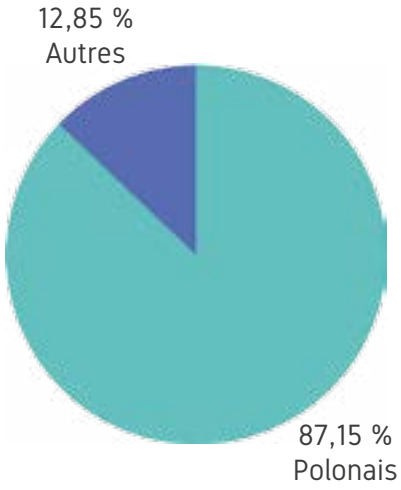
Les conducteurs ne doivent pas posséder un permis pour poids lourds, le permis de conduire B suffit. Toute personne capable de conduire une voiture de tourisme peut donc conduire également ce type de véhicule. Les conducteurs de ces camionnettes ne doivent pas suivre non plus la formation d'aptitude professionnelle (code 95). Ces camionnettes ne doivent pas être équipées d'un tachygraphe. Il n'est donc pas possible de contrôler si elles respectent les temps de conduite et de repos obligatoires.

## ABSENCE DE TACHYGRAPHE, ABSENCE DE REPOS = RISQUE POUR LA SÉCURITÉ

Les entretiens que nous avons eus avec les chauffeurs de ces camions montrent clairement qu'ils traversent toute l'Europe pour effectuer leurs missions. Il n'y a pas de vrai planning. Ils reçoivent leurs missions de la part de leur employeur par appel téléphonique. En attendant, ils stationnent sur les parkings autoroutiers. Ils peuvent se reposer entre deux missions, mais en réalité le terme 'reposer' est mal choisi. Nous avons rencontré un chauffeur qui n'avait dormis que deux heures à peine entre deux missions.

La majorité des conducteurs avec qui nous avons parlé se disent pourtant heureux de rouler sans tachygraphe car ils ne sont pas tenus de respecter les temps de conduite et de repos réglementaires.
Donc pas de problèmes de contrôle ni d'amendes pour eux. Mais cette situation ne profite guère à la sécurité !

## NATIONALITÉS DES PETITS CAMIONS SUR LES PARKINGS AUTOROUTIERS




## A TRAVAIL ÉGAL, SALAIRE ÉGAL ?

Aucun conducteur ne souhaite dire ce qu'il gagne quand on lui pose la question, mais ils se disent contents de leur salaire. Toutefois, ils se sentent souvent exploités par l'employeur parce qu'ils ne peuvent prendre que quelques heures de repos entre deux missions et ce parfois pendant plusieurs jours d'affilée. Il y a aussi de nombreux chauffeurs ukrainiens qui roulent pour des firmes polonaises. En vertu de la législation existante, ils ne peuvent effectuer des transports qu'en Pologne. Comme c'est souvent le cas dans le secteur du transport, la soif de profit des employeurs (polonais) pèse plus lourd que le respect de la loi.

## L'UBT PROPOSE

L'UBT insiste depuis des années auprès de la Commission européenne pour imposer plus rapidement l'utilisation du tachygraphe dans les camions de moins de 3,5 tonnes. Le contrôle des temps de conduite et de repos est, pour ces chauffeurs aussi, une nécessité absolue si l'on veut optimaliser la sécurité routière. Un chauffeur fatigué est un danger sur la route, qu'il conduise un poids lourds ou une camionnette.

# LES PARKINGS AUTOROUTIERS BELGES TRÈS POPULAIRES

Tout comme pour les éditions précédentes, l'équipe d'inspection de l'UBT a sillonné le pays pour compter le nombre de places de stationnement disponibles pour poids lourds sur les parkings autoroutiers et noter le nombre de poids lourds en stationnement sur ces parkings.

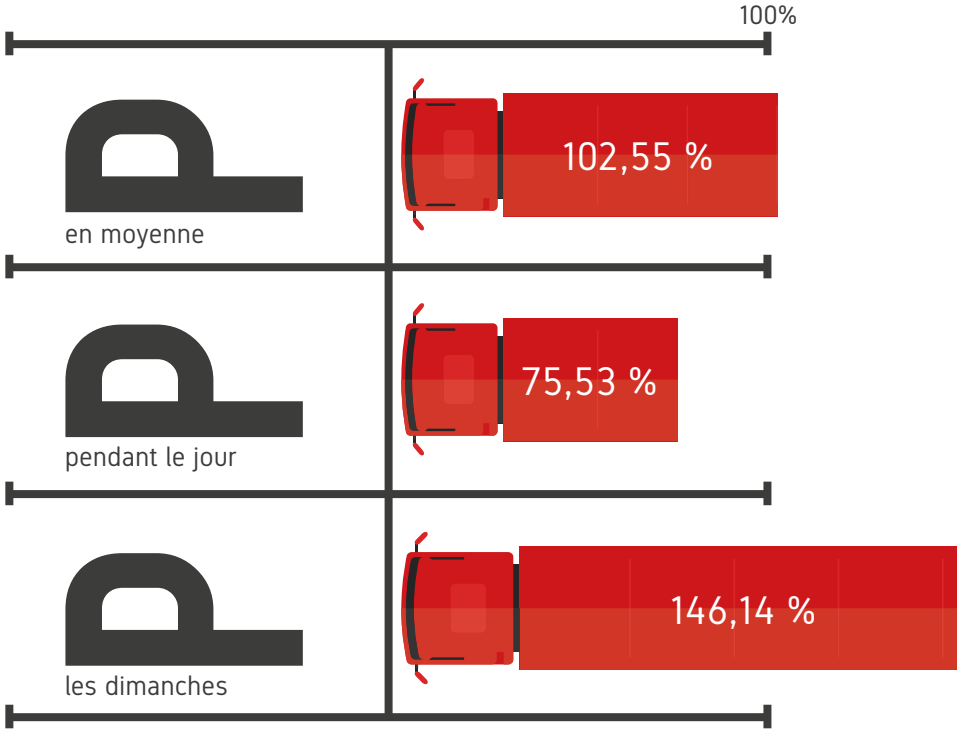
## À PROPOS DE POURCENTAGES DE CAMIONS EN STATIONNEMENT SAUVAGE

Pour la Flandre et la Wallonie additionnées, notre équipe a organisé pas moins de 182 visites de parking, le jour et la nuit, en semaine et pendant le week-end.
Certains parkings n'ont été visités qu'une seule fois, d'autres l'ont été plusieurs fois.

Au total, notre équipe d'inspection a compté lors de toutes les visites 6.318 places de stationnement pour poids lourds. Elle a compté 6.479 camions en stationnement pendant son 'Tour de Belgique'. Cela correspond à un taux moyen d'occupation des parkings autoroutiers pour poids lourds de 102,55%.

Le jour, le taux moyen d'occupation n'est que de 75,53%. Le taux d'occupation général est surtout influencé à la hausse par le nombre de poids lourds en stationnement le dimanche sur les parkings autoroutiers en Flandre pendant le jour. A ce moment, le taux d'occupation monte à 146,14% ! Cela signifie concrètement que le dimanche en Flandre, pas moins de 33% des poids lourds se trouvent en stationnement illégal sur les parkings autoroutiers parce que leurs chauffeurs prennent alors leur repos. Cette situation est évidemment source de dangers. Les camions stationnés sur les voies d'accès et les sorties des parkings constituent un danger pour les usagers de la route moins vigilants. Nous avons lu plus d'une fois dans les journaux qu'un autre chauffeur a heurté de plein fouet un camion garé sur la bande d'urgence ou la voie d'accès à un parking autoroutier.

## TAUX D'OCCUPAION POIDS LOURDS SUR LES PARKINGS AUTOROUTIERS



# D'OÙ VIENNENT ILS ? OÙ VONT-ILS ?

Tout comme les dernières fois, notre équipe d'inspecteurs a noté le pays d'immatriculation des poids lourds en stationnement (sauvage).

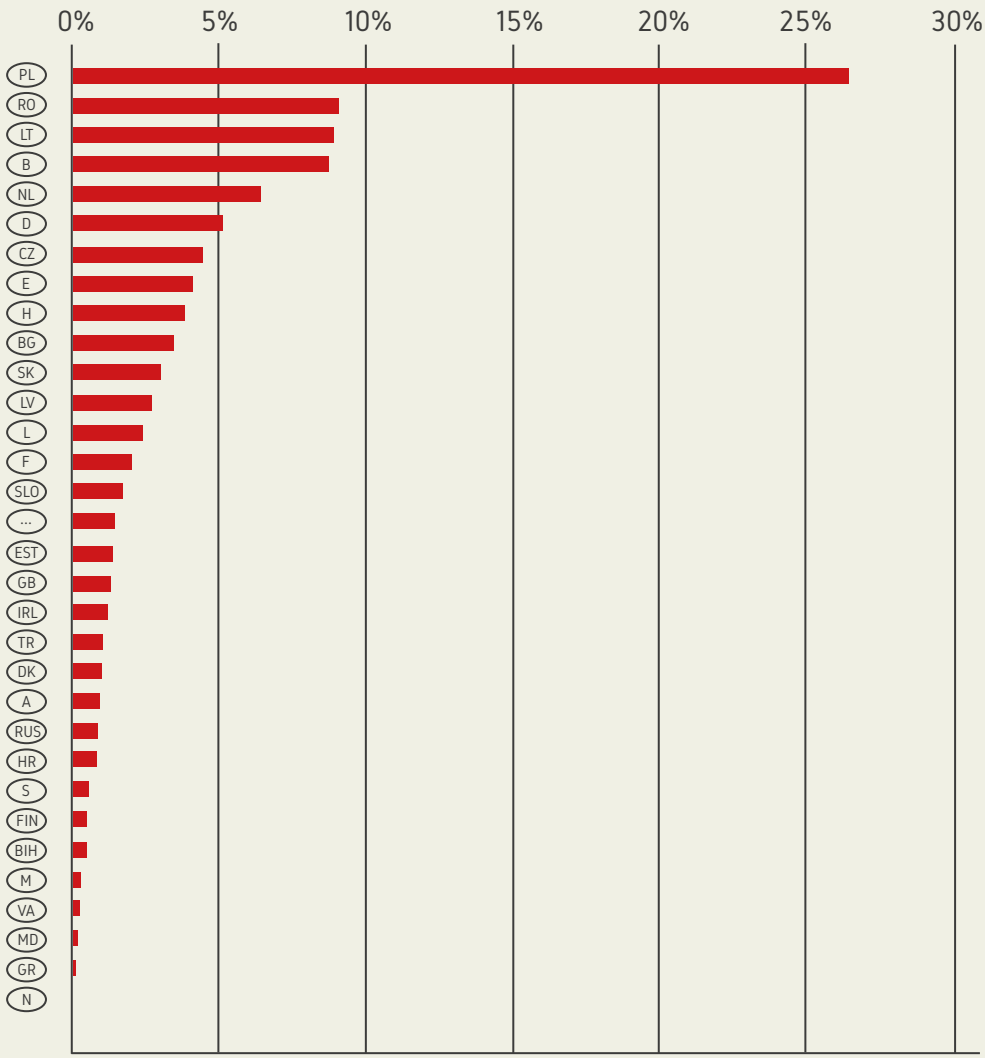
Plus d'un quart des véhicules en stationnement (26,92%) sont immatriculés en Pologne.

La différence avec la présence de camions roumains, lituaniens et belges sur les parkings, avec chaque fois 9%, est donc énorme.

Notons aussi que 87,15% des camions légers (donc sans tachygraphe) sont immatriculés en Pologne. Pour plus d'informations, lisez l'article 'Concurrence déloyale des pays de l'Est : les autoroutes belges envahis par les camions légers' à la page 13.

Le faible pourcentage de camions slovaques rencontrés sur les parkings pourrait à première vue étonner. De nombreux transporteurs belges possèdent en effet une firme (boîte aux lettres) en Slovaquie et font rouler en permanence leurs chauffeurs de l'Europe de l'Est en Belgique. Pourtant ces camions ne se rencontrent pas aussi souvent sur les parkings autoroutiers. Raison de plus indiquant que ces camions sont principalement utilisés pour des transports 'locaux' et sont très souvent garés la nuit sur les terrains des entreprises mères belges, où les chauffeurs passent alors la nuit dans la cabine de leur camion, sans le moindre confort.

## NATIONALITÉ POIDS LOURDS SUR PARKINGS AUTOROUTIERS



# UN VENDREDI COMME UN AUTRE LE LONG DES AUTOROUTES

En préparation de ce septième livre noir, nous avons visité un certain nombre de parkings autoroutiers un vendredi normal.

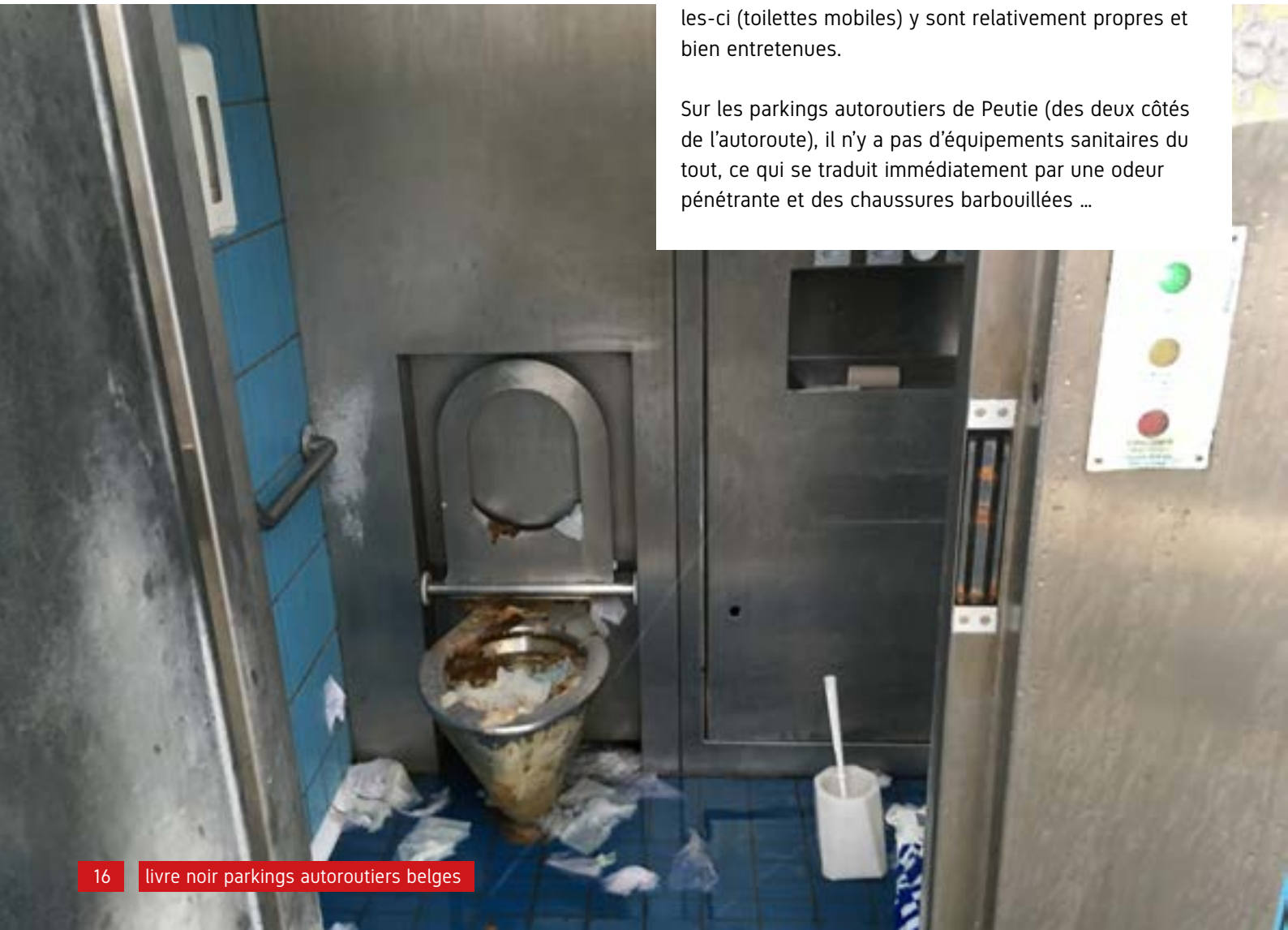
Nous sommes allés voir les parkings autoroutiers le long de l'E19 et de l'E40 au départ de Bruxelles direction Côte belge. Nous avons ainsi visité les parkings de Brucargo, Peutie, Grand Bigard, Wetteren, Drongen, Jabbeke, Westkerke et Mannekensvere.

Ce qui nous a frappés lors de nos visites, c'est que les parkings autoroutiers près de Bruxelles et en Flandre orientale sont tous très sales. Les parkings de Brucargo et de Grand Bigard battent tous les records. En revanche, en Flandre occidentale, on ne trouve sur aucun des parkings des détritus qui traînent ou des poubelles emplies à ras bords. Dans cette province, nous avons aussi rencontré à plusieurs reprises du personnel d'entretien sur les parkings, ce que nous n'avons jamais sur les autres parkings.

Sur les parkings autoroutiers où il faut payer pour un arrêt sanitaire, les installations sanitaires se trouvent toujours dans un état propre.

En revanche, sur les parkings où les toilettes sont gratuites, la propreté laisse fort à désirer : cuvettes WC, sols et murs barbouillés d'excréments. La Flandre occidentale constitue à nouveau « l'exception à la règle » : comparées aux autres toilettes publiques, celles-ci (toilettes mobiles) y sont relativement propres et bien entretenues.

Sur les parkings autoroutiers de Peutie (des deux côtés de l'autoroute), il n'y a pas d'équipements sanitaires du tout, ce qui se traduit immédiatement par une odeur pénétrante et des chaussures barbouillées …



En Wallonie, les grands parkings sont également en ordre sur le plan sanitaire. Les installations sont régulièrement nettoyées, mais l'utilisation des toilettes et des douches est payante, tout comme en Flandre d'ailleurs...

Et les prix sont salés ! Mais bon nombre de ces parkings sont trop petits et presque aucun parking ne possède une zone sécurisée.

Il suffit aussi de prendre les parkings de petite et de moyenne taille en Wallonie pour constater que beaucoup de ces parkings ne disposent pas d'installations sanitaires. Beaucoup de routiers font alors leurs besoins dans la nature. Il n'y a même pas d'eau du robinet pour se laver ou préparer un repas. Les chauffeurs se débrouillent alors à l'aide de jerrycans ou d'une cuvette. Sur ces petits parkings, il faudrait au moins prévoir un robinet et des toilettes pour les chauffeurs de camion.

Bien entendu, nous avons aussi voulu savoir des routiers ce qu'ils pensent des parkings autoroutiers en Flandre. La teneur générale est qu'il y a trop peu de parkings pour poids lourds, de sorte qu'ils sont contraints de prendre leur repos sur des petits parkings ou à côté de l'autoroute. Cette situation n'est guère profitable au sentiment de sécurité des routiers et donne parfois lieu au vol de la marchandise, voire au vol de pièces du camion.

En Flandre occidentale, un grand nombre de chauffeurs disent ne pas se sentir en sécurité à cause des groupes de réfugiés qui tentent de monter par la violence ou l'intimidation dans le camion dans l'espoir de rejoindre ainsi le Royaume Uni. Selon certains chauffeurs, le phénomène se déplace aussi à l'intérieur du pays et des chauffeurs auraient déjà été confrontés au phénomène à Bruxelles.

La plupart des chauffeurs indiquent aussi que les parkings "sécurisés" ne permettent pas toujours de diminuer le sentiment d'insécurité. Trop souvent, ces parkings sécurisés sont protégés uniquement par une clôture sans autre forme de surveillance.

A l'issue de cette petite journée de visite des parkings autoroutiers, la conclusion est claire : il reste encore beaucoup de pain sur la planche pour les responsables politiques. Non seulement il faut aménager plus de parkings, il faut aussi améliorer sensiblement le confort et la sécurité des parkings. Car les chauffeurs de camion ont, eux aussi, droit à des conditions de travail et de séjour confortables et sûres pendant l'exécution de leur travail.

# TEMOIGNAGES DE CHAUFFEURS

## ALAIN ROX – WELKENRAEDT

Au cours de ses 17 ans de carrière de chauffeur international, Alain a parcouru d'innombrables kilomètres au volant de son camion.

"Une des choses qui me dérange le plus quand je prends mon repos le long de l'autoroute, c'est la mauvaise insonorisation. Les bruits sur les parkings autoroutiers empêchent souvent de prendre un repos revigorant. Par ailleurs, trouver une place pour stationner après six heures du soir est une véritable gageure. Plus d'une fois, je suis contraint de chercher un parking loin de l'autoroute."

Comme tant de transporteurs, son employeur n'est pas disposé à payer une indemnité pour qu'il puisse passer la nuit sur un parking sécurisé. Alain a donc acheté lui-même un système de sécurité bloquant les portes de la cabine de son camion, ce qui lui procure quand même un plus grand sentiment de sécurité la nuit.

'UNE DES CHOSES QUI ME DÉRANGE LE PLUS QUAND JE PRENDS MON REPOS LE LONG DE L'AUTOROUTE, C'EST LA MAUVAISE INSONORISATION'

En ce qui concerne les sanitaires, il peut être bref. "Les sanitaires sur les parkings autoroutiers sont propres, mais le plus souvent il n'y a qu'une ou deux douches pour beaucoup de chauffeurs. Mais sur les autres parkings, vous pouvez l'oublier. Généralement, il n'y a tout simplement pas de sanitaires."

Un des principaux risques pour la sécurité routière sont les camions légers roulant sans tachygraphe. "Ils veulent faire un maximum de kilomètres par jour et continuent à rouler jusqu'à ce qu'ils s'endorment."

## LAURENT NADZIALEK – ESTAIMPUIS

Après 28 ans, Laurent a lui aussi gagné ses galons de chauffeur de poids lourd. "Depuis quelques années, le manque de places de parking est patent. En fin de journée, les parkings se remplissent et à partir de six heures du soir, plus moyen de trouver une place. Les camions sont même contraints de stationner sur les voies d'accès et de sortie des parkings. Ils sont stationnés en doubles files sur les parkings."

'LES CHAUFFEURS DES CAMIONS LÉGERS SANS TACHYGRAPHE CONSTITUENT UNE PROBLEME BIEN PLUS GRAND POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE. ILS ROULENT 1000 A 1300 KILOMETRES D'AFFILÉE SANS PRENDRE DU REPOS'

Cela a bien évidemment un impact sur l'infrastructure des parkings autoroutiers : il y a trop peu de douches par rapport au nombre de places de stationnement pour poids lourds.

Laurent lui-même n'a pas encore rencontré de réfugiés qui voulaient se cacher dans son camion, mais il a quand même été témoin d'un tel incident. "Tout à coup, un certain nombre de réfugiés sont sortis des bois pour essayer de grimper dans le camion devant moi. Oui, c'est un problème. Mais à mes yeux, les chauffeurs des camions légers sans tachygraphe constituent un problème bien plus grand pour la sécurité routière. Ils roulent 1000 à 1300 kilomètres d'affilée sans prendre du repos, et font donc de la concurrence déloyale aux entreprises qui sont obligées d'équiper leurs véhicules d'un tachygraphe. Le législateur devrait intervenir ici et imposer le tachygraphe dans tous les camions, quelle qu'en soit la charge utile."

## ERIK WECKX – LOMMEL

Erik a une expérience de routier de 17 ans.

“Ces dernières années, je trouve personnellement que les équipements des parkings autoroutiers belges se sont nettement améliorés. Un changement positif par rapport au passé donc. Toutefois, je constate que ces équipements s’usent rapidement à cause de leur utilisation fréquente.”

### 'EN ALLEMAGNE ET EN FRANCE, LES ÉQUIPEMENTS POUR POIDS LOURDS SONT MEILLEURS'

“Le manque de places pour les camions sur les parkings reste un grand problème. J’arrivais récemment vers 18 heures au parking autoroutier de Ranst, direction Hasselt. Comme il n’y avait plus aucune place pour poids lourds, j’ai dû stationner de façon non réglementaire. Une heure après, la police de la route est arrivée. Résultat des courses : une amende de 58 euros ! Chose curieuse : nos collègues de l’Europe de l’Est, garés fautivement également, n’ont pas reçu d’amende. Depuis cet incident, j’essaie, une fois arrivé en Belgique, de continuer jusqu’à ce que j’arrive chez moi. En Allemagne et en France, les équipements pour poids lourds sont meilleurs. Contrairement à la situation en Belgique, les petits parkings y sont équipés de sanitaires et il y a plus de places réservées aux poids lourds.”

“En ce qui concerne la sécurité, je suis relativement tranquille parce que mon camion est équipé d’un ‘night lock’ grâce auquel il n’est pas possible d’ouvrir les portières. Je ne crains pas non plus les vols de marchandises car je transporte principalement des rouleaux d’acier ou des blocs de zinc de plus d’une tonne. Mais il est déjà arrivé à plusieurs reprises de constater que la bâche de mon camion avait été coupée au couteau. On le fait pour voir ce que vous transportez. Je n’ai pas encore eu de problèmes avec des transmigrants. Quand je roule sur la Grande Bretagne, j’essaie de m’arrêter le moins possible entre le Limbourg et Calais. Et quand je m’arrête, mon stop ne prend que quelques minutes et je vérifie toujours mon camion avant de repartir.”

“On rencontre aussi de plus en plus de camions légers. Je constate, moi aussi, que les chauffeurs de ces camions légers sont souvent des cow-boys sur la route.”

## DENNIS LAUWERS – NIEL

Dennis roule lui aussi depuis 17 ans sur les autoroutes belges.

“Sur les routes que je traverse en Belgique, je rencontre beaucoup de petits parkings, souvent sans équipements. On y rencontre aussi souvent des types louches aux mauvaises intentions. Ce n’est qu’en région bruxelloise que je fréquente de temps en temps un grand parking autoroutier et dans 90% des cas, je suis contraint de stationner fautivement parce que le parking est déjà plein, voies d’accès et de sortie comprises. Quand je suis obligé de m’arrêter pour prendre mon repos, je cherche souvent d’autres parkings au lieu des parkings autoroutiers, où je ne dors d’ailleurs jamais très bien à cause du bruit des passants, des camions frigorifiques et des voitures.”

“Personnellement, je ne me suis encore jamais senti en insécurité sur un parking. Nos véhicules ont été équipés d’un système spécial de verrouillage après discussion au conseil d’entreprise. A cause de toutes les histoires qu’on raconte, beaucoup de collègues ne se sentent plus à l’aise. Même si moi-même je n’ai encore jamais eu de vol de marchandises ou de réfugiés qui voulaient grimper dans mon camion, j’ai déjà assisté à plusieurs tentatives chez des collègues chauffeurs. Par contre, j’ai déjà été victime de plusieurs vols de gazole et de pièces du véhicule.”

“Je constate aussi qu’il y a de plus en plus de camions légers d’origine de pays de l’Est sur les autoroutes en Europe. Il faut se méfier de ces gars : comme leur véhicule n’a pas de tachygraphe, ils roulent sans se soucier des temps de conduite et de repos, au mépris de leur propre sécurité et de celle des autres usagers de la route.
C’est sans doute lié au fait que toute personne qui possède un permis B peut conduire ces camions sans la moindre formation.”

### 'J'AI DÉJÀ ÉTÉ VICTIME DE PLUSIEURS VOLS DE GAZOLE ET DE PIÈCES DU VÉHICULE'

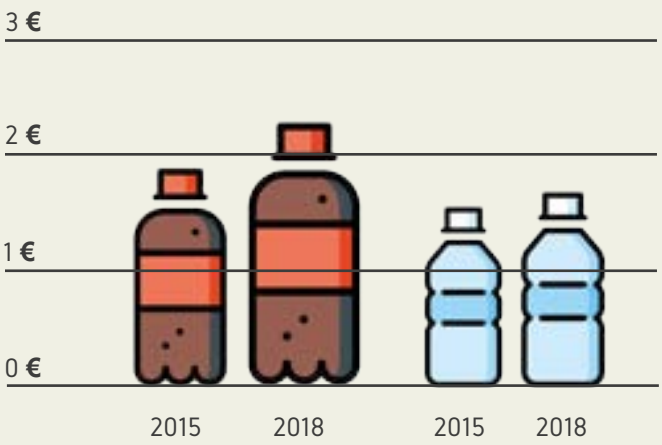
# PARKINGS AUTOROUTIERS: SÛRS ET CONFORTABLES... OU UNIQUEMENT CHERS ?

## LE PRIX D'UN COCA ? OU BUVONS SAIN, BUVONS UNE EAU PLATE

Quand nous avons visité les parkings autoroutiers en 2015, un demi-litre de coca dans les shops coûtait en moyenne € 1,86. En 2018, la même bouteille d'un demi-litre coûte €2,20, soit une hausse de 18,28%. Et si vous mangez au restaurant, le même demi-litre de coca vous coûtera bien vite € 2,99.

Le prix d'un demi-litre d'eau plate, s'il n'a pas connu la même évolution, a quand même augmenté de 13,33%. Dans les shops, on payait il y a deux ans en moyenne € 1,50, aujourd'hui, vous payez € 1,70.

La plupart des chauffeurs aiment aussi boire un café. Le prix moyen d'une (petite) tasse de café est de € 2,2.




Hausse du prix d'un demi-litre de coca et d'eau en 3 ans

## BON APPÉTIT!

Comme dans le passé, le prix des boissons est plus élevé dans les relais autoroutiers que dans les shops.

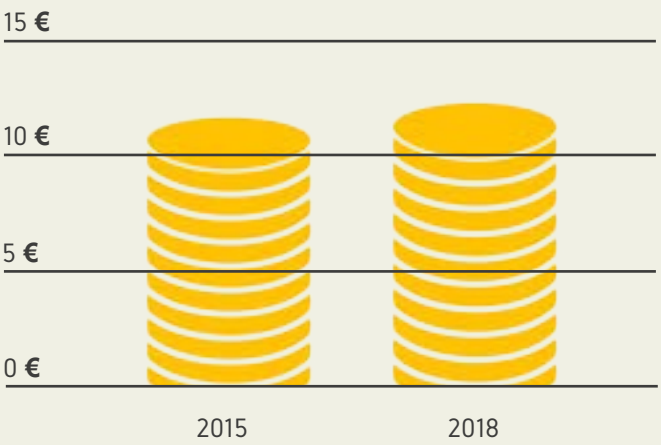
Le prix du plat du jour n'a pas tellement augmenté. Un plat du jour du type hamburger ou boulettes sauce tomate vous coûtera € 10,55. Un rôti de dinde aux frites ou un morceau de poisson coûtera environ € 13. Et pour un steak bien tendre, vous payerez encore un peu plus.

## A TITRE DE COMPARAISON: QUELLE A ÉTÉ L'ÉVOLUTION DU SALAIRE DES ROUTIERS SUR TROIS ANS ?

En janvier 2015, un chauffeur de camion avait un salaire horaire (catégorie la plus élevée) de € 11,3470.

Trois ans plus tard, il gagne € 11,8550 de l'heure, soit une augmentation de 4,48%.

La hausse du prix des boissons fraîches a donc été de quatre fois supérieure à celle du salaire horaire des chauffeurs.




Augmentation moyenne du salaire horaire d'un routier en 3 ans

## DOUCHES ET TOILETTES

Dans la plupart des stations-services le long des autoroutes, les sanitaires sont régulièrement nettoyés. On y trouve une liste avec le dernier nettoyage ainsi que le nom de l'agent de nettoyage.

Chez la chaîne de 2theloo (sanitaires payants mais en échange bon de réduction de € 0,50 pour un achat au shop) il y a aussi régulièrement des inspections des installations sanitaires.

En d'autres endroits, un stop sanitaire coûte € 0,70 et en échange on reçoit un bon de réduction de € 0,50.

Côté douches, nous avons noté des prix variant aux alentours de € 2,00.

Il reste pourtant beaucoup de parkings sans le moindre équipement sanitaire. Nous nous référons à nouveau à l'exemple qui revient toujours, celui du parking de Peutie le long de l'E19. Ce parking est depuis des années le dada de l'UBT : il y a des places de parking pour des dizaines de camion … et c'est tout ! Pas d'installations sanitaires, pas de station-service, pas de shop et donc forcément pas de resto.

Malgré l'absence de sanitaires, ce parking reste très populaire parmi les routiers. Pour preuve : les détritus amoncelés à côté des poubelles.

Mais même après dix ans, nous ne perdons pas courage et nous continuons à attendre la réalisation de la promesse faite en 2007 (!) de prévoir les équipements de base indispensables sur ce parking.

# DORMEZ BIEN ET TRANQUILLE À KALKEN

Un parking pour routiers hautement sécurisé a été ouvert le 1er septembre 2017 à Kalken.

Ce nouveau parking est l'un des 150 nouveaux parkings sécurisés pour camions à aménager dans le cadre d'un projet cofinancé par l'Union européenne.

En collaboration avec les autorités flamandes, la firme Total et la société de sécurité G4S, trois nouveaux parkings sécurisés ont été construits sur l'axe du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), à savoir à Kalken Noord, et à Kruishoutem Noord et  Kruishoutem Zuid.

La station-service de Total à Kalken Noord a subi un lifting important.

Total Kalken Noord a organisé une visite pour l'UBT après l'ouverture officielle du parking.

"Un parking réservé aux autocars a été aménagé derrière le parking pour voitures de tourisme. Une surveillance permanente de ce parking assure que seuls des bus et des cars utilisent cette partie du parking."

"Derrière ce parking se trouve le parking sécurisé réservé aux poids lourds, surveillé également 24 heures sur 24 par G4S."

"Ce parking est provisoirement gratuit, tant que le chauffeur n'y reste pas plus de 24 heures. Au-delà, chaque tranche de 24 heures coûte € 15. Le parking de Kalken a été classé en niveau 4, c'est-à-dire provisoirement le niveau de sécurité le plus élevé en Belgique."

## EST-CE QUE CELA POURRAIT CHANGER RAPIDEMENT ?

"Cela ne dépend pas de Total. Le projet a été réalisé en collaboration avec le gouvernement flamand. C'est lui qui décide d'éventuels changements. La gratuité a pour objectif d'inciter les poids lourds à utiliser les parkings surveillés."

Nous pénétrons sur le parking, constatant que la procédure de sécurité est très sévère. En arrivant sur le parking, le chauffeur doit introduire un code personnel et un scan est pris, aussi bien de la plaque d'immatriculation que du visage du chauffeur. En quittant le parking, ces trois éléments sont contrôlés. Ce n'est que si tous ces éléments sont identiques que le chauffeur pourra quitter le parking. L'aménagement du parking est très pratique et la zone placée sous surveillance est éclairée jour et nuit.

Des tables et des bancs de pique-nique ont été installés, des îlots avec connexion au réseau électrique seront prévus pour les véhicules frigorifiques ainsi qu'avec une connexion wifi, qui est également disponible au restaurant et dans le shop.

## LE RESTO ET LE SHOP: ACCESSIBLES ÉGALEMENT AUX ROUTIERS ?

"Il est évident que les routiers ont accès au resto et au shop pour manger un bout, boire un verre ou faire quelques achats. Le séjour sur le parking sécurisé leur donne droit à une réduction de 20% sur un repas ou une consommation au restaurant. Ils peuvent aussi utiliser les sanitaires dans le bâtiment principal, mais contre paiement."

## S'AGIT-IL DES SEULES FACILITÉS DONT ILS PEUVENT DISPOSER ?

“Pas du tout. Les autres facilités qui sont à leur disposition sur le parking sécurisé sont très importantes pour les chauffeurs. Il y a les installations sanitaires qui sont gratuites. Il y a des douches chaudes, des lavabos et des toilettes propres, tous aménagés dans un petit pavillon à l'intérieur du terrain clôturé, qui est éclairé jour et nuit lui aussi.
De plus, le pavillon sanitaire est du type ‘entretien facile’ qui garantit l'hygiène dans ce bâtiment avec un minimum d'efforts.

Enfin, dans le bâtiment principal viendra aussi un espace de détente où les chauffeurs pourront se rencontrer et discuter.”

## NOTRE IMPRESSION ?

Ce parking sécurisé nous semble une véritable réussite, à condition qu'il reste payable.
La communication est un élément qui peut encore être amélioré. En effet, les chauffeurs n'osent pas pénétrer dans le parking de peur qu'on ne leur présente une facture salée.

Des panneaux de signalisation installés à l'entrée du parking réservé aux poids lourds et indiquant que le stationnement est gratuit les 24 premières heures pourraient résoudre ce problème.

Etant donné la violence à laquelle les routiers sont confrontés ces dernières années sur les parkings, ce type de parking nous semble être déjà une partie de la solution.

# VOLS DE CARGAISON EN AUGMENTATION

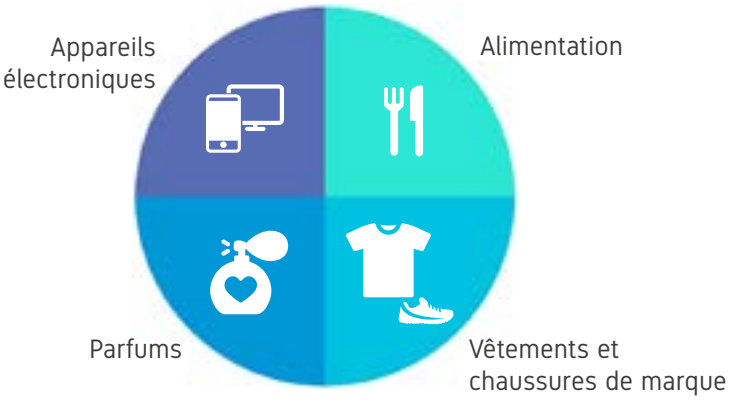
Le nombre de vols de cargaison augmente d'année en année. Pour l'heure actuelle, nous ne disposons pas encore des chiffres de l'année 2017, nous nous concentrerons donc sur ceux de 2016. Le nombre de vols de cargaison en Belgique a augmenté de 578 en 2015 à 653 en 2016, soit une hausse de 13%.

Environ 58% des vols de cargaison en 2016 ont été commis sur des parkings ouverts, non sécurisés. 9% des cargaisons ont été volées dans des remorques découplées. 9% des vols ont été commis sur des parkings ou des terrains clôturés et 8% dans des dépôts. Enfin, l'escroquerie représente 16% des vols de cargaison.

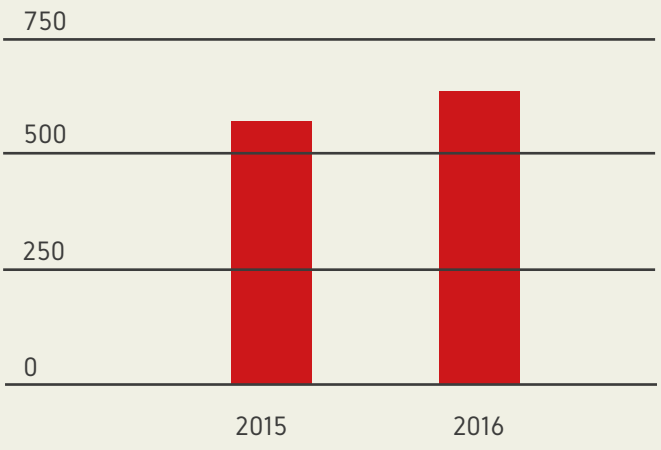
En 2016, la plupart des vols de cargaison ont été commis au cours des mois de février, mars, août et décembre, le mois de mars battant tous les records, une tendance qu'on avait déjà vérifiée en 2015.

Pour des raisons évidentes, le week-end est avec 23% de tous les incidents en 2016 la période la plus propice aux vols de cargaison. On note toutefois une diminution par rapport à 2015, année où les vols de week-end représentaient encore 38%.  Le jeudi est lui aussi un jour « populaire » pour les vols de cargaison, en 2015 comme en 2016.

Le top 4 des marchandises volées est le suivant :




Les parkings présentant le plus grand risque de vol (appelés "hot spots") se trouvaient en 2016 principalement le long de la frontière avec les Pays-Bas à Hoogstraten dans la zone de transport Meer-Hazeldonk. Mais les parkings entre Bruxelles et la France, situés le long de l'E19 Bruxelles-Mons et de l'E411 Bruxelles-Luxembourg, ont également connu une hausse importante des vols.




Evolution vols des cargaison en Belgique

## LES EMPLOYEURS ENTRENT EN ACTION

En raison du risque de vol aggravé, des employeurs interdisent de plus en plus souvent à leurs chauffeurs de s'arrêter sur ces 'hot spots'.

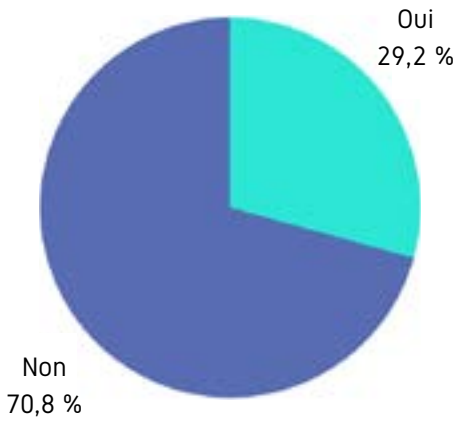
Ainsi, en janvier 2018, la firme Essers a interdit à ses chauffeurs de s'arrêter entre Genk et Calais. S'ils doivent quand même s'arrêter pour respecter les temps de repos ou pour des raisons sanitaires, ils doivent suivre une procédure très stricte pour laquelle les chauffeurs ont bénéficié d'une formation spécifique. De plus, ils doivent effectuer un contrôle du véhicule à l'aide d'une checklist avant de reprendre la route. L'employeur recommande également à ses chauffeurs de s'arrêter en dehors des parkings autoroutiers, si possible sur un des sites clôturés de la firme.

## MIEUX VAUT TARD QUE JAMAIS

Malgré les avertissements répétés des syndicats et des employeurs, les décideurs politiques ne se sont réveillés que très récemment. Au cours des mois/années à venir, les autorités vont investir dans un certain nombre de parkings sécurisés, équipés d'une clôture plus sûre, de caméras ANPR et d'installations sanitaires. Et des firmes privées patrouilleront sur certains parkings.

## L'OPINION DES CHAUFFEURS

Notre enquête réalisée auprès de 1.163 chauffeurs de camion montre que 330% des chauffeurs interrogés, soit 29%, ont déjà été victimes d'un vol de cargaison sur un parking autoroutier en Belgique.




Avez-vous déjà été victime d'un vol de cargaison sur un parking autoroutier belge ?

## SOLUTIONS

La situation sur les parkings (autoroutiers) ne s'est pas détériorée du jour au lendemain. L'UBT dénonce depuis plus de dix ans le manque de confort et de sécurité sur les parkings. Il est donc urgent d'agir. La politique actuelle des demi-mesures est un emplâtre sur une jambe de bois !

Il faut tout d'abord davantage de parkings surveillés pour poids lourds.

Ensuite, il faut aussi installer plus de caméras de surveillance.

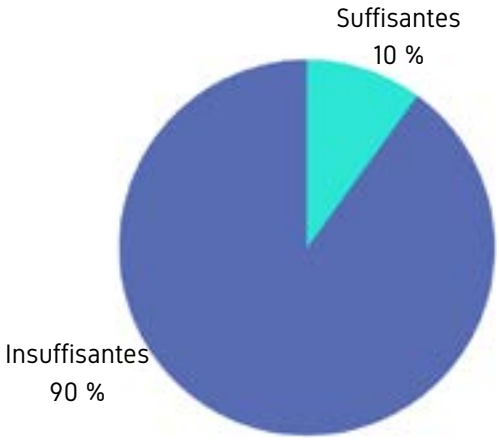
Enfin, il faut plus de patrouilles de la police, même si les policiers nous disent qu'ils sont déjà confrontés aujourd'hui à un manque d'effectifs.

# VOTRE BUS ARRIVE… MAIS IL CHERCHE ENCORE UNE PLACE POUR STATIONNER

Comme ce ne sont pas seulement les chauffeurs de camion qui se heurtent au manque de places de stationnement, nous avons mené également une petite enquête auprès des conducteurs d'autobus et d'autocar.

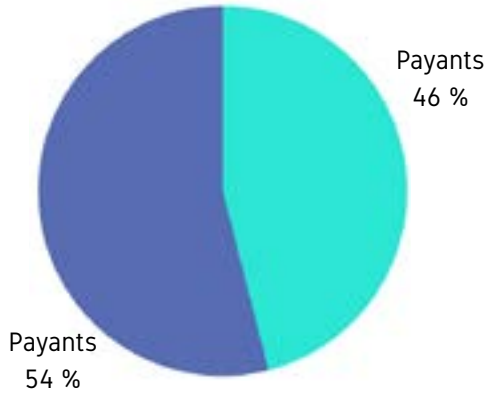
Cette enquête montre que les villes les plus visitées sont Gand, Anvers, Bruxelles, Bruges, Liège et Namur.

## FACILITÉS DE PARKING SUFFISANTES DANS LES VILLES ?



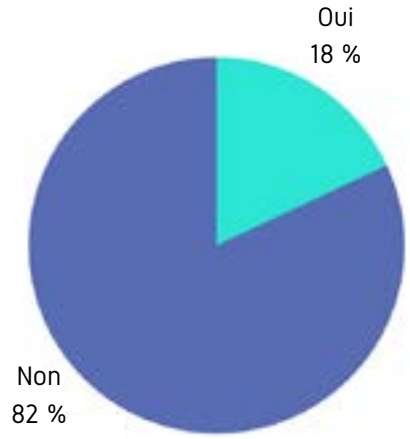

En réponse à la question de savoir s'il y a suffisamment de facilités de parking dans les villes, 90% des chauffeurs interrogés disent qu'il y a trop peu de places de stationnement.
Autre facteur de grande irritation : les places de stationnement prévues sont souvent prises par les voitures de tourisme.
10% seulement des chauffeurs interrogés trouvent que les facilités de parking sont suffisantes.

## PARKINGS GRATUITS OU PAYANTS ?



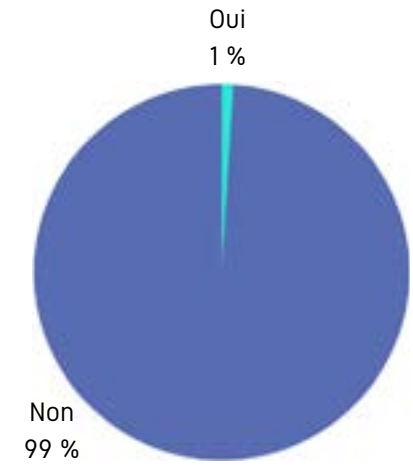

54% des conducteurs d'autobus et d'autocar répondent que les parkings sont gratuits contre 46% qui disent qu'ils sont payants.

## LE CHAUFFEUR PEUT-IL DÉBARQUER LES PASSAGERS À L'ENDROIT VOULU ?



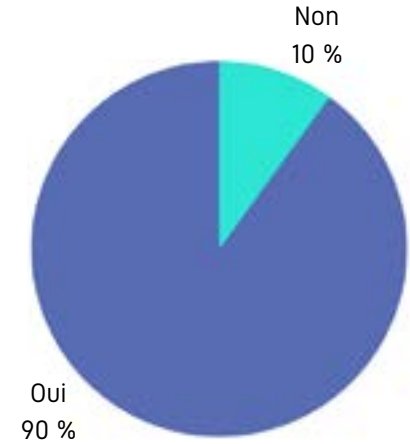

Seulement 18% des chauffeurs interrogés répondent pouvoir débarquer leurs passagers à l'endroit voulu contre 82% qui disent ne pas disposer de cette possibilité.

## FACILITÉS POUR LE CHAUFFEUR DE BUS PRÉVUES SUR LE PARKING ?



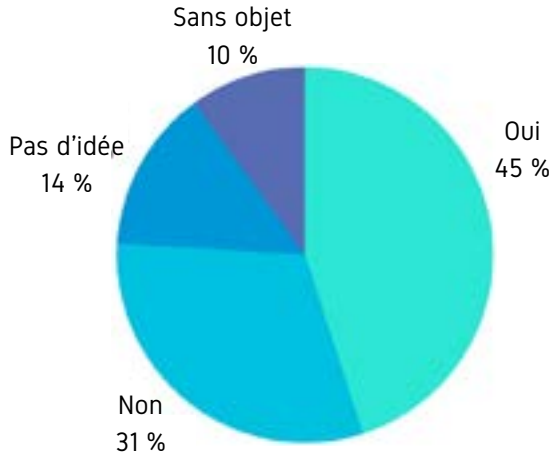

Les facilités (toilettes, restauration, boissons) prévues pour les chauffeurs de bus et de car sur les parkings laissent fort à désirer. 99% dénoncent l'absence de ce type de facilités sur les parkings en ville. 1% des conducteurs interrogés se dit satisfait.

## ARRÊT SUR LES PARKINGS AUTOROUTIERS



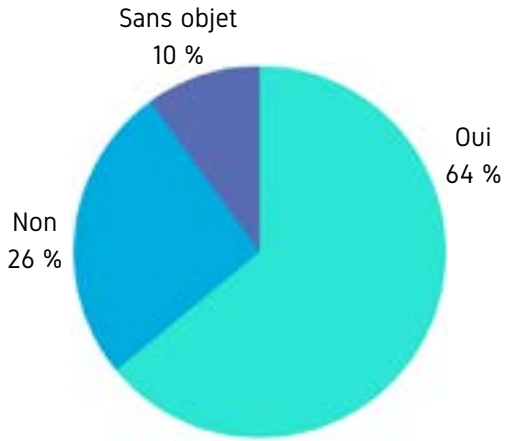

90% des conducteurs disent s'arrêter régulièrement sur un parking autoroutier.

## LES PARKINGS AUTOROUTIERS SONT-ILS SÛRS ?




45% des chauffeurs répondent que les parkings autoroutiers sont sûrs. 31% estiment le contraire. 14% n'ont pas d'idée au sujet de la sécurité sur ces parkings. Pour 10% des conducteurs interrogés, cette question est sans objet parce qu'ils n'utilisent pas les parkings autoroutiers.

## ARRÊT COMMERCIAL OBLIGATOIRE ?




La grande majorité (64%) des chauffeurs de bus et de car répondent qu'ils sont obligés de prévoir un arrêt commercial sur les parkings autoroutiers. 26% disent ne pas le faire et pour 10% des conducteurs interrogés, cette question est sans objet.

# LISEZ AUSSI NOS AUTRES DOSSIERS

## LIVRES NOIRS PRÉCÉDENTS

Le livre noir en est déjà à sa septième édition.
Les 6 précédents vous intéressent ? Cliquez sur les liens suivants :

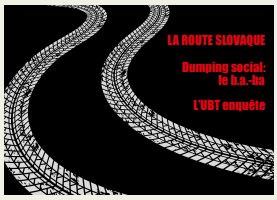
Livre parkings 2007 : http://tinyurl.com/UBT-livre-parking-2007
Livre parkings 2008 : http://tinyurl.com/UBT-livre-parking-2008
Livre parkings 2009 : http://tinyurl.com/UBT-livre-parking-2009
Livre parkings 2010 : http://tinyurl.com/UBT-livre-parking-2010
Livre parkings 2012 : http://tinyurl.com/UBT-livre-parking-2012
Livre parkings 2015 : https://tinyurl.com/UBT-livre-parking-2015

## DUMPING SOCIAL

Outre l'enquête sur les parkings, l'UBT a publié aussi des dossiers sur le dumping social.

Livre noir 2010 : http://tinyurl.com/2010-Livrenoir-Dumpingsocial
Livre noir 2012 : http://tinyurl.com/2012-Livrenoir-Dumpingsocial
Livre noir 2017 : http://tinyurl.com/2017-Livrenoir-Dumpingsocial

Livre blanc 25 mesures contre le dumping social : http://tinyurl.com/btb-ubt-socialdumping



## UBER

En 2015, nous avons réalisé un dossier sur UBER, le service de taxi illégal.

Dossier UBER : http://tinyurl.com/ubt-laveritesuruber-update1

Vous aimeriez en savoir plus sur les actions organisées par l'UBT contre le dumping social ?
Visitez le site www.stopsocialdumping.org

# SUIVEZ L'UBT EN LIGNE

www.ubt-fgtb.be

UBT-FGTB Transport & Logistique

@ubt_fgtb

btb_ubt

# COLOPHON

Editeur responsable :
Frank Moreels, Paardenmarkt 66, 2000 Antwerpen

Ont collaboré à cette édition :
Frank Moreels, Véronique De Roeck, John Reynaert, Steven Steyaert, Erik Maes, Agata Osicka, Vincent Grignard, Wim De Jonghe, Sabrina Lossignol, Inge De Beule, Philippe Dumortier, Michel Dillies, Sandra Langenus, Tom Peeters, Nanuszka Cartiaux, Christel Evers

Photos
Véronique De Roeck, Erik Maes, Steven Steyaert

Mise en page : Kurt Poelmans

Traduction : Willy De Graeve

Mars 2018

FGTB UBT
Ensemble, on est plus forts