Manque de places
Manque de sécurité
Manque de confort

FGTB UBOT
Ensemble, on est plus forts

Nos parkings autoroutiers tuent des gens sur la route !

COLOPHON

Rédaction : Tom Peeters, Frank Moreels, Walter Baes, Alain Durant, Sandra Langenus, Annita Vandenbussche, Frederik Cappelle, Olivier Van Den Eynde, Dinneke Fleerackers, Véronique De Roeck

Photos : Tom Peeters, Frank Moreels, Alain Durant, Véronique De Roeck

Mise en page: BTB-ABVV, Magelaan – www.magelaan.be

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

Editeur responsable :
Frank Moreels, FGTB-UBOT, Paardenmarkt 66,
2000 Antwerpen, frank.moreels@btb-abvv.be

Parkings

LE 5ÈME LIVRE NOIR DE L'UBOT-FGTB SUR LES PARKINGS...

Nos responsables politiques n'ont pas encore compris que l'absence de politique en matière d'accueil des chauffeurs routiers a une incidence non négligeable sur la sécurité routière.

DIERGAARDE B.V.
ZAKARBU
WG-FX-17

Introduction

Comme chaque année depuis cinq ans déjà, l'UBOT-FGTB revient sur l'une des problématiques qui touche de près le monde du transport routier. Nos responsables politiques n'ont pas encore compris que le manque de politiques générales en matière d'accueil des chauffeurs routiers a des incidences non négligeables sur la sécurité routière !

Bien souvent, les médias parlent d'accidents non-expliqués ! Un camion qui percute une file à l'arrêt ou qui sort de la route sans aucune explication plausible trouve obligatoirement son origine en amont. La mauvaise qualité de vie d'un chauffeur routier lorsqu'il doit s'arrêter est l'une des causes de ces accidents !

Dans ce nouveau livre noir sur les parkings autoroutiers, l'UBOT-FGTB essaiera pour la 5ème année consécutive de convaincre les autorités belges et européennes afin que nos responsables politiques prennent les bonnes décisions en matière de transport et de sécurité routière !

Un chauffeur qui dépassera son temps de conduite maximal de quelques minutes sera sévèrement verbalisé lors d'un contrôle alors qu'un chauffeur qui ne saura pas dormir dans son camion, qui sera placé sur une bande d'arrêt d'urgence d'un parking trop petit, sera très certainement plus dangereux sur la route.

Forte de son expérience collective, notre organisation syndicale a entrepris une nouvelle enquête « On The Road » sur les parkings autoroutiers en Belgique au début de cette année 2012. Le résultat de cette enquête prouve une fois de plus qu'il y a un manque de réalisme dans les « grands » plans sur la sécurité routière.

Les déclarations des ministres en charge de l'infrastructure routière tant en Flandre qu'en Wallonie n'ont pas été à la hauteur de nos attentes et nous pensons fortement que si nos chauffeurs devaient livrer à la vitesse de leurs déclarations, ils livreraient certainement deux fois plus de marchandises...

La situation est grave, mais l'UBOT-FGTB continue à faire son travail en revendiquant l'aménagement d'aires de stationnements qui correspondent à ce qu'un chauffeur routier peut attendre en matière de confort et de qualité de vie.

Contrairement aux autorités qui pensent que la sécurité routière doit se faire à coup de procès verbaux attribués aux chauffeurs, l'UBOT-FGTB pense fortement que la sécurité routière commence dans les parkings avec des chauffeurs bien reposés...

Cette année, nous avons visité 156 parkings. Un total de 5.606 camions stationnés a été constaté par notre personnel. L'enquête ne peut être considérée comme étant une enquête scientifique mais elle a le mérite d'exister et puis, c'est la seule à apporter un coup de longue portée sur la situation vécue par des milliers de chauffeurs chaque soir lorsque c'est le moment de trouver une place de parking et d'avoir quelques dizaines de minutes de détente...

Cinq constats

CONSTAT 1
Le manque de places et l'agencement des parkings !

La sécurité routière commence dans nos parkings !
Le manque de places pour qu'un chauffeur puisse garer son camion sur un emplacement qui lui procurera une bonne qualité de sommeil, a un impact inévitable sur la sécurité routière. Encore aujourd'hui, des chauffeurs doivent stationner leur camion sur une bande d'arrêt d'urgence d'un parking car le nombre de places disponibles n'est pas suffisant. Pour ce qui est de l'emplacement prévu pour le stationnement du camion, rien n'est étudié afin d'éviter les bruits lorsque le chauffeur dormira ou encore la position du camion par rapport au soleil !

CONSTAT 2
L'hygiène reste un véritable problème pour les chauffeurs !

L'hygiène est toujours aussi difficile pour les chauffeurs qui n'ont pas d'autre choix que de se laver avec un peu d'eau froide d'un bidon placé sur le châssis du camion. Il y a de plus en plus de chauffeurs féminins et le problème de l'hygiène est d'autant plus important pour elles... Beaucoup de parkings en Wallonie n'ont toujours pas de toilettes, de sanitaires...

CONSTAT 3
La vie d'un routier coûte encore plus cher aujourd'hui !

La vie est de plus en plus onéreuse sur la route et ceci à également une incidence sur la vie sociale du chauffeur qui préfère rester enfermé dans sa cabine à attendre que le temps passe plutôt que de se changer les idées en prenant un bon repas ou une boisson fraîche.
La pause café qui était « obligatoire » entre collègues il y a encore quelques années a disparu suite à l'augmentation du prix d'un gobelet de café et au manque de qualité...

CONSTAT 4
La sécurité des chauffeurs n'est pas assurée !

Les chauffeurs ne dorment pas sur leurs deux oreilles lorsqu'ils doivent s'arrêter dans un parking dans lequel il n'y a pas de présence sociale, lorsqu'il n'y a pas d'éclairage ou presque pas et lorsqu'il le parking est ouvert à n'importe qui et ceci à n'importe quelle heure de la nuit.

CONSTAT 5
L'Europe se trompe en matière de transport et de sécurité routière !

Nos responsables politiques n'ont pas encore compris qu'un chauffeur fatigué est aussi un chauffeur qui risque de subir **une absence de vigilance lors de la conduite** d'un camion et qui risque donc un accident de la circulation toujours désagréable pour les usagers, pour le chauffeur et pour les victimes, sans oublier pour les policiers qui doivent annoncer les mauvaises nouvelles aux parents...

Le Livre noir en chiffres

Le livre noir sur les parkings autoroutiers est réalisé comme chaque année sur base d'une expertise réalisée avec beaucoup de minutie par l'équipe de l'UBOT-FGTB, tant au nord du pays qu'au sud. C'est ainsi que nous pouvons indiquer avec beaucoup de précision combien de places de parking disponibles il y avait pour nos routiers. Nous avons même poussé le détail jusqu'à indiquer dans nos différents relevés, quel était le pays d'origine de l'immatriculation des quelques **5.606 camions** qui ont été vus sur nos parkings.

Il nous est également possible de dire avec une grande de précision quelles sont les carences en matière de stationnement des camions sur nos aires de stationnement, enfin, lorsque le chauffeur trouve une place prévue pour un camion...

L'expertise de **156 visites de parkings** nous permet d'apprendre beaucoup de choses sur les réalités que vivent les routiers après une longue journée de travail.

La situation peut paraître plus ou moins normale lorsque les chauffeurs s'arrêtent durant la journée entre 6h00 et 22h00 avec toutefois

une augmentation du pic de fréquentation vers la fin de la journée. En Flandre, le taux d'occupation des parkings durant la journée est de 83,96% alors qu'en Wallonie, le taux d'occupation des places destinées au stationnement des camions est de 35,07%. C'est en début de soirée et durant la nuit que le stationnement devient fortement problématique pour les chauffeurs qui arrivent à la fin de leur période de conduite maximale autorisée par le Règlement 561 du 15 mars 2006.

En Flandre, la situation est particulièrement catastrophique puisque le taux d'occupation des stationnements est de 175,15%. Ce qui veut dire très clairement que 75,15% des chauffeurs ne trouvent pas une place pour mettre leur camion en sécurité, pour se mettre en sécurité eux-mêmes ainsi que les autres usagers du réseau routier. En nombre de camions, les chiffres sont tout simplement scandaleux !
Entre 6h00 et 22h00, 59 parkings ont fait l'objet de notre expertise. 1.808 places disponibles ont été constatées par nos équipes et « seulement » 1.518 camions étaient stationnés. Par contre, entre 22h00 et 6h00, ce sont 58 parkings qui ont reçus notre visite et seulement 1.988 places ont été constatées alors que sur le même temps, 3.482 camions stationnaient là où il était encore possible de mettre un camion !
Oui, l'UBOT-FGTB a fait le constat de 1.494 camions qui n'étaient pas stationnés correctement, faute de places dans nos parkings...

En Wallonie, la situation n'est pas aussi catastrophique qu'en Flandre, mais ceci ne veut par dire que tout est parfait dans nos parkings ! 11,26% des chauffeurs ne trouvent pas une place « légale » dans un parking autoroutier, ce qui explique les nombreux camions sur la bande d'arrêt d'urgence de certains parkings.

Entre 6h00 et 22h00, 25 parkings ont fait l'objet de notre expertise. 633 places disponibles ont été constatées par nos équipes et « seulement » 222 camions étaient stationnés. Par contre, entre 22h00 et 6h00, 14 parkings ont été expertisés et seulement 364 places ont été constatées alors que sur le même temps, 41 camions stationnaient là où il était encore possible de mettre un camion !

Ces chiffres correspondent uniquement à la situation sur les parkings autoroutiers. Nous n'avons pas les chiffres concernant les chauffeurs qui ont fait le choix d'essayer de trouver une place en dehors des autoroutes.
Si le problème des parkings est un problème européen, il n'en reste pas moins que les problèmes de stationnement et de sécurité routière sont de la responsabilité des ministres et des secrétaires d'Etat qui ont en charge le développement de l'infrastructure routière et la sécurité routière.

Lors de nos inspections, 725 chauffeurs dont les camions étaient immatriculés en Belgique, avaient stationné leur camion dans nos parkings ou sur une bande d'arrêt d'urgence ou encore sur des places réservées aux voitures. 4.881 camions immatriculés à l'étranger étaient stationnés de la même manière. Lorsque l'UBOT-FGTB dit que la problématique des parkings est une problématique européenne, il faut aussi se dire que des chauffeurs routiers dont l'immatriculation des camions est belge, doivent aussi dormir dans de mauvaises conditions à l'étranger.

Pour résumer ces quelques données, nous pouvons dire que 4.793 places disponibles pour l'accueil des camions ont été constatées et que 5.627 camions l'ont été également. Nous pouvons également dire avec certitude que le déficit de places pour les camions est de 834 !

PAYS	TOTAL	%
B	725	12,93 %
NL	650	11,59 %
LUX	132	2,35 %
D	589	10,45 %
F	297	5,30 %
GB	161	2,87 %
IRL	63	1,12 %
DK	68	1,21 %
N	31	0,55 %
S	31	0,55 %
FIN	69	1,23 %
E	254	4,53 %
P	170	3,03 %
I	94	1,68 %
GR	4	0,07 %
A	90	1,61 %
PL	828	14,77 %
SK	111	1,98 %
SLO	91	1,62 %
EST	86	1,53 %
LV	93	1,66 %
LT	175	3,12 %
H	185	3,30 %
M	10	0,18 %
CY	8	0,14 %
RO	167	2,98 %
MDK	18	0,32 %
RUS	32	0,57 %
TR	91	1,62 %
BIH	28	0,50 %
BG	29	0,52 %
BY	2	0,04 %
CZ	226	4,03 %
AUTRES	1	0,02 %

Ce tableau reprend le nombre de camions ainsi que l'origine de l'immatriculation de ceux-ci. Nous pouvons constater que les camions immatriculés dans les anciens pays de l'Est représentent une certaine partie des camions avec un pic au niveau des camions immatriculés en Pologne qui représentent quand même pas moins de 828 camions.

Si l'immatriculation d'un camion a été faite à l'étranger, il n'est pas dit spécialement que ces camions sont uniquement de passage en Belgique ! Beaucoup de camions immatriculés à l'étranger restent bien en Belgique et parfois même sans repasser dans leur pays d'origine afin de passer au contrôle technique...

Il manque des places dans les parkings sur nos autoroutes alors que la solution pourrait venir des initiatives privées. Un nouveau type de parking sécurisé a fait son apparition il y a quelques années déjà. En Belgique, il en existe un à Lummen, un autre à Bierset et deux autres sont en construction à Wanlin et à Wetteren.
Le problème est que ces parkings sont payants. Alors que les organisations patronales demandaient des parkings sécurisés il y a encore quelques mois afin d'éviter les vols de marchandises, nous savons aujourd'hui que certains de leurs affiliés ne veulent pas payer le prix d'entrée pour ce genre de parking...

Nous pensons fortement que ce n'est pas aux travailleurs du secteur à payer le prix fort pour sécuriser les marchandises qu'ils transportent.

CONSTAT 1

Le manque de places et l'agencement des parkings !

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE COMMENCE DANS NOS PARKINGS...

L'augmentation du nombre de camions sur nos routes et autoroutes européennes est prévue depuis bien des années. Il y a de plus en plus de camions sur les routes et les places destinées à accueillir les camions n'augmentent pas. Dans certains cas, elles diminuent même !

Le résultat est catastrophique pour beaucoup trop de chauffeurs qui doivent passer la nuit sur une bande d'arrêt d'urgence d'un parking trop petit. Eveillé plusieurs fois par nuit, le chauffeur devra repartir le lendemain matin sans pouvoir prendre une douche, sans pouvoir prendre un café et surtout, sans avoir pris un bon repos réparateur...

Pour celles et ceux qui ont la chance de pouvoir trouver une place destinée à accueillir leur camion, la situation n'est pas gagnée d'avance ! Bien souvent, les places destinées aux camions se trouvent le long de l'autoroute à quelques mètres à peine des bandes de roulage. Les bruits des véhicules qui défilent toute la nuit sur l'autoroute provoquent des périodes d'éveil pour le chauffeur. A ceci, il faut aussi ajouter le camion frigo, dont le moteur thermique du frigo se met en marche toutes les 3, 4, 5 minutes.
A côté d'un tel convoi, il est impossible de dormir. Lorsque c'est une bétaillère qui transporte 210 cochons qui ne sont pas d'accord de passer la nuit à cet endroit, il est également impossible de dormir dans un parking.

Dans la rénovation des parkings, aucune étude n'est réalisée afin de savoir où se trouvera le soleil en juin, juillet et août par rapport aux camions. Le soleil qui pénètre dans un camion par le pare-brise fera de ce camion une véritable fournaise dans laquelle le chauffeur ne pourra pas s'endormir avant 1h00 du matin. Ce n'est pas une tenture qui changera la température, alors certains chauffeurs font tourner le moteur du camion afin de réfrigérer l'habitacle et ceci provoque du bruit dans les autres cabines. L'idéal serait que l'Europe prenne une bonne décision afin de supprimer les nuisances sonores et environnementales en obligeant les constructeurs de camions à placer l'air conditionné électrique dans tous les camions équipés d'une couchette.

L'UBOT-FGTB œuvre en faveur d'aménagements plus respectueux des chauffeurs routiers et de leur qualité de vie...

L'UBOT-FGTB et l'absence de vigilance des conducteurs

Beaucoup de chauffeurs nous parlent de « trous noirs » lorsqu'ils conduisent leur camion. Nos recherches et nos interviews prouvent qu'il y a un problème en matière de sécurité routière. Des camions qui percutent des files à l'arrêt ou qui sortent de la route sans aucune explication font partie des « faits divers » dans la presse. Le monde du transport routier connaît bien ce phénomène, mais nos responsables politiques, visiblement, ignorent ce problème naturel !

La mauvaise qualité de vie, d'alimentation, de sommeil, le stress de la route ou encore celui provoqué par un planificateur pour lequel les camions ne roulent jamais assez vite, sans oublier la peur du policier et des pénalités financières octroyées aux chauffeurs, font partie intégrante de la vie d'un routier. Le seul problème que tout ceci entraîne, c'est **l'absence de vigilance à la conduite**. En général, cette absence se traduit par des moments sombres durant lesquels le chauffeur ne se souvient de rien. En général, le chauffeur qui percute une file à l'arrêt dira : « Je n'ai rien vu » lorsqu'il est toujours en vie ! Vous êtes au volant de votre camion et vous n'avez pas vu les véhicules qui s'arrêtaient devant vous...

La mauvaise qualité des parkings européens tue des gens sur nos routes, mais il est plus facile de dire que « c'est encore un camion » que de prendre les bonnes mesures qui seraient de travailler sur la qualité de l'accueil des chauffeurs routiers.

Offrir la possibilité à un chauffeur de pouvoir dormir tout simplement sans risquer de se faire éveiller serait déjà un premier pas vers une sécurité routière qui soit un peu plus proche de la réalité vécue par les travailleurs du secteur. Lui offrir la possibilité d'avoir une vie sociale après sa journée de travail contribuerait également à diminuer le risque d'accidents qui sont toujours pénalisants pour tout le monde.

Vu le manque de politique générale en matière d'accueil des chauffeurs routiers, l'Europe ne connaît très certainement pas cette problématique ou alors est-ce que nos dirigeants politiques feraient uniquement de la sécurité routière pour faire rentrer de l'argent dans les caisses de l'Etat ? L'UBOT-FGTB dénonce les problèmes de parking depuis plus de cinq années et depuis tout ce temps, personne ne prend la décision d'améliorer la situation...

Un monde parfait n'existe pas, nous travaillons simplement pour essayer de l'améliorer !

CONSTAT 2

L'hygiène reste un véritable problème pour les chauffeurs !

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE COMMENCE DANS NOS PARKINGS...

La majorité des douches sont pourvues de moisissures. Nous n'avons constaté aucune amélioration dans la propreté des douches sur ces cinq dernières années. Nous ne sommes pas certains que la majorité d'entres-elles soient désinfectées. Une chose est certaine, c'est qu'en début de soirée, lorsque les routiers s'arrêtent enfin, il n'y a plus personne pour nettoyer la douche qui devient très rapidement un endroit encore plus infect.

Rares sont les parkings équipés de plusieurs douches. Généralement, il n'y en a qu'une seule par station ou restaurant. Lors de nos tours d'inspection, le constat a été fait une nouvelle fois : les parkings qui ne sont pas équipés d'une station service, n'ont pas de douche, pas de toilette, pas de sanitaire, ...
Malgré les bénéfices impressionnants des sociétés pétrolières ainsi que l'argent engendré par la location des infrastructures à ces sociétés, la prise d'une douche se paie généralement € 3 alors qu'il y a encore deux années, le prix d'une douche était de € 2. Là où un chauffeur doit payer pour rester propre, un ouvrier d'usine aura la possibilité de prendre une douche gratuitement !

Les mauvaises odeurs ont également été constatées par nos enquêteurs. Dans certains endroits, il nous a été interdit de prendre des photos ou des images vidéo. A plusieurs re-

prises, c'est accompagné par le responsable de la station que nous avons dû faire notre travail. Les toilettes ne sont pas plus propres que l'année passée et encore moins que l'année précédente. Il faut être courageux pour s'asseoir sur la planche du WC.

La situation reste généralement inchangée, malgré les promesses de nos élus politiques.

Il manque toujours des douches : il n'y en a toujours pas dans certains parkings.
Il manque des toilettes : en Région wallonne, certains parkings ont été équipés d'une cabine toilette, ce qui est toujours mieux que rien. L'emplacement de celle-ci n'a pas été « étudiée » puisque lorsqu'il fait nuit, la toilette ne se trouve pas sous un éclairage du parking et donc, il n'y a pas d'éclairage dans cette toilette de fortune. En Région flamande, les parkings qui n'ont pas de snack ou de station service ne sont tout simplement pas équipés de toilettes.
On ne respecte pas l'intimité des femmes et des hommes : trop souvent, la femme chauffeur doit prendre sa douche dans un local pour hommes et femmes. Les douches ne sont pas séparées.
Certaines douches ont de l'eau froide ou tiède : il n'est pas toujours facile de trouver une douche dans laquelle le chauffeur trouvera de l'eau chaude.

Les installations récentes souffrent aussi d'une insuffisance de propreté et certaines nous ont parues fortement défraichies alors qu'il s'agissait de nouvelles installations.
L'un des plus gros problèmes en matière de propreté des installations vient très certainement du fait que le personnel d'entretien est un personnel qui a un statut d'indépendant !
Les produits d'entretien ainsi que le papier toilette, le savon, les serviettes, ... sont achetés par ce travailleur qui doit préférer ne pas acheter un bidon de détergent et ainsi économiser une dépense qui, finalement concerne le bien-être des autres !

Les sanitaires ne sont pas construits afin d'éviter les problèmes de moisissures ou

de mauvaises odeurs. Généralement, il n'y a aucun moyen d'aérer les salles d'eau. Lorsqu'il y a une douche, elle est aussi prise d'asseau par les chauffeurs qui n'ont pas la chance de prendre une douche chaque jour de la semaine. Cette fréquentation use plus vite les sanitaires.

En France, pour ne citer que nos voisins, il existe des parkings spécialement conçus pour faciliter la vie des chauffeurs. Ils sont spacieux et des salles de plusieurs dizaines de douches sont à la disposition des travailleurs de la route. Une personne entretient continuellement les douches et il est hors de question d'entrer dans la douche tant que cette personne ne l'ait nettoyée. Avant de quitter la douche, elle passera encore un petit coup de désinfectant dans le bac récolteur d'eau. Les équipes sont organisées afin qu'il y ait toujours quelqu'un pour que les chauffeurs de passage puissent se laver dans un endroit propre. Les chauffeurs qui s'arrêtent dans ce genre d'endroit, consomment sur place car ils sont certains de la qualité et de la propreté...

Dans ce genre d'endroit, un chauffeur est certain qu'il ne développera pas de champignons ou une autre maladie de la peau.

CONSTAT 3

La vie d'un routier coûte encore plus cher aujourd'hui

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE COMMENCE DANS NOS PARKINGS...

Quel est le chauffeur routier qui ne connaît pas la boîte de conserves en guise de souper ? Avoir quelques petites boites de conserves pour se dépanner fait partie de cette vie très spéciale du chauffeur routier. Aujourd'hui, de plus en plus de chauffeurs mangent des conserves sur le coin du camion et pour cause !

Le prix du repas moyen dans un restaurant autoroutier avoisine les € 18,70 et le prix du Cola est à € 2,50 les 0,5 litre soit : € 5 le litre de soda. Qui a dit que l'or noir c'était le carburant ? Lorsque l'on voit le prix de € 2 pour une banane et de quelques raisins ou de € 3,75 pour une tartine emballée, il y a de quoi se poser des questions sur le profit à court terme des sociétés qui exploitent des stations services.

Si le prix de l'eau de Spa est resté plus ou moins stable en passant de € 1,20 à € 1,30 par rapport à notre enquête d'août 2010, le prix du soda lui s'est envolé en passant de € 1,20 à € 1,30 en 2010 à € 1,75 à € 1,90 en avril 2012.

Les chauffeurs évitent d'entrer dans un restaurant ou dans un shop car ils savent très bien ce qu'ils laisseront derrière eux. Vu les ravages de la crise financière des spéculateurs et de l'arrivée massive des chauffeurs de l'Est, les salaires ne sont plus ce qu'ils étaient. D'un côté, les prix

augmentent dans les restaurants et les shop et de l'autre, les salaires diminuent...

Ceci est également considéré par l'UBOT-FGTB comme une véritable bombe en matière de transport et de sécurité routière. La dégradation de la qualité de vie des chauffeurs routiers a inévitablement un impact sur la sécurité routière.

Les factures à payer, la vie qui coûte de plus en plus cher et le manque de RESPECT des travailleurs font que ceux-ci n'ont plus envie de travailler dans ces conditions. A l'heure actuelle, se reconvertir dans une autre profession n'est pas aisé et le chauffeur devra continuer son activité sans aucune motivation...

Le personnel de l'UBOT-FGTB a enquêté dans 156 parkings autoroutiers en Belgique...

TÉMOIGNAGE

« Je roule depuis plus de 35 ans et je pense avoir fait toutes les routes d'Europe. J'aimerais apporter mon témoignage sur mon vécu de chauffeur routier, un métier que j'ai toujours fait avec beaucoup de passion, même si ce métier est usant. Je me rappelle les « pauses improvisées » que nous faisions avec mes anciens collègues. Nous prenions le café dans le shop d'une station service. A l'époque, le café était offert. Aujourd'hui, vous mettez 800 litres de gasoil dans votre citerne et on ne vous dit même pas merci. Pour le café ? Oui, je peux en avoir un mais pour ça, je dois mettre entre € 1,10 et € 1,50 pour en avoir un dans un gobelet en carton... »

David R.

« Je roule depuis deux années seulement, mais l'expérience des stations services, j'ai déjà donné ! Le matin, je prenais un sandwich et un cécémel pour débuter ma journée. Je me suis vite rendu compte que j'y laissais mon salaire, alors j'ai changé ma manière de faire. J'ai pris l'habitude de faire mes tartines le matin avant de partir travailler. Contrairement à d'autres, j'ai encore la chance de rentrer tous les jours à la maison. »

Philippe B.

« Il m'arrive de partir deux ou trois semaines de chez mois. J'aime cette vie de routier mais il faut bien le reconnaître, les conditions de vie ou plutôt de survie, deviennent lamentables pour toute une série de choses et la nourriture fait partie de ces choses que nous sommes bien obligés d'acheter pour continuer simplement à vivre... »

Daniel L.

« Avant, j'allais au restaurant deux fois par semaine. Aujourd'hui, je n'y vais plus qu'une fois par mois. C'est mon petit plaisir... Vous allez me dire qu'une fois par mois, c'est peu, mais je ne peux pas me permettre de sortir € 30 trop régulièrement de mon salaire ! »

Yann B.

Les chauffeurs évitent de rentrer dans un restaurant !

CONSTAT 4

La sécurité des chauffeurs n'est pas assurée !

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE COMMENCE DANS NOS PARKINGS...

La sécurité des chauffeurs est un sujet très important pour l'UBOT-FGTB. Lorsque le chauffeur doit s'arrêter dans un parking dans lequel il n'y a pas de présence sociale, il ne saura pas dormir. Le nombre de bâches de camions coupées au cutter est là pour prouver que des rôdeurs fréquentent les parkings durant la nuit. Les voleurs de cargaisons sont partout en Europe à la recherche de marchandises convoitées. Certains chauffeurs se sont fait attachés sur le temps qu'on leur vidait leur camion. D'autres ont été endormis par un gaz qui est injecté dans la cabine du chauffeur. Au réveil de ces chauffeurs, la cargaison ou leurs effets personnels avaient disparu !

L'UBOT-FGTB demande depuis plus de cinq années que des contrôles se fassent dans les parkings par la police ou par un agent de sécurité. Nous demandons également que nos parkings soient bien éclairés et que la position de cet éclairage soit étudiée afin de ne pas gêner le chauffeur dans son sommeil. L'UBOT-FGTB demande depuis cinq années que des caméras de contrôle puissent être installées dans la partie de stationnement des camions. Actuellement, seules les pompes des stations services sont munies de caméras de surveillance.

Pour résorber le problème du vol de marchandises, les organisations patronales belges et européennes demandaient, avec beaucoup de

vigueur, que soit construits des parkings sécurisés car leurs affiliés souhaitaient avoir des avancées dans ce domaine.
Aujourd'hui, nous constatons ce qui était prévisible : les chauffeurs doivent payer le prix s'ils veulent dormir en sécurité car une grande majorité des employeurs n'offrent pas ce genre de cadeau à leurs chauffeurs. En réalité, les employeurs ne demandent pas mieux que leurs chauffeurs utilisent ce genre de parkings sécurisés et payants afin de protéger la marchandise qu'ils transportent...

L'UBOT-FGTB ne souhaite pas que le travailleur doive payer le prix fort pour protéger la marchandise qui est transportée par le camion de son employeur !

En Région wallonne, un parking de ce type voit le jour à Wanlin en Province de Luxembourg. Une grosse partie du parking sera payant. Alors que ce parking était déjà plein à craquer de camions, on va tout simplement exporter les chauffeurs sur la bande d'arrêt d'urgence comme c'est déjà le cas aujourd'hui ou vers d'autres parkings qui sont complets chaque soir.

Nouvelle expertise des parkings

Notre nouvelle expertise des parkings démontre que le manque de places provoque également des problèmes de pneumatiques ! Les chauffeurs sont obligés de stationner leur camion là où ils savent le garer et pas forcément là où ils le souhaiteraient... Les chauffeurs escaladent alors les bordures ou d'autres infrastructures routières et abîment parfois leurs pneumatiques. En Europe, plus de 160.000 accidents de la circulation sont dus à des pneus sous-gonflés ou des pneus abîmés. La problématique de l'infrastructure routière qui dégrade les pneus est soulevée par l'UBOT-FGTB... Lorsqu'un camion éclate un pneu à l'avant du convoi, bien souvent le camion s'arrête sur la troisième bande de roulage ou dans le décor...

L'infrastructure abîme les pneumatiques...

A beaucoup d'endroits qu'il n'y a pas assez de place pour qu'un camion puisse passer sans devoir escalader l'infrastructure qui s'abîme tout en abimant parfois les pneus des camions.

L'action de l'UBOT-FGTB sur la qualité de l'accueil des chauffeurs routiers ne vise pas qu'au « confort » des chauffeurs, mais a également pour but d'améliorer leur confort afin d'améliorer la sécurité routière sur le réseau routier et autoroutier européen.

Le sentiment d'insécurité et l'insécurité bien réelle qui règne dans les parkings provoque des périodes d'éveil chez les chauffeurs. Les nuits ne sont pas très longues lorsqu'il faut se poser dans un parking dans lequel il n'y a pas de contrôle, presque pas d'éclairage, pas de présence sociale, ...

CONSTAT 5

L'Europe se trompe en matière de transport et de sécurité routière !

Bien souvent, les chauffeurs se font verbaliser car ils ont dépassé de quelques minutes leur temps maximal de conduite imposé par le Règlement 561 du 15 mars 2006 alors que d'autres chauffeurs ne le seront pas car ils ont respecté la limitation de 9h00 ou de 10h00. Mais ces derniers auront essayé de dormir le long d'une autoroute sur une bande d'arrêt d'urgence d'un parking trop petit pour accueillir tous les camions.

Le monde de la route a bien changé ! En acceptant les systèmes informatiques embarqués, il fallait s'attendre à plus de rigueur dans les prestations des chauffeurs routiers. Dans certaines sociétés, des gens suivent les camions grâce à ces systèmes informatiques. Certains chauffeurs sont obligés de rouler leur temps maximum avant de s'arrêter. Lorsqu'ils arrivent au maximum de ce qu'ils peuvent rouler et lorsque le parking est complet, ils n'ont pas le choix et doivent dormir sur le bord d'une autoroute, sur la bande d'arrêt d'urgence...

Lorsque l'UBOT-FGTB dit que l'Europe se trompe en matière de transport et de sécurité routière, ce n'est pas pour amuser la galerie mais bien pour dénoncer toutes les absurdités en matière de sécurité routière. Bien souvent, la sécurité routière est faite à coup de radars, de procès-verbaux, de contrôles divers et c'est très bien mais hélas, insuffisant !

A l'UBOT-FGTB, nous disons très clairement qu'un chauffeur qui ne dort pas est un chauffeur qui sera plus dangereux sur la route qu'un chauffeur qui a dépassé son temps maximum de roulage de 10 minutes. Tant qu'un chauffeur devra dormir dans une véritable fournaise parce que son camion sera stationné en plein soleil et que son camion ne sera pas équipé de l'air conditionné électrique et donc non-bruyante. Tant qu'un chauffeur devra dormir sur la bande d'arrêt d'urgence parce que le parking vomira ses camions. Tant qu'on continuera à le considérer comme les marchandises qu'il transporte et pas comme un homme qui rend un service précieux à la population. Tant que le transport routier continuera à être considéré comme un coût plutôt que comme une valeur ajoutée aux produits qu'il transporte. Tant que le chauffeur devra essayer de dormir dans un parking dans lequel l'éclairage n'est pas bon et qu'il entendra des bruits, ... rien ne sera possible ! Oui, n'ayons pas peur de dire que la sécurité routière commence bien dans nos parkings...

L'Europe se trompe lorsqu'elle met de plus en plus de camions sur nos routes et qu'elle ne donne pas les moyens financiers aux Etat membres de créer de véritables « oasis » de la route pour que nous routiers puissent se reposer quelques heures avant de repartir vers de nouveaux clients. L'Europe est responsable d'une partie des accidents impliquant au moins un camion car l'Europe sociale n'existe pas.

L'UBOT-FGTB demande depuis 5 années déjà que nos responsables politiques bougent afin de résoudre les problèmes d'insécurité routière et depuis des années, on pointe du doigt le chauffeur qui a fait un accident car il est le gêneur sur la route.

Union Belge des Ouvriers du Transport
Paardenmarkt 66
2000 Anvers
www.btb-abvv.be

FGTB UBOT
Ensemble, on est plus forts

www.fgtb-ubot.be