

Manque de sécurité

Manque de places

Manque de confort

Colophon:

Rédaction et graphisme: Veronique De Roeck, Tom Peeters, Frank Moreels, Walter Baes, Alain Durant
Photos: Tom Peeters, Frank Moreels, Alain Durant
Mise en page: Magelaan.be

Lorsque nous parlons de chauffeurs, de routiers... nous visons naturellement aussi bien les hommes que les femmes.

Éditeur responsable:
Frank Moreels, FGTB – UBOT, Paardenmarkt 66, 2000 Antwerpen, frank.moreels@btb-abwv.be

PARKINGS,

nous réitérons notre revendication:

des parkings sécurisés, en nombre suffisant et confortables!



Introduction

C'est la troisième année consécutive que l'UBOT-FGTB publie les résultats d'une vaste enquête sur les parkings situés le long des autoroutes belges.

Du "Livre noir" à la "Boîte noire", nous avons chaque fois été contraints de parler en termes négatifs parce que les résultats de notre enquête étaient tellement décevants. En publiant ces deux livres noirs, nous avons réussi à mettre la problématique des parkings à l'agenda politique aux différents niveaux politiques. Certains responsables politiques avaient annoncé des mesures. Nous avons voulu constater si la situation a effectivement bougé sur le terrain.

Le cri d'alarme que l'UBOT lance depuis des années en tant que porte-parole des chauffeurs de camion au sujet du manque de places de stationnement et du manque de confort sur les parkings a bénéficié cet été d'un commencement d'attention en Flandre. Mais par malheur, avant d'en arriver là, il a fallu qu'en très peu de temps, plusieurs accidents très graves se produisent avec malheureusement de nouveau une victime mortelle.

La problématique des parkings est indissolublement liée à la sécurité routière générale. En effet, un chauffeur qui roule en sécurité est un chauffeur qui peut prendre son repos journalier dans des conditions confortables, se rafraîchir après toute une journée au volant et manger un repas nourrissant pour un prix abordable. Si l'on n'offre pas ce confort au chauffeur, on augmente le risque d'accidents !

Nous avons donc organisé une nouvelle enquête sur le confort, la qualité et le nombre de places de parking le long des autoroutes et chaque fois que c'était possible, nous avons demandé aux chauffeurs de nous livrer leur opinion.

L'heure est à nouveau au bilan. A quels problèmes le chauffeur professionnel se trouve-t-il confronté sur les parkings? Le chauffeur professionnel trouve-t-il aisément un parking? Et dans quelle mesure ces parkings sont-ils sûrs et propres? La santé et la sécurité des chauffeurs sont un point central et elles sont étroitement liées à la qualité et au nombre de places de parking disponibles le long des autoroutes.

Selon la réglementation européenne, les chauffeurs doivent obligatoirement s'arrêter toutes les quatre heures et demie et, en principe, prendre un repos journalier après 9 heures de route.

Est-ce donc trop demander que le chauffeur obligé de prendre son repos puisse le faire dans de bonnes conditions, à savoir:

- sur un parking calme et sûr
- où il trouvera le confort nécessaire (sanitaires, détente...)
- où il a la possibilité de boire et de manger à un prix démocratique

Afin d'actualiser notre dossier, **nous avons contrôlé 99 parkings** entre le 1er juillet 2010 et le 31 août 2010. Ces parkings se trouvent en Flandre, en Wallonie et à Bruxelles. De plus, les chauffeurs eux-mêmes ont complété **404 formulaires d'enquête**.

Nous savons certes que notre enquête et ses résultats ne satisfont pas aux normes scientifiques. L'échantillon dépendait des possibilités fortuites qu'avaient nos collaborateurs (temps, envie, parcours

de la journée...). De plus, la période des vacances est caractérisée par un nombre de camions moins grand et un plus grand nombre de véhicules de tourisme sur les routes.

Les résultats ne doivent donc certainement pas être généralisés à la légère. Cependant, nous sommes convaincus qu'ils donnent une bonne idée de la situation. Ils indiquent des tendances que nous pouvons constater... Les prix dans les restaurants routiers sont ce qu'ils sont et même si nous sous-estimons la problématique du manque de places de parking en raison de la période des vacances, celle-ci reste réelle.

De plus, le secteur du transport subit lui-aussi les conséquences de la crise économique. Selon les employeurs, 20 à 30 pourcent des camions seraient à l'arrêt. Cela signifie donc que les constatations que nous avons faites sont encore largement sous-estimées. La reprise économique et par conséquent le redressement du secteur du transport ne feront **qu'aggraver les problèmes**. C'est dire qu'il est urgent d'agir!

Nous osons penser que cette étude réveillera les pouvoirs publics et les incitera à faire le nécessaire afin que nos chauffeurs puissent finalement bénéficier de meilleures facilités de parking. Nous ne nous adressons pas seulement aux Régions ou à l'État fédéral. L'Europe doit elle aussi prendre ses responsabilités et imposer des normes minimales.

Par ailleurs, les chauffeurs en ont marre des promesses faites année après année alors qu'ils constatent que rien ne change sur le terrain. Après la publication de notre deuxième Livre noir il y a deux ans, la ministre flamande compétente Hilde Crevits, ayant été interpellée au Parlement flamand au sujet de la piètre qualité des

parkings pour les chauffeurs professionnels, avait annoncé un projet pilote avec des installations sanitaires autonomes sur le parking de Peutie. Hélas, deux ans plus tard, lors de notre visite d'inspection, nous avons une nouvelle fois constaté qu'il s'agissait d'une fausse promesse, le parking de Peutie n'étant toujours pas équipé d'installations sanitaires!

La ministre se cache derrière des arguments de durabilité et de vandalisme, mais selon nous, il s'agit simplement d'excuses pour masquer la politique d'annonce qu'elle mène depuis quelques années. En effet, tout récemment, l'Entreprise Portuaire Anversoise a aménagé deux installations sanitaires sur le parking de l'Asiadok, LE lieu de rencontre des chauffeurs de l'Europe de l'Est pendant le week-end. Ces installations sanitaires sont durables et résistantes au vandalisme et aux détériorations.

Contrairement à ses Livres noirs précédents, l'UBOT ne veut pas seulement critiquer et dénoncer, mais aussi et surtout contribuer d'une manière constructive à la recherche de solutions concrètes et réalistes. Certaines d'entre elles peuvent être réalisées rapidement, d'autres ouvrent des perspectives à long terme, à condition qu'on écoute les gens qui connaissent la matière et les problèmes, c'est-à-dire en premier lieu le chauffeur professionnel!

L'UBOT-FGTB demande aux responsables politiques d'entendre l'UBOT comme expert et de passer à des actions concrètes au lieu de se contenter de faire une politique d'annonce et de promesses.

Frank Moreels, Secrétaire Fédéral UBOT-FGTB, octobre 2010

Cinq constats

CONSTAT 1:

LA VIE CONTINUE DE COÛTER CHER SUR LA ROUTE

Les prix payés par un chauffeur dans les restaurants routiers belges restent chers. Le prix moyen de € 15 pour un plat du jour dans un restaurant routier, ne ment pas. Le coca cola à € 2,5 non plus.

CONSTAT 2:

L'HYGIÈNE PERSONNELLE EST DIFFICILE POUR LES FEMMES CHAUFFEURS, C'EST ENCORE PLUS DIFFICILE

De nombreux parkings ne sont pas équipés de douches et quand il y en a, il n'y en a généralement qu'une (exceptionnellement deux). Ces douches sont souvent payantes. Il n'y a presque jamais d'eau chaude aux lavabos normaux. Des douches séparées pour hommes et femmes sont l'exception plutôt que la règle. Il n'y a pas non plus de cabinets de toilette séparés.

CONSTAT 3:

IL Y A TROP PEU DE PLACES DE PARKING LA NUIT ET LE SOIR

Il y a suffisamment de places pour stationner pendant la journée. Les choses changent à partir de 18 heures. La nuit, les places

intéressantes sont toutes prises, les parkings sont saturés et des camions sont souvent mal garés ou garés dangereusement.

CONSTAT 4:

LES PARKINGS CONFORTABLES SONT PLUS QUE JAMAIS UN PROBLÈME EUROPÉEN

La grande majorité des camions stationnés le long des autoroutes ne sont pas belges. Les mesures positives en Belgique profiteraient donc en grande partie aux chauffeurs étrangers. En effet, les chauffeurs internationaux belges se trouvent à l'étranger dès leur première pause. Si nous voulons faire quelque chose pour tous, l'Europe doit agir et fixer des normes de qualité.

CONSTAT 5:

LA SÉCURITÉ N'EST TOUJOURS PAS UNE PRIORITÉ

Si surveillance il y a, elle n'est certainement pas axée sur le bien-être des chauffeurs. Il n'existe actuellement que deux parkings surveillés en Belgique émanant d'initiatives privées. La surveillance par caméras protège à de nombreux endroits la station service mais rarement le parking et certainement pas les chauffeurs. En Flandre, la Ministre se plaît à brandir l'exemple de la concession renouvelée à Wetteren où sera aménagé un parking pour poids-lourds équipé des facilités y afférentes. Rappelons toutefois que l'investissement que fait la ministre ne coûtera pas un seul cent. En effet, le coût total sera pris en charge par le concessionnaire! Une énième preuve qu'en Flandre, contrairement à la Wallonie par exemple, il n'y a pas de politique d'aménagement de parkings protégés et sécurisés.



Constat 1:

la vie coûte cher sur la route,
trop cher.

Les prix payés par les chauffeurs dans les restaurants routiers et les boutiques belges sont élevés. Contrairement au passé, la gamme s'est étendue, il y a plus de produits sains (salades, fruits, ...), mais là aussi, les prix se sont envolés. La banane à €1 (3 fois le prix magasin) et la salade à €4,5 voire à €8, voilà des prix que le chauffeur ne peut et ne veut pas payer.

LES BOUTIQUES

Les boutiques situées le long des grandes autoroutes très fréquentées (E17, E40...) sont souvent ouvertes 24h/24.

Les boutiques situées le long des autoroutes moins fréquentées sont généralement ouvertes de 05h00 à (un peu après) minuit.

Une canette de coca cola coûte généralement €1,20, mais €1,30 n'est pas une exception. **C'est 3 fois le prix magasin!**

Une bouteille de spa (demi-litre) coûte généralement €1,20.

Un sandwich martino coûte en moyenne entre €3,20 et €3,70. En 2007, on payait encore €3,00. Dans certains cas, il s'agit d'une augmentation de €0,70 en quelques années !

Le prix d'un café (généralement €1,20) est resté stable mais selon nous et selon les chauffeurs interrogés, ce prix est beaucoup trop élevé!

LES RESTAURANTS ROUTIERS

La plupart des restaurants sont ouverts de 6h00 ou 7h00 à 21h00 ou 22h00.

Seuls quelques restaurants restent ouverts après minuit. Beaucoup de chauffeurs s'en plaignent d'ailleurs.

Dans les restaurants, le prix des boissons est plus élevé que dans les boutiques.

Un coca cola coûte généralement €2,50, un Spa €2,20. Ici encore, permettez-nous de faire une petite comparaison: tout le monde se plaint du prix trop cher des carburants mais l'utilisateur de la route n'y voit apparemment pas d'inconvénient à payer €5 pour un litre de coca, alors que le prix du litre de diesel coûte 4 fois moins cher ! Les plats du jour les moins chers coûtent €9,60, le prix moyen varie autour de €14,30, avec des pointes à €20,00 pour une portion de moules.

Un chauffeur témoigne: "Il faut d'urgence faire quelque chose au niveau de la propreté des toilettes ou mieux, au niveau de leur état crasseux. Et aussi au niveau du prix: 0,50 euro, c'est bien trop cher ! Faisons le compte: utiliser les toilettes cinq fois par jour ou pour se laver les mains, cela fait 2,50 euros par jour, 10 euros par semaine, 40 euros par mois."

La vie est donc chère pour le chauffeur moyen!
Trop chère !



Constat 2:

l'hygiène personnelle est difficile. Pour les femmes, la situation est encore plus difficile.

SANITAIRES

Il n'y a généralement pas de douches dans les parkings dépourvus de station service. Les parkings avec station service en ont une ou deux seulement. Dans la moitié des cas, l'utilisation des douches est payante et coûte généralement €2, même si €2,5 voire €3 n'est plus une exception. Là encore, les chauffeurs professionnels paient pour une facilité qui est offerte gratuitement à tous les autres travailleurs par leur employeur.

La comparaison avec les années précédentes nous apprend que les toilettes ne sont généralement plus gratuites ! Pour leur utilisation, il faut déboursier entre €0,30 et €0,50. Détail frappant: même les toilettes payantes sont loin d'être propres, au contraire.

A un nombre croissant d'endroits, on applique un système de «ristournes». Si vous achetez quelque chose dans la boutique, on vous rembourse l'usage des toilettes. Les chauffeurs sont donc obligés de consommer !

Il n'y a presque jamais d'eau chaude aux lavabos normaux. Il n'y a quasiment pas de douches séparées pour hommes et femmes. Idem pour les cabinets de toilette.

- Nombre de parkings visités 99
- Parking avec douches 49
- Parking sans douches 50
- Total douches 94
- Nombre moyen de douches par parking 0,94
- Douches Hommes 61
- Douches Femmes 33
- Nombre de douches payantes 20
- Prix moyen par douche € 2,50

Les chiffres parlent d'eux-mêmes:

Il manque des douches. Il n'y en a pas sur certains parkings. Et s'il y en a, il y en a 1, exceptionnellement 2. La propreté des toilettes laisse également à désirer. Il ne faut dès lors pas s'étonner que beaucoup de chauffeurs souffrent de champignons aux pieds parce que les douches ne sont pas suffisamment désinfectées. Heureusement, il y a quelques exceptions: au parking rénové de l'Aire de Haute Bois à la station essence de Q8 à Thieux, dans les deux sens, il y a 2 douches pour hommes et femmes, séparées et bien entretenues.

Il y a un manque de douches séparées pour hommes et femmes.

Il y a un manque d'eau courante chaude.

Globalement, la situation de ces parkings s'est révélée meilleure que nous ne nous y attendions en matière d'hygiène des sanitaires. Des odeurs nauséabondes ont été signalées dans quelques cas, de même que des flaques d'eau sur le sol. Nous avons été informés exceptionnellement de toilettes ou de lavabos bouchés ou de WC sans papier. Il est frappant de constater que les installations sanitaires récentes ne sont pas plus propres, sentent mauvais et sont mal entretenues. La douche toute nouvelle de la station service de Kruibeke (ouverte

depuis un an seulement) donnait l'impression d'être complètement usée et d'être utilisée depuis des années déjà. Selon nous, cette situation est due à l'utilisation fréquente des douches: comme elles sont utilisées fréquemment et qu'il y a un manque systématique de douches, il n'y a pas de temps pour les aérer et les nettoyer convenablement. De plus, la douche se trouve près de l'entrée des toilettes, alors qu'on aurait pu utiliser la cabine au bout des toilettes pour y installer la douche. De cette manière, on aurait pu aménager une fenêtre extérieure et assurer ainsi une bonne aération. Voilà de petits détails que des experts auraient pu prévoir si les décideurs avaient consulté les premiers intéressés, c'est-à-dire les chauffeurs. Quelques parkings brillent par la mauvaise qualité des installations sanitaires: le parking Total sur l'E19 direction Pays-Bas et le parking Texaco sur l'E34 et sur l'E40, dans les deux sens: sanitaires



déqueulasses, toilettes inondées, ... Le parking sur la même E34 à Lille qui se distingue par l'absence totale d'équipements sanitaires, de boutique et de restaurant. A éviter donc par les chauffeurs. Une constante que l'on constate sur d'autres parkings «primitifs» que les chauffeurs évitent comme la peste, mais parfois, «nécessité fait loi» !

Les parkings dépourvus d'équipements (boutique ou station service) sont à l'évidence évités par les routiers, l'absence d'installations sanitaires à ces endroits étant un argument décisif.

Les pouvoirs publics pourraient et devraient intervenir pour aménager et entretenir des toilettes publiques dans ces endroits. Cela pourrait se faire rapidement et sans beaucoup de formalités administratives comme le démontre l'exemple de l'Asiadok à Anvers. Cela permettrait en tout cas de revaloriser les parkings moins attractifs et d'en améliorer l'exploitation.



ÉCLAIRAGE

Lorsqu'il y a un éclairage, celui-ci fonctionne dans la plupart des endroits.

DÉTRITUS NON RAMASSÉS

Bien qu'il y ait suffisamment de poubelles sur la plupart des parkings, celles-ci sont souvent pleines surtout après les week-ends, et il y a tout de même des débris non ramassés sur les parkings. Le système de ramassage ne satisfait donc pas et doit être adapté !

Sur certains parkings, les débris s'amoncelaient à côté des poubelles. Dans certaines circonstances, cela peut

être source de maladie et attirer rats, souris, vermine, etc.

Il y a clairement un problème de ramassage tardif ou insuffisant des poubelles.

BRUIT

Une zone verte insonorisante a été prévue, principalement sur les parkings de l'E19 direction Anvers-Breda. Les autres parkings ne comptent que peu (ou pas) de zones vertes de ce type. La tendance est même plutôt à réduire au maximum ou à supprimer ces zones vertes qui accroissent le risque de vol des chargements. Mais les zones vertes à elles seules ne constituent pas un bouclier suffisant pour éliminer le bruit des autoroutes qui jouxtent généralement la plupart des parkings pour poids-lourds. Sur aucun des parkings visités, nous n'avons trouvé des écrans antibruit suffisants.

Un deuxième problème de nuisance sonore est le passage des poids-lourds qui entrent et sortent du parking et même le bruit du passage des voitures sur l'autoroute. Aucun des parkings visités n'était aménagé de manière à déranger le moins possible le chauffeur pendant son repos. Beaucoup de places de stationnement sont situées juste à côté de l'autoroute alors que les places plus calmes sont réservées aux voitures particulières. De plus, aucune distinction n'est faite entre autocars et camions, un autocar avec 50 touristes peut donc se garer paisiblement à côté d'un poids-lourd. Evidemment, lorsque ces 50 touristes descendent, ils ne le feront pas en silence! Le réaménagement des places de stationnement existantes afin de permettre aux chauffeurs de se reposer plus de deux ou de trois heures sans être dérangés ne constitue pourtant pas un investissement coûteux. Repeindre les marques, placer çà et là quelques blocs de béton pour guider la circulation, voilà quelques



interventions qui pourraient faire des miracles !

Le transport d'animaux et les camions frigorifiques qui doivent continuer à faire fonctionner leur groupe frigorifique pendant leurs arrêts ou leurs pauses, sont une troisième source importante de bruit sur les parkings d'autoroute. Pour ce problème, une solution consisterait à prévoir des zones séparées (comme en Suède par exemple) pour ce type de véhicules ou éventuellement des raccordements électriques spéciaux qui permettraient une alimentation électrique externe, au lieu d'utiliser les générateurs. Malheureusement, nous n'avons vu aucun équipement de ce type sur les parkings que nous avons visités. Le problème n'est cependant pas

nouveau et nous réclamons des raccordements «spéciaux» depuis quatre ans. Pourtant, ce service ne demande pas de grands travaux de construction ni de procédures administratives lourdes ...

Enfin, signalons encore que les jours de chaleur extrême, comme nous en avons connu au cours de l'été dernier, sont à l'origine d'un double problème. Soit le chauffeur opte pour son propre confort et laisse tourner le moteur toute la nuit pour faire fonctionner la clim, afin de dormir dans sa cabine dans des conditions plus ou moins acceptables, soit il est solidaire de ses collègues chauffeurs et arrête son moteur, mais avec comme conséquence qu'il devra essayer de dormir dans de conditions de chaleur insupportables!



Constat 3:

il y a trop peu de places de parking la nuit et le soir.

Il y a généralement suffisamment de places pour stationner pendant la journée, même si certains parkings sont pleins la journée également. La situation change radicalement à partir de 18h. La nuit, les places intéressantes sont toutes prises, les parkings sont saturés et des véhicules sont souvent mal garés ou garés dangereusement, parfois même sur la bande d'arrêt d'urgence.

Pendant nos contrôles, nous avons visité **99 parkings** où 3.269 camions et bus peuvent en théorie stationner.

Lors de nos **contrôles de jour** nous avons contrôlé **48 parkings**.

Lors de nos **contrôles de nuit** nous avons contrôlé **51 parkings**.

2010	PARKINGS VISITÉS	TOTAL PLACES	PLACES OCCUPÉES	TAUX D'OCCUPATION
JOUR (06:00 - 22:00)	48	1.575	1.495	94,92%
NUIT (22:01 - 05:59)	51	1.694	1.780	105,08%
TOTAL:	99	3.269	3.275	100,18%

2010	PARKINGS VISITÉS	TOTAL PLACES	PLACES OCCUPÉES	TAUX D'OCCUPATION
FLANDRE	73	2.547	2.641	103,69%
WALLONIE	26	722	634	87,81%
TOTAL:	99	3.269	3.275	100,18%

EN JOURNÉE

Bien qu'il y ait eu suffisamment de places sur presque tous les parkings pour les camions et/ou les bus au moment de ces constats, ceux-ci sont souvent garés n'importe comment ou sur les bandes d'arrêt d'urgence. Nous le constatons surtout le matin. Il n'y avait peut-être effectivement plus de places libres lorsque ces véhicules se sont arrêtés (le soir précédent).

Pendant la journée, nous atteignons un taux d'occupation de **94,92%**. Il y a donc généralement suffisamment de places de stationnement. Bien qu'il y ait aussi des exceptions.

Vue d'ensemble du contrôle de jour:

Celui-ci a eu lieu sur 48 parkings entre 6h00 et 22h00.

- Places de parking prévues: 1.575
- Places de parking libres: 288
- Stationnements sauvages: 254
- Stationnements effectifs: 1.495
- **Taux d'occupation = 94,92%**

DE NUIT

La situation devient précaire la nuit. Beaucoup de camions sont stationnés à des endroits qui ne sont pas prévus à cet effet et qui sont foncièrement dangereux, voire illégaux. Les entrées et les sorties des parkings (qui sont trop courts en de nombreux endroits) et même la bande d'arrêt d'urgence sont utilisées pour le repos, mais le stationnement sauvage sur les parkings mêmes est une solution alternative pour les chauffeurs. Les chiffres ci-après sont éloquentes car à aucun moment de la nuit, il n'y a suffisamment de places pour se garer parce que le taux d'occupation dépasse les 100%.

Vue d'ensemble du contrôle de nuit:

Celui-ci a eu lieu sur 51 parkings entre 22h01 et 5h59.

- Places de parking prévues: 1.694
- Places de parking libres: 238
- Stationnements sauvages: 477
- Stationnements effectifs: 1.780
- Taux d'occupation: **105,08%**

Sachant que ce chiffre est influencé dans un sens positif par les parkings situés le long d'axes routiers moins fréquentés et par les parkings dépourvus d'équipements et de ce fait laissés de côté par les chauffeurs, on peut dire que le long des axes très fréquentés, **le manque de places oscille entre 20 et 25%**.

	Jour	Nuit	3275	Total	100,00%
B	182	222	404	B	12,34%
NL	120	189	309	NL	9,44%
LUX	66	47	113	LUX	3,45%
D	110	210	320	D	9,77%
F	56	54	110	F	3,36%
GB	35	50	85	GB	2,60%
IRL	34	21	55	IRL	1,68%
DK	24	43	67	DK	2,05%
N	29	17	46	N	1,40%
S	23	26	49	S	1,50%
FIN	33	17	50	FIN	1,53%
E	62	57	119	E	3,63%
P	38	26	64	P	1,95%
I	30	35	65	I	1,98%
GR	24	30	54	GR	1,65%
A	12	32	44	A	1,34%
PL	176	220	396	PL	12,09%
CZ	37	86	123	CZ	3,76%
SK	51	46	97	SK	2,96%
SLO	33	28	61	SLO	1,86%
EST	44	19	63	EST	1,92%
LV	20	24	44	LV	1,34%
LT	64	62	126	LT	3,85%
H	29	43	72	H	2,20%
M	21	14	35	M	1,07%
CY	15	10	25	CY	0,76%
RO	38	46	84	RO	2,56%
MDK	18	11	29	MDK	0,89%
RUS	7	16	23	RUS	0,70%
TR	23	4	27	TR	0,82%
BIH	6	8	14	BIH	0,43%
BG	28	23	51	BG	1,56%
BT	5	4	9	BT	0,27%
Autres	2	40	42	Autres	1,28%





Constat 4:

les parkings confortables sont plus que jamais un problème européen.

Nombre total de camions	3.275	100,00 %
Nationalité belge	404	12,34 %
Nationalité étrangère	2.871	87,66 %

Il est frappant de constater l'augmentation sensible du nombre de chauffeurs de l'Europe de l'Est sur les parkings, surtout pendant les weekends, avec les Polonais qui occupent la première place. La grande majorité des camions stationnés le long des autoroutes ne sont pas belges.

Parmi les camions comptés, **3.275** étaient de nationalité étrangère. Les mesures positives prises en Belgique profiteraient donc à raison de **87,66%** aux chauffeurs étrangers. Si nous voulons faire quelque chose pour tous, l'Europe doit fixer des normes.

L'Union européenne reconnaît la problématique des parkings et les lacunes que l'UBOT-FGTB dénonce avec l'appui de la FET, la Fédé-

ration européenne des Ouvriers du Transport. L'ancien Commissaire européen au transport, le Français Barrot, était convaincu de la nécessité de prendre des mesures dans le domaine de la sécurité des parkings.

Avec les partenaires sociaux européens, un certain nombre de projets ont été mis sur le métier, à savoir le projet SETPOS, qui a pour objectif d'appuyer les initiatives d'amélioration de la sécurité et du confort des parkings. Malheureusement, ce projet est terminé et pour le moment aucune suite n'est prévue par l'Europe. Les employeurs protestent certes à grands cris et plaident pour des parkings gardés et plus sécurisés, mais ils refusent de supporter les coûts de stationnement sur ces emplacements!

Un système européen d'inventoriage et de labellisation des parkings devrait permettre aux routiers de choisir le parking qu'ils veulent. A ce jour, on n'a pas dépassé le stade de l'inventoriage. Les routiers peuvent donc obtenir facilement (aussi bien sur le web que dans des brochures) une liste des parkings et des facilités que l'on peut y trouver, mais sans contrôle de la qualité. Mais quelle est l'utilité de disposer de 4 douches si 2 ne fonctionnent pas et que les deux autres sont sales?

Il reste donc un long chemin à parcourir au niveau européen.

Quelques incidents récents montrent que la sécurité des parkings n'est nullement garantie s'il n'y a aucune forme de contrôle:

- Postel E34: un chauffeur est victime du vol brutal de son camion et plus tard, les agresseurs tirent même sur la police à coup de Kalachnikov.
- Rekkem, Liège, Heusden, ...: on met chaque fois le feu à un poids-lourd chargé de voitures. Heureusement, les chauffeurs ont réussi à se sauver de justesse!



Constat 5:

la sécurité
(des chauffeurs professionnels)
n'est toujours pas une priorité.

S'il existe déjà une surveillance, elle n'est certainement pas axée sur le bien-être des chauffeurs. La plupart des caméras servent uniquement à surveiller la station service (et éventuellement la boutique).

Il n'existe actuellement aucun parking surveillé le long des autoroutes belges. S'il y a une surveillance par caméra, elle protège la station service. Il y a cependant une exception: le parking de la station service Esso à Aarschot sur l'E314 dans les deux sens. Ce parking est équipé d'une surveillance par caméras des places de stationnement pour les camions. Avec une petite nuance cependant: ce parking ne contient que 7 places de stationnement pour camions !

En Belgique, il y a actuellement deux parkings surveillés, mais ils ne se trouvent pas à côté mais à quelques kilomètres de l'autoroute. De plus, les pouvoirs publics refusent de placer une signalisation et une publicité pour cette initiative privée le long de l'autoroute pour faire connaître l'existence du parking auprès des chauffeurs. Cependant, nous plaïdons depuis des années auprès des pouvoirs publics pour regarder un peu plus loin que les autoroutes. Les exemples de Liège et de Lummen montrent qu'un parking répondant aux conditions de sécurité et de

confort indispensables peut être aménagé sans problèmes à quelques kilomètres de l'autoroute!

SENTIMENT D'INSÉCURITÉ

Parmi les parkings que nous avons contrôlés, ceux qui ne disposent pas d'une boutique ou d'une station service éveillent un fort sentiment d'insécurité. Notamment parce qu'en l'absence d'équipements, il n'y a pas la moindre forme de contrôle social. Inutile de préciser qu'il n'y a pas de surveillance par caméras. Une occasion donc pour les pouvoirs publics de prendre une initiative en la matière.

Pendant les contrôles que nous avons effectués, nous n'avons jamais rencontré de patrouille de la police sur les parkings. L'absence d'installations, d'un contrôle social, de contrôles de la police crée un sentiment d'insécurité chez les chauffeurs qui évitent autant que peut ce type de parkings.

Dans nos Livres noirs précédents, nous faisons état d'un projet prometteur:

Le parking "Afrif 26 bis" de l'E 313 s'annonce très prometteur ...

Si tout se déroule comme prévu, un parking surveillé sera ouvert fin 2008 à quelques kilomètres de la sortie 26bis de l'E313. L'UBOT, à qui le projet a été présenté, a eu l'occasion de donner son avis. En bref, on peut dire que le projet est très prometteur. Les promoteurs ont adopté une approche globale: ils ne se limitent pas à l'aménagement d'un parking surveillé, mais portent également leur attention aux utilisateurs. Des espaces de détente sont ainsi prévus, des repas sains seront proposés dans le restaurant du parking, il y aura un raccordement électrique pour les camions frigorifiques (bruit !), un bar, une boutique et même la possibilité de faire effectuer de petites réparations dans les environs.

A l'heure où nous mettons ce dossier sous presse (octobre 2010), le projet offre un bel exemple de la manière dont il faut agir. Le parking gardé à la sortie 26bis a été financé complètement par des moyens privés et les promoteurs savent parfaitement où se situent les problèmes.

Un chauffeur peut y garer son poids-lourd pour seulement € 1,5 pendant 16 heures, à condition de consommer au moins € 10 au restaurant. Les repas sont sains, copieux et pas chers, les douches sont nettoyées après chaque utilisation. Le chauffeur peut mettre une lessive, il y a une superette aux prix démocratiques, l'internet sans fil, un espace détente, etc. Bref, une oasis de repos et de calme où les chauffeurs peuvent se rencontrer dans des conditions confortables.

Il est d'ailleurs frappant de constater que le secteur privé n'a pas peur de prendre des initiatives alors que les autorités compétentes mettent depuis des années la tête dans le sable et passent sans honte la patate chaude de l'amélioration de la sécurité et du confort des parkings au privé.



Y a-t-il une amélioration en vue?

Le problème en Belgique est que les concessions aux exploitants privées ont une durée de 30 ans. Les pouvoirs publics ne peuvent donc intervenir qu'après l'expiration d'une concession. Mais le principal problème est que la ministre flamande compétente, contrairement à son collègue wallon, n'engage pas le dialogue avec les experts en la matière au moment de la publication et de l'attribution des concessions. En revanche, le cabinet du ministre wallon Lutgen s'est rendu compte qu'il est urgent d'agir pour remédier à la problématique des parkings. Il a donc décidé de créer un groupe de travail (SOFICO) qui se penche sur l'amélioration du confort, de la sécurité et du nombre de parkings et il n'hésite pas à contacter régulièrement l'UBOT pour lui demander son avis !

Problème supplémentaire: seuls quelques "groupes" sont actifs dans ce domaine (Carestel, Van Der Valk, ...), situation qui ne favorise guère la concurrence. Il est clair que pour eux, la priorité n'est pas le confort des usagers du parking, ce qui compte, c'est les "istes": les automobilistes et les touristes, et surtout ce que les usagers consomment!

Cinq solutions...

PREMIÈRE SOLUTION:

RENDRE LA VIE MOINS CHÈRE SUR LES ROUTES

Veillez à ce que les chauffeurs puissent prendre à nouveau un repas sain à un prix avantageux, boisson comprise. Accordez-leur une réduction de 50% dans la boutique et dans les restaurants sur présentation de leur carte de routier qu'ils peuvent obtenir sur présentation de leur permis de conduire et de leur contrat de travail. Le système de l'Autogrill Trucker Club Card montre que cela est parfaitement possible, mais ce système ne va pas encore assez loin. Une réduction de 50% n'est pas exagérée quand on sait qu'un coca vendu dans les boutiques le long des autoroutes coûte trois fois plus cher qu'au supermarché !

De plus, grâce à une réduction des prix, les chauffeurs sortiront à nouveau de leur camion pour manger et prendre une boisson ensemble, ce qui ne peut que profiter aux contacts sociaux et au contrôle et donc indirectement à la sécurité !

DEUXIÈME SOLUTION:

AMÉLIORER LE CONFORT DES CHAUFFEURS SUR LES PARKINGS

Renforcez les conditions d'octroi des concessions aux exploitants des stations services et des boutiques (elles peuvent être reprises sans problèmes dans les cahiers de charge lors d'une nouvelle

concession à attribuer; de cette manière, la concurrence demeure loyale): prévoyez x nombre de douches et de toilettes suffisamment aérées par x nombre de places de stationnement; subventionnez de la main-d'œuvre (dans le cadre des projets d'emploi existants) pour leur entretien et contrôlez l'entretien. Interdisez aux concessionnaires l'emploi de contrats au rabais par lesquels les femmes d'ouvrage ne doivent pas seulement vivre de ce que leur donnent les utilisateurs mais aussi en acheter les produits d'entretien et le papier toilettes. Situation qui a bien évidemment un impact sur la qualité des produits et du travail fourni !

Faites en sorte que les conditions puissent être adaptées aux circonstances et aux besoins changeants pendant la durée d'une concession. Actuellement, les conditions sont fixées une fois pour toutes pour une durée de 30 ans.

Instaurez un système d'amendes/d'incitants pour les exploitants dans le cadre d'évaluations annuelles.

TROISIÈME SOLUTION:

AMÉNAGER DAVANTAGE DE PLACES DE STATIONNEMENT RÉSERVÉES EXCLUSIVEMENT AUX CAMIONS

Donnez la priorité aux camions dans les espaces disponibles, réduisez de manière drastique le nombre de places de stationnement pour les voitures de tourisme (notre enquête montre l'existence d'une suroffre). Délimitez une zone de stationnement (obligatoire) pour les camions, installez une enceinte et des caméras. Installez à l'entrée et à la sortie une barrière que le chauffeur peut actionner de sa cabine en appuyant sur un bouton. L'identification et la validation du ticket se faisant au shop sur base d'un système de ristournes.

QUATRIÈME SOLUTION:

UN AMÉNAGEMENT INTELLIGENT DES PARKINGS

Veillez à ce que les autocars et les voitures de tourisme n'aient pas accès aux parkings pour poids-lourds. Cela évitera que le bruit des passagers qui descendent ne réveille les chauffeurs qui se reposent. Aménagez les emplacements de manière à ce que les poids-lourds qui entrent et qui sortent ne réveillent pas leurs collègues chauffeurs pendant leur repos. Réservez des emplacements spéciaux pour les camions bruyants (camions frigorifiques, transports d'animaux,...).

Veillez à ne pas aménager les parkings pour poids-lourds juste à côté de l'autoroute mais à un endroit plus calme et installez au besoin des écrans antibruit. Allongez les entrées et les sorties des parkings, cela permettra d'améliorer la sécurité et d'économiser des coûts: les camions consommeront moins et useront moins leurs freins parce qu'ils auront le temps de freiner calmement ou d'accélérer pour quitter ou s'engager sur l'autoroute.

CINQUIÈME SOLUTION:

MISER SUR PLUSIEURS CHEVAUX POUR RÉPARTIR LES COÛTS ET LES BÉNÉFICES

La problématique des parkings ne se limite pas aux seuls emplacements de stationnement. Elle concerne également le nombre d'emplacements, le confort et les facilités. Les autorités doivent d'urgence se mettre dans la peau des chauffeurs pour connaître leurs besoins. Un parking doit être une oasis de repos et de confort où le chauffeur peut prendre son repos journalier dans des conditions confortables, faire ses achats à un prix démocratique et

prendre un repas sain et suffisant. Un parking où il ne doit pas faire la file pour se laver et où les douches et les toilettes sont propres et présentes en nombre suffisant. Des exemples dans notre pays (Africit 26bis) mais aussi dans d'autres pays (Rio De Janeiro) montrent que s'il y a une offre suffisante de facilités à des prix démocratiques, le chauffeur est prêt à payer pour ces services. Impliquez le cas échéant le secteur des assurances dans la sécurisation des parkings en permettant aux entreprises qui utilisent un parking sécurisé payant d'obtenir une réduction de la prime d'assurance.



“Pour nous, c’est bien plus qu’un simple parking, c’est un concept total. Un chauffeur consomme facilement €20 dans notre restaurant car il sait que nous lui servons un repas sain et copieux pour un prix honnête. Il peut se doucher confortablement et en toute tranquillité et dormir sur un parking sécurisé, loin du bruit de la circulation, de sorte que le matin il peut reprendre le volant frais et dispos. Et comme les prix que nous pratiquons dans notre supermarché ne sont pas ceux des boutiques des autoroutes mais bien des magasins du coin, ils font leurs emplettes ici. Tout bien considéré, les chauffeurs consomment ici facilement €50 et je ne parle même pas des chauffeurs qui font le plein. En offrant une vaste gamme de services, nous parvenons à faire du parking une entreprise rentable. Un parking payant, sans facilités, ne sera jamais rentable. C’est le concept global qui fait la différence !”

Lode, copropriétaire du parking Afrit 26bis.



Les routiers parlent...

Lors de nos inspections, nous avons demandé à un maximum de chauffeurs de compléter un petit questionnaire les sondant sur les parkings afin de savoir si nos constatations sont identiques ou différentes de celles des chauffeurs confrontés quotidiennement à la problématique des parkings situés le long des autoroutes. Plus que 400 chauffeurs se sont montrés finalement disposés à consacrer un peu de leur temps à notre questionnaire. Vous retrouverez les résultats ci-contre.

LES RESULTATS DE NOTRE QUESTIONNAIRE CONFIRMENT NOS CONSTATATIONS:

- La vie coûte trop cher sur la route
- Il y a trop peu d'équipements sanitaires et quand il y en a, ils sont sales et mal entretenus
- Il y a trop peu de places de stationnement, trop souvent les parkings sont bondés
- Les parkings ne sont pas suffisamment sécurisés

QUESTION	OUI	NON	PARFOIS	Trop chers	Payable	Bon marché
Y a-t-il suffisamment de places de repos?	53 (13,12%)	344 (85,15%)	7 (1,73%)			
Déjà confronté à un parking plein?	234 (57,92%)	169 (41,83%)	1 (0,25%)			
Parkings suffisamment sécurisés?	80 (19,80%)	294 (72,77%)	30 (7,43%)			
Parkings suffisamment propres?	71 (17,57%)	298 (73,76%)	35 (8,67%)			
Parkings suffisamment éclairés?	163 (40,35%)	204 (50,50%)	37 (9,15%)			
Installations sanitaires suffisantes?	63 (15,60%)	327 (80,94%)	14 (3,46%)			
Sont-elles bien entretenues?	67 (16,58%)	320 (79,21%)	17 (4,21%)			
Sont-elles suffisamment accessibles?	236 (58,41%)	142 (35,15%)	26 (6,44%)			
Est-ce que les boutiques vendent les produits nécessaires?	191 (47,28%)	193 (47,77%)	20 (4,95%)			
Est-ce que les restaurants servent les repas désirés?	216 (53,47%)	149 (36,88%)	39 (9,65%)			
Les boutiques et les restaurants sont:				312 (77,22%)	90 (22,28%)	2 (0,50%)
Est-ce que les boutiques sont suffisamment accessibles?	328 (81,19%)	61 (15,09%)	15 (3,72%)			
Est-ce que les restaurants sont suffisamment accessibles?	208 (51,49%)	168 (41,58%)	28 (6,93%)			

- 77% des chauffeurs interrogés trouvent que **la vie sur la route est trop chère**.
- Plus que 80% estiment qu'il y a **trop peu d'équipements sanitaires**.
- Les installations existantes sont **sales et mal entretenues**, comme l'attestent 79% des routiers interrogés.
- Plus que 85% sont d'avis qu'il y a **trop peu de places de stationnement**. 58% ont déjà été confrontés à des **parkings pleins**.
- Enfin, plus que 72% des chauffeurs ne se sentent **pas en sécurité** la nuit sur un parking.

CONSEILS DE LA POLICE FÉDÉRALE CONTRE LES AGRESSIONS POSSIBLES SUR LES PARKINGS

CONSEILS À L'ATTENTION DES CAMIONNEURS

- Ne stationnez jamais sur un parking désert. Essayez toujours de stationner en groupe. Le contrôle social est très important. Il ne s'agit pas d'espionner les collègues, mais de surveiller les moindres faits suspects dans votre environnement et de les communiquer immédiatement aux services de police. Ne laissez jamais votre camion sans surveillance. Au besoin, assurez une tournante dans la surveillance des camions.
- Stationnez toujours les véhicules fermés et dos à dos.
- Évitez les endroits sombres sur les parkings.
- Si possible, préférez un parking surveillé.
- Si quelque chose vous paraît suspect, contactez au plus vite les services de police via le numéro d'appel d'urgence 112. Restez à distance et n'emportez rien qui pourrait inutilement vous mettre en danger.
- Si vous deviez vous trouver face à face avec les auteurs présumés, n'essayez pas de les retenir, mais attirez l'attention du voisinage en faisant du bruit.
- Si vous êtes amené à abandonner votre remorque chargée, essayez de garer votre camion de façon telle qu'un obstacle empêche l'accès à l'arrière de celui-ci. Vous éviterez ainsi que les voleurs ne puissent entrer par ce côté.
- Vérifiez votre véhicule après chaque arrêt. Vérifiez si les câbles et ceintures n'ont pas été endommagés et s'ils doivent être réparés. Vérifiez si les scellés, cadenas ou autres systèmes de protection n'ont pas été déplacés ou endommagés et remplacez-les si nécessaire. Comparez les numéros des scellés à celui figurant sur les documents de bord.
- Assurez-vous que l'extérieur du véhicule (la bâche) n'a pas été endommagé. N'oubliez pas de vérifier le toit, ni la benne. Contrôlez tous les compartiments de stockage externes, sans oublier le dessous de votre camion.
- Ne montez jamais dans votre camion si vous pensez avoir remarqué quelque chose de suspect.
- Ne fermez pas les portes des remorques qui sont vides.
- Suivez toujours l'itinéraire indiqué par votre employeur qui pourra ainsi vous localiser plus facilement.
- Faites toujours une déclaration des incidents. Toute information peut aider les services de police à retrouver les auteurs.
- N'engagez pas trop vite une conversation avec un collègue sur votre chargement. Quelqu'un peut toujours vous entendre.
- Si possible, placez un accessoire de sécurité aux portes de votre cabine quand vous dormez. Les cambrioleurs n'hésitent en effet pas à forer les serrures pour entrer dans la cabine et y dérober les effets personnels du chauffeur.

CONSEILS À L'ATTENTION DES EMPLOYEURS

- Procurez à vos chauffeurs un itinéraire sûr.
- Pour la nuit, laissez de préférence la remorque chargée chez votre client.
- La nuit, évitez que vos véhicules chargés ne doivent rester sur la voie publique. Évitez par exemple que le chauffeur fasse le chargement le soir avant son départ.
- La nuit, laissez les véhicules sur un parking surveillé. S'il le faut, organisez-vous avec des collègues qui ont un parking surveillé.
- Faites rouler en convoi les camions transportant des marchandises intéressantes pour les voleurs.
- Insistez auprès de vos chauffeurs pour qu'ils évitent de prendre des risques.
- Évitez d'avoir de la publicité sur vos véhicules. Certaines publicités peuvent attirer les voleurs.
- Soyez discrets à propos de vos clients et de leurs marchandises. Vous éviterez ainsi que ces informations ne soient utilisées à mauvais escient.
- Quand un vol a eu lieu, prévenez le plus rapidement possible la police. Certaines marchandises dérobées sont revendues dans les heures ou les jours qui suivent le méfait.
- Équipez tous vos véhicules des moyens de sécurité contre les visites indésirables:
 - Placez un „multilock“ au levier de vitesses de vos camions;
 - Prévoyez un verrou spécial pour vos containers;
 - Placez un verrou spécial sur vos remorques détachées du camion;
 - Placez une serrure supplémentaire à la cabine de vos chauffeurs.

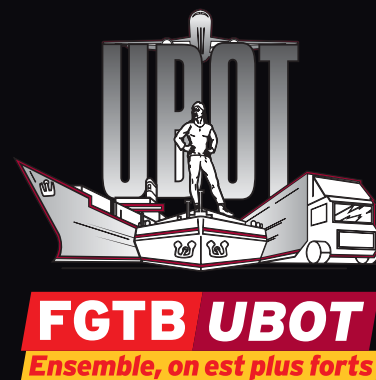


Restez informés des initiatives de l'UBOT-FGTB sur la sécurité des parkings:

- Nos membres reçoivent gratuitement notre magazine En Route qui paraît quatre fois par an, avec des informations mises à jour.
- Visitez notre site internet <http://www.ubot-fgtb.be> et lisez tout sur la sécurité des parkings, le transport de marchandises par la route, le transport de personnes, les taxis, les entreprises de déménagement, les entreprises logistiques, ...
- Affiliez-vous au groupe UBOT sur facebook: UBOT Transport Logistique FGTB

**VOUS AVEZ DES COMPLÉMENTS D'INFORMATION...
DES SUGGESTIONS?**

Envoyez votre mail à: veronique.de.roeck@btb-abvv.be



Editeur responsable: Frank Moreels
Secrétaire fédéral UBOT Transport Routier & Logistique
Union Belge des Ouvriers du Transport, Paardenmarkt 66, 2000 Antwerpen

www.fgtb-ubot.be