Union belge du Transport

enroute

FGTB UBT

Ensemble, on est plus forts

édition spéciale

P DOSSIER PARKING

Manque de sécurité
Manque de places
Manque de confort

Livre noir « La sécurité sur les parkings auto-routiers en Belgique »

visitez notre site web
www.ubt-fgtb.be

Ce dossier en version digitale?

www.tinyurl.com/ubt-parkings2015

UBT-FGTB
Paardenmarkt 66 – 2000 Antwerpen

colofon

Editeur responsable :
Frank Moreels, Paardenmarkt 66, 2000 Antwerpen

Ont collaboré :
Véronique De Roeck, Frank Moreels, Tom Peeters, Steven Steyaert, Nanuszka Cartiaux, John Reynaert, Walter Baes

Traduction : Willy De Graeve

Photos :
Véronique De Roeck, Frank Moreels, Tom Peeters, Steven Steyaert, Nanuszka Cartiaux, Walter Baes

Mise-en-page: magelaan.be

www.ubt-fgtb.be

UBT-FGTB
Transport et Logistique

@ubt_fgtb

contenu

4 L'offre de places de parking pour poids lourds le long des autoroutes

6 Les visites d'inspection des parkings autoroutiers

9 Qu'en pensent les routiers eux-mêmes ?

12 La politique flamande en matière de parkings
Trois ans de stagnation ou progrès ?

15 Le parking de Peutie … the neverending story!

16 Les parkings en Wallonie – Prendre l'aire autoroutière

18 Le parking sécurisé de Wanlin
Poids lourds 24 h sur 24 en sécurité

19 Trouver un bon parking avec votre smartphone, c'est possible !

20 Vol de cargaison : espérons que ça ne vous arrive jamais

25 Le parking idéal selon nos chauffeurs

Introduction

Dans ce sixième livre noir sur la « sécurité des parkings », nous examinons à nouveau la situation sur les parkings autoroutiers en Belgique. Force nous est de constater qu'aussi bien d'un point de vue qualitatif que quantitatif, la situation peut et doit être améliorée.
Depuis 2007, nous n'avons cessé d'interpeler les responsables politiques au sujet du manque de sécurité et de confort sur les parkings pour poids-lourds. L'UBT-FGTB est en effet convaincue que l'aménagement de parkings confortables et en nombre suffisant ne peut que bénéficier à la sécurité routière. Tout comme nous pensons que la mauvaise qualité de vie des chauffeurs de poids lourds sur les parkings est une des causes de nombreux accidents. Accidents qui auraient pu être évités.

Aujourd'hui, il s'avère que la situation sur les parkings ne s'est (presque) pas améliorée. Il est urgent que les autorités flamandes, wallonnes, bruxelloises et européennes prennent des mesures dans le domaine du transport routier, de l'infrastructure routière et donc aussi de la sécurité routière.

Au cours de la dernière année, nous avons visité presque tous les parkings autoroutiers pour poids lourds. Nous les avons jugés sur le nombre de places de stationnement, la sécurité, l'hygiène, le prix des repas, des consommations et des articles dans les shops, ...

Nous avons profité de nos visites aux parkings pour organiser une petite enquête parmi les chauffeurs pour sonder leur opinion concernant les parkings. Et nous avons également regardé à la loupe la politique des autorités en matière de parkings.

Dans cette nouvelle édition de notre livre noir sur la sécurité des parkings, vous pourrez prendre connaissance des résultats de notre enquête et de bien d'autres nouvelles intéressantes.

Frank Moreels,
Coprésident de l'UBT

Lors de nos visites d'inspection des parkings, nous avons à nouveau compté le nombre de places de stationnement disponibles pour poids lourds.

L'offre de places de parking pour poids lourds le long des autoroutes

Taux d'occupation

Pour la première fois depuis notre première enquête, nous avons scindé l'année en deux périodes : les mois d'été et les autres mois que nous appellerons « l'année de travail ».

Au cours de l'année de travail, nous avons constaté que le taux d'occupation des parkings pendant la journée s'élevait à 101,91%. Cela signifie donc qu'il n'y a pas suffisamment de places de stationnement. Résultat des courses : parking sauvage et donc situations très dangereuses.

Les mois d'été, juillet et août, montrent un tout autre visage. Le secteur du transport est un secteur de services, et la période des vacances se reflète dans le nombre de camions sur les parkings. Nous avons noté un taux d'occupation de 51,52% pour l'ensemble du pays. La répartition régionale donne les chiffres suivants pour la période d'été : un taux d'occupation de 63,67% en Flandre et de 43,04% pour la Wallonie.

Le stationnement sauvage

Pendant notre visite des différents parkings, nous avons constaté que pas moins de 598 camions étaient obligés de faire du stationnement sauvage. Cette situation s'explique par le fait que certains parkings qui offrent davantage de facilités sont plus populaires que d'autres.

Conclusion

Il est clair qu'il y a un manque pressant de places de stationnement pour poids lourds. Considérant l'évolution sur cinq ans, nous devons malheureusement constater que la situation ne s'est pas améliorée, au contraire ! En 2010, le taux d'occupation des parkings pendant la journée était encore de 94,92%.

Nationalité	Mois sans l'été	Eté	Eté	Eté	Total
	Belgique	Flandre	Wallonie	Belgique	Belgique
PL	286	154	163	317	603
B	183	171	131	302	485
NL	135	130	62	192	327
D	109	48	106	154	263
CZ	47	37	38	75	122
LT	44	30	45	75	119
F	39	24	25	49	88
SK	34	17	19	36	70
H	32	9	16	25	67
MKD	31	6	9	15	46
P	27	9	25	34	61
E	25	23	33	56	81
RO	23	42	28	70	93
LUX	22	6	19	25	47
BG	24	20	21	41	65
EST	14	7	2	9	23
LV	12	17	12	29	41
A	11	11	6	17	28
GB	9	15	6	21	30
SLO	9	1	3	4	13
TR	9	10	15	25	34
IRL	8	4	0	4	12
FIN	6	4	2	6	12
HR	6	3	4	7	13
BIH	4	2	3	5	9
I	4	11	5	16	20
RUS	3	10	6	16	19
S	3	3	0	3	6
DK	2	9	3	12	14
N	1	0	0	0	1
GR	0	0	0	0	0
M	0	1	0	1	1
Autres	10	2	3	5	15
Total	1172	836	810	1646	2818

Conclusion

Il ressort de ces chiffres que beaucoup de chauffeurs belges, hollandais et allemands utilisent les parkings autoroutiers pour prendre leur repos, mais ce sont surtout des chauffeurs de l'Europe de l'Est et plus particulièrement des chauffeurs polonais, qui s'arrêtent sur les parkings belges le long des autoroutes.

Les visites d'inspection des parkings autoroutiers

Tous les parkings autoroutiers disposaient d'une station-service. Nous y avons donc trouvé en toute logique un shop et un restaurant. Les shops étaient tous ouverts 24 heures sur 24, les restaurants étaient généralement ouverts de 7 heures du matin à 9 heures du soir.

Prix des produits dans les shops

Dans les shops, vous payez pour un demi-litre de coca en moyenne € 1,86. D'habitude, dans les supermarchés, le demi-litre de coca coûte moins que € 1,00.
Dans le shop de la station-service, un demi-litre d'eau coûte en moyenne € 1,50. Au supermarché, on ne paie que € 4,65 pour six bouteilles d'un demi-litre, soit € 0,78 la bouteille, c'est-à-dire à peu près la moitié du prix dans les shops.

Vous voulez manger un martino ? Vous payerez en moyenne € 3,84, tandis qu'une tasse de café coûte € 1,50.

Tous les shops se sont aussi mis à vendre des produits light.

Au restaurant

Les prix pratiqués par les restaurants sont encore plus élevés.
Pour un demi-litre de coca, vous payerez bien vite € 2,69, et pour un demi-litre d'eau € 2,24 en moyenne.

Si vous ne voulez pas payer trop et que vous optez pour le plat du jour, vous payerez entre € 10,28 et € 12,62.

C'est pourquoi, beaucoup de chauffeurs font leur popote eux-mêmes.

Prendre une douche rafraichissante ou faire un arrêt sanitaire ?

Presque partout il y a suffisamment de toilettes pour hommes et femmes, mais dans la plupart des cas, les toilettes sont payantes (€ 0,40-€ 0,50). Signalons que les shops près des stations-services de Total se démarquent des autres : les toilettes sont gratuites !

Presque partout, il y a des douches séparées pour hommes et femmes. Le prix de la douche varie de € 0,50 à € 2,00. Avec d'habitude une douche par sexe, il n'est pas rare de faire la file pour prendre une bonne douche après une journée de conduite épuisante.

Dans tous les parkings autoroutiers, des lavabos sont disponibles pour hommes et femmes. Toutefois, seul un tiers des lavabos donnait de l'eau chaude. Et presque aucun parking ne prévoit encore des lavabos dans des cabines individuelles.

La plupart des espaces sanitaires étaient relativement propres, compte tenu du fait qu'il s'agit d'espaces publics. Cependant, le visiteur est

régulièrement confronté à de mauvaises odeurs, des flaques d'eau sur le sol, des toilettes bouchées ou un manque de papier toilette. Les espaces sanitaires sont régulièrement nettoyés et le passage du personnel de nettoyage est noté sur un document affiché dans l'espace.

Et revenons encore un instant aux parkings ...

Dans la majorité des parkings, l'éclairage fonctionne convenablement.

Même s'il y a suffisamment de poubelles, dans 30% des parkings visités, elles sont pleines à craquer et on trouve donc beaucoup de détritus non ramassés sur le parking même ou des déchets amoncelés à côté des poubelles. Cela n'est pas beau à voir et en été, les mauvaises odeurs sont fréquentes.

Nous constatons aussi que les poubelles sont moins remplies pendant les mois d'été, sans doute parce qu'elles sont vidées plus régulièrement.

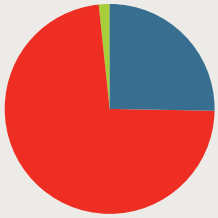
La surveillance par caméras est généralement limitée aux abords immédiats de la station-service.

Enfin, sur environ la moitié des parkings, des espaces verts ont été aménagés.

Qu'en pensent les routiers eux-mêmes ?

Profitant de nos visites d'inspection des parkings autoroutiers, nous avons mené une petite enquête parmi les routiers. Voici un résumé des réponses que nous avons reçues.

■ oui | ■ non | ■ pas d'opinion



Il n'y a pas assez de places de stationnement !

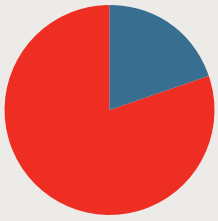
Nous avons notamment demandé s'il y avait selon eux suffisamment de places de repos le long des autoroutes.
73% des routiers répondent 'non'.

Parfois, je ne trouve pas de place pour me garer !

A la question de savoir s'ils sont parfois confrontés à des parkings autoroutiers pleins, **84%** répondent par l'affirmative.

La sécurité est insuffisante !

54,5% des routiers trouvent que la sécurité sur les parkings est insuffisante.
Seulement **37,5%** se sentent en sécurité sur les parkings.
Les **8%** restants des routiers interrogés n'ont pas d'opinion.

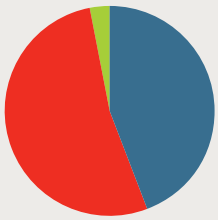


Heureusement, je n'ai encore jamais été victime d'un vol !

80% des routiers affirment qu'ils n'ont encore jamais été victimes d'un vol.

Vol de la cargaison, malheureusement, ça arrive souvent !

23% des routiers interrogés, c'est-à-dire un sur quatre, ont déjà été victimes du vol de leur cargaison.



La propreté des parkings peut être meilleure !

Moins de la moitié des routiers, à savoir seulement **43%**, trouvent que les parkings autoroutiers sont suffisamment propres.

Heureusement, l'éclairage est meilleur que la proprété !

A la question de savoir si l'éclairage sur les parkings autoroutiers est suffisant, **62%** répondent par l'affirmative.

En cas d'arrêt sanitaire, il n'y a pas toujours de toilettes !

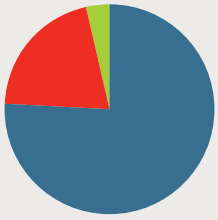
Seulement **la moitié** des routiers trouve que les installations sanitaires sont suffisantes.

Les toilettes ou les douches ne sont pas assez propres !

Trouvez-vous que les installations sanitaires sur les parkings sont suffisamment propres ? A cette question, **plus de la moitié** des routiers (52,5%) répond « non ». 7% des routiers n'ont pas d'opinion.

Propres ou pas propres, sont-ils accessibles ?

Nous avons demandé egalement si les sanitaires étaient suffisamment accessibles. **60%** trouvent que les heures d'ouverture sont suffisantes.



Heureusement je peux acheter tout ce que je veux dans le shop ...

72% des routiers trouvent que les shops sur les parkings vendent les articles dont ils ont besoin.

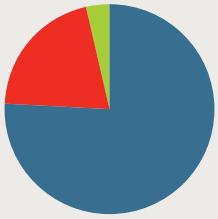
■ oui | ■ non | ■ pas d'opinion

Mais le restaurant ne sert pas les plats que j'aime ...

Seulement **46%** des routiers trouvent que les restos autoroutiers servent les plats qu'ils aiment.

L'offre en matière de nourriture saine dans les shops pourrait être plus large !

37% des routiers trouvent que l'offre en matière de nourriture saine dans les shops est suffisante.



Oui, offre suffisante, mais produits trop chers !

76% trouvent que les produits dans les shops et les restos autoroutiers coûtent trop cher.

Mais les heures d'ouverture sont O.K.

Les shops sont-ils suffisamment accessibles ?
71,5% trouvent que c'est effectivement le cas.

Et les heures d'ouverture des restaurants ?

49% trouvent que les restaurants sont eux-aussi suffisamment accessibles.

Enfin, une précision : l'âge moyen des routiers interrogés était de 46 ans.

EN SYNTHÈSE

- Les routiers estiment qu'il y a trop peu de parkings autoroutiers. Pendant l'exécution de leur travail, 84% ont déjà été confrontés à des parkings pleins.
- Plus de la moitié des chauffeurs trouvent que la sécurité sur les parkings laisse à désirer.
- Moins de la moitié des routiers interrogés trouvent que les parkings sont suffisamment propres.
- Seulement la moitié des routiers estiment que les installations sanitaires sont suffisantes et un peu plus de la moitié trouve que les installations sanitaires sont suffisamment propres.
- 75% des routiers trouvent que les shops et les restaurants autoroutiers coûtent trop cher.

DOSSIER PARKING

En 2012, Hilde Crevits, à l'époque ministre de la Mobilité en Flandre, annonçait une série d'initiatives en faveur des parkings pour poids lourds, tant en que ce qui concerne le nombre de places de stationnement que la qualité des parkings. Depuis les dernières élections, Ben Weyts lui a succédé. Le moment est venu de faire une évaluation.

La politique flamande en matière de parkings

Trois ans de stagnation ou progrès ?

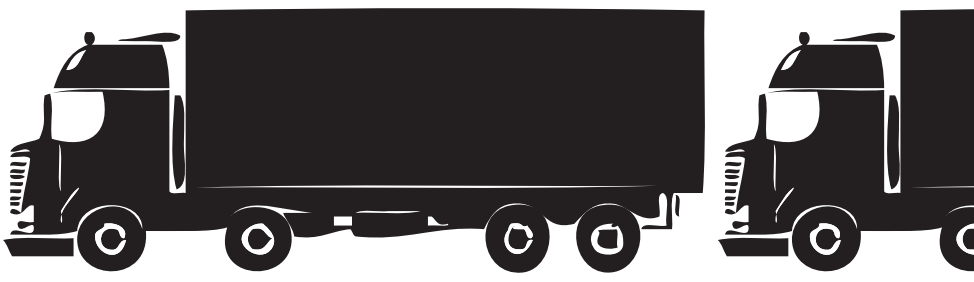
Rompez le silence, monsieur Weyts !

En 2012, de nombreux projets avaient été annoncés. Mais question réalisations, nous restons sur notre faim. Certes, il y a aujourd'hui un beau site internet (www.kwaliteitsparkings.be), mais sur le terrain, il reste beaucoup à faire. Nous avons demandé à deux reprises à l'actuel ministre de la Mobilité (et des Travaux publics) de nous donner un état des lieux des projets annoncés par le ministre précédent. De plus, nous lui avons demandé si son cabinet envisageait d'autres initiatives pour veiller à ce que les routiers puissent disposer de parkings sécurisés, confortables et en nombre suffisant. A ce jour, le ministre Weyts (N-VA) est resté muet.

Beaucoup de bruit pour rien ?

Comme les autorités n'ont pas réagi à nos questions, nous avons fait notre propre enquête. L'UBT constate que seul le projet à Postel a été réalisé comme annoncé en 2012. Mais même pour ce projet, on peut parler d'occasions manquées. Mis à part une clôture, il n'y a aucune autre sécurisation. Et à quoi sert une clôture si l'entrée et la sortie ne sont pas équipées d'une barrière avec enregistreur et encore moins d'une porte pliante interdisant l'entrée à toute personne étrangère au parking. Tous les autres projets annoncés à grand fracas sont restés lettre morte.

Toutefois, tout n'est pas négatif : il y a du progrès pour certains parkings. Mais pas grâce aux pouvoirs publics, mais grâce au secteur privé, souvent dans le cadre d'une concession conclue pour une durée de 20 ans.



Un aperçu

Parkings existants

- **E40 Oudenburg (Westkerke)** : Parkings dans les deux sens mais sans station-service ou autres équipements.
  Annoncées : 90 places de stationnement supplémentaires pour poids lourds.
  Réalisé: Direction Ostende, rien n'a changé : pas de places supplémentaires, pas de facilités. Le parking direction la France a été fermé pour combattre les passeurs d'hommes.

- **E19 Minderhout** : Parkings dans les deux sens avec station-service et facilités.
  Annoncées : 6 places supplémentaires pour poids lourds par le réaménagement du parking pour les voitures particulières.
  Réalisé : Direction Anvers, rien n'a changé. L'aménagement du parking n'a pas changé, il ne reste donc que 81 places de stationnement pour poids lourds.
  A noter : Direction Pays-Bas, un tout nouveau parking a été aménagé avec 80 places de stationnement : 67 places normales, 3 places pour camions frigorifiques avec prise de courant et 10 places pour les transports ADR. La première heure de stationnement est gratuite, ensuite on paie € 1,20 par heure avec un maximum de € 15. Il n'y a pas de récupération des frais de stationnement possible dans le shop ou le resto. Le parking est surveillé par caméras, il y a une clôture, mais la barrière n'empêche pas les piétons de pénétrer dans le parking. Il y a des douches et des toilettes séparées accessibles grâce au scanning du ticket de stationnement.

- **E34 Turnhout** : Parkings dans les deux sens sans station-service ni facilités.
  Annoncées : 40 places de stationnement supplémentaires pour poids lourds par le réaménagement du site.
  Réalisé : Dans les deux sens, rien n'a changé.

- **E314 Zolder/Zonhoven** : Parkings dans les deux sens avec Snack Stop et toilettes.
  Annoncée : Construction d'une station-service.
  Réalisé : Dans aucun des deux sens, il n'y a de station-service. La situation n'a pas changé.

- **E34 Gierle** : Parkings dans les deux sens avec station-service et facilités.
  Dans les deux sens, la concession a apparemment été renouvelée. Texaco est en train de construire un nouveau shop avec facilités. Ouverture prévue fin 2015.

- **E40 Grand-Bigard** : Parkings dans les deux sens avec station-service et facilités.
  Dans les deux sens, rien n'a changé. La concession aurait-elle été renouvelée tacitement ?

- **E17 Rekkem-LAR** : Zone de transport avec grand parking pour poids lourds sans facilités.
  Annoncé : Projet via la Commission européenne pour améliorer la circulation sur le terrain.
  Réalisé : Des plans existent pour améliorer la circulation mais jusqu'ici, la situation n'a pas changé.

- **E34 Postel** : Grand terrain avec bâtiments des douanes.
  Annoncé : Aménagement d'ici le début 2013 d'un parking sécurisé et non sécurisé, mais uniquement direction Pays-Bas. Direction Belgique, éventuellement dans une phase suivante.
  Réalisé : Un parking avec 80 places de stationnement, aménagé sur les terrains direction Pays-Bas. Une distinction a été faite entre une zone sécurisée et une zone non sécurisée. Le parking sécurisé compte 30 places et est clôturé, mais il n'y a pas d'autres mesures de sécurisation (pas de caméras, pas de barrière). Le parking non sécurisé compte 50 places. Il n'y a ni station-service ni facilités. Nous nous interrogeons sur l'utilité d'une zone sécurisée séparée en l'absence de barrière et de caméras.

Nouveaux parkings

- **E34 Stekene**
  Annoncé : Un parking « full service » avec 30 places de stationnement pour poids lourds.
  Réalisé : À la sortie Sint-Gillis-Waas/Hulst/Sint-Niklaas, un carpool a été aménagé pour six poids lourds. Dans le zoning d'entreprises Kluizenmolen, des panneaux indiquent que les poids lourds peuvent stationner le long de la route, mais nous n'avons pas trouvé de parking « full service ».

Travaux en cours

- **E17 Kruishoutem**
  Nouveaux parkings sécurisés pour poids lourds par Total dans les deux sens.
  Quelques kilomètres avant/après les stations-services de Nazareth. Les travaux ont commencé fin 2014. Ouverture prévue fin 2015. Il y aura au total 70 places de stationnement ainsi que des douches et des toilettes, mais pas de station-service.

- **E17 Nazareth**
  Eloignés de quelques kilomètres du parking de Kruishoutem, les parkings à Nazareth sont complètement rénovés et réaménagés par Total. Le nouveau parking direction Courtrai a été ouvert en septembre 2015, l'ouverture du parking direction Gand est prévue dans quelques mois. Il n'y a pas de zone sécurisée séparée, mais des facilités avec douches et toilettes et une station-service.

Peut-être oui, peut-être non

- **A12 Zandvliet**
  Annoncé : Un parking « full service » direction Pays-Bas ainsi qu'un parking avec 30 places de stationnement pour poids lourds direction Anvers.
  Réalisé : La commune de Zandvliet n'est pas au courant de l'aménagement de ces parkings. La commune est évidemment intéressée et le plan d'exécution spatial sera revu, mais aucun budget n'est prévu par la commune. La Flandre n'a pas dégagé de moyens non plus.

2015

Le parking de Peutie ... the neverending story!

Les parkings de Peutie sur la E19. Depuis des années, une source permanente d'irritation. Un nombre suffisant de places de stationnement pour poids lourds. Même plus de places de stationnement que pour les voitures particulières. Mais c'est tout ! Deux parkings. Pas de bloc sanitaire, ni shop ni station-service ni resto ! Rien, nada !

Pourtant ce parking est très fréquenté par les routiers. Si on mesure la popularité des parkings par rapport aux quantités de détritus sur le parking, le parking de Peutie sort largement vainqueur !

Déjà en 2007, la ministre responsable de l'époque, Hilde Crevits (CD&V), avait promis d'installer à court terme les installations sanitaires de base nécessaires sur le parking de Peutie. Nous avons attendu patiemment, mais les promesses d'amélioration faites aux routiers se sont fait attendre.

Constatant au bout de trois ans que la situation sur le parking n'avait pas changé, nous avons été contraints de prendre nous-mêmes l'initiative. Dans le cadre d'une action ludique, l'UBT-FGTB a installé une cabine sanitaire symbolique sur le parking de Peutie.

La ministre Crevits n'était guère amusée par notre action alors qu'elle avait elle-même manqué gravement à ses promesses.

Entretemps, huit ans ont passé après la promesse solennelle d'installer les installations sanitaires de base. Les vrais parkings à problèmes, comme celui de Peutie, sont connus. Il est possible de réaliser rapidement un plan d'urgence pour l'installation d'installations sanitaires de base et d'une surveillance (le cas échéant dans le cadre de projets de l'économie sociale) pour les parkings dépourvus de facilités. Hilde Crevits a occupé le poste de ministre pendant sept ans, mais ces sept ans n'ont rien donné. Nous sommes curieux de voir si son successeur, le ministre flamand des Travaux publics, Ben Weyts (N-VA), est disposé à investir dans le confort et la sécurité des routiers. En tous les cas, l'UBT n'hésitera pas à l'interpeler à ce sujet.

Les parkings en Wallonie
Prendre l'aire

Action 2012

P
DOSSIER
PARKING

autoroutière

Combien de parkings y a-t-il ?

En Wallonie il y a trois types de parking pour les poids lourds:

- **Basique** : 68 aires et 1718 places poids lourds
- **Basique *** (avec snack et/ou sanitaire) : 16 aires et 487 places poids lourds
- **Basique * *** (resto et stations-services) : 27 aires et 899 places poids lourds

Aire de service ou de stationnement?

Sans le savoir, en Wallonie, un conducteur s'arrête soit sur:

- Une aire de service concédée (tout ou en partie) à un concessionnaire privé avec obligation d'entretien et de valorisation du lieu. A Thieu (E42), l'ensemble de la surface a été concédée. L'aire de Verlaine (E42) ne l'est que partiellement.

- Une aire de stationnement concédée ou non mais avec les mêmes objectifs: améliorer les accès, les sanitaires, l'espace détente et la partie 'shop' avec accès Wifi, restaurant de qualité et espaces enfants comme à Barchon (E40) et à Saint-Gobain (E19).

Contrôles pour la qualité

Une concession autoroutière est octroyée pour une période de 20 ans (30 auparavant). Si nombre d'entre elles ont été modernisées, celle de Bierges (E411) le sera en cours de 2015 et celle de Waremme (E40) en 2018.
Pour garantir une bonne qualité des installations, des visites de contrôle sont régulièrement organisées.

Niveau de sécurisation des parkings

Une classification des parkings autoroutiers mis à disposition des poids lourds a été élaborée :

- parkings non clôturés, gratuits, faisant l'objet d'une surveillance par caméra sont classés en niveau 1.

- Par contre, des parkings clôturés et payants faisant l'objet d'une surveillance par caméras et munis d'autres dispositifs de sécurité seront repris comme niveau 2.

- Enfin, des parkings clôturés et payants, surveillés et protégés mais bénéficiant également d'une présence humaine sur place seront désignés comme niveau 3.

Vous voulez en savoir plus ?

Téléchargez « La Wallonie en route » en cliquant sur le lien suivant :
http://www.wallonie.be/sites/wallonie/files/dossier_vlw_19.pdf

Le parking sécurisé de Wanlin

Poids lourds 24 h sur 24 en sécurité

En juin 2013, des parkings du niveau de sécurité 3 ont été ouverts dans les deux sens le long de la A4-E411, à la frontière entre les provinces de Namur et de Luxembourg. Ces parkings, des sites complètement sécurisés, offrent 150 places de stationnement pour poids lourds.

Des barrières automatiques qui interdisent l'accès au parking ont été installées pour protéger le parking contre les individus aux intentions malhonnêtes.

Les routiers prennent un ticket à l'automate pour accéder au parking. Des caméras de surveillance assurent un contrôle permanent parce qu'ils filment chaque jour, 24 heures sur 24, tout ce qui se passe sur le site. Toute infraction, tout incident est signalé directement à la police à partir de la station-service de Total.

Le tarif pour le stationnement sécurisé varie entre une heure de stationnement gratuite à 15 euros pour toute une journée. L'achat du ticket d'entrée pour le parking donne droit à une réduction dans le shop de la station-service.

Ce parking le long de l'autoroute offre aussi tout un éventail de services de qualité.

Même si la lutte contre l'insécurité à un prix, force est de constater que peu d'entreprises de transport sont disposées à payer ce prix. Beaucoup de routiers préfèrent par conséquent se garer sur les places de stationnement non sécurisées qui sont gratuites.

Nous constatons à notre grand regret qu'il n'y a pas assez de places de stationnement gratuites pour accueillir le flux croissant de poids lourds sur les autoroutes belges.

Trouver un bon parking avec votre smartphone, c'est possible !

A la recherche d'un parking ? Dans les environs immédiats ou à quelques centaines de kilomètres plus loin où vous prendrez votre repos dans quelques heures ?

Votre smartphone vous aidera. Il y a en effet de nombreuses applis gratuites qui offrent ce service. Nous en avons sélectionné quelques-unes qui sont disponibles aussi bien pour Android que pour iPhone.

- TRANSPark
- PARCKR
- Truck Parking Europe

Ces applications permettent de sélectionner les points d'intérêt que vous voulez : une station-service ? Avec ou sans restaurant ? Un supermarché ? Un hôtel ? Un parking sécurisé ou non ? Gratuit ou payant ?

Les routiers peuvent compléter les informations en postant des données qui deviennent alors disponibles pour tous les utilisateurs de l'application. Ces informations vous permettent de choisir un parking sur base des expériences de vos collègues.
Ces applications offrent aussi la possibilité de donner votre opinion sur un parking. Mais vous devez d'abord créer votre propre profil. Ensuite, vous pouvez poster votre opinion pour partager vos expériences avec vos collègues routiers.

Vous n'avez pas de smartphone ?

Si vous voulez préparer votre voyage à l'avance ou si vous disposez d'un pc portable que vous utilisez en cours de route aux endroits pourvus d'une connexion internet ? Eh bien, les applications de Transpark et Truck Parking Europe peuvent également être utilisées via l'internet.
En voici les liens :

- **TRANSPark: https://www.iru.org/transpark-app**
- **TRUCK PARKING EUROPE: https://truckparkingeurope.com/**

DOSSIER PARKING

Vol de cargaison :
espérons que ça ne vous arrive jamais

Vol de cargaison : un phénomène qui s'amplifie en Belgique ...

La Police fédérale nous a procuré pour la Belgique un aperçu des cas de vol de cargaison enregistrés ces dernières années.

On note une nette tendance à la hausse. Alors qu'en 2012, on n'enregistrait que 383 cas de vol de cargaison, ce chiffre était déjà monté à 460 en 2013 et à 469 en 2014.

Les marchandises les plus populaires sont les multimédias, les produits alimentaires et la parfumerie.

... alors que les Pays-Bas enregistrent une baisse de pas moins de 23% !

Les chiffres disponibles pour nos voisins hollandais sont plus détaillés.
2013 fut une année « record » pour les cas de vol de cargaison : 286 cas de vol de la cargaison de camions ou de camionnettes, une hausse de 210% par rapport à 2012. Ces données ont été rendues publiques par l'organisation internationale d'intérêt TAPA (Technology Asset Protection Association), qui s'est basée pour ses conclusions sur les rapports des services de police néerlandais.

L'élément le plus frappant du rapport est que 90% des vols ont été commis sur des parkings non sécurisés le long des autoroutes, près des stations-services ou sur des zonings industriels.

Les appareils électroniques sont très populaires chez les voleurs. Arrivent en deuxième place les biens de consommation non électroniques, les produits alimentaires, les vêtements et les chaussures.

Les chiffres de 2014 n'ont été publiés que récemment par les services de police et ils indiquent un tournant.

Le nombre de vols de cargaison a en effet diminué de 23% par rapport à 2013, année record. Ainsi, le vol de marchandises à l'aide d'un cutter pour ouvrir la bâche a diminué fortement au cours du troisième trimestre 2014. L'arrestation d'une bande de voleurs dans la région d'Eindhoven n'est sans doute pas étrangère à cette évolution.

Le nombre de tentatives de vol n'a pas beaucoup évolué : 189 en 2013 et 181 en 2014.

En revanche, le nombre de cas d'escroquerie avec la cargaison a sensiblement augmenté : de 6 cas en 2013 à 23 en 2014.

Les vols de cargaison ébranlent toute l'économie

Ce ne sont pas seulement le transporteur et le client qui subissent les conséquences négatives d'un vol de cargaison. A terme, les vols de cargaison sont néfastes pour toute l'économie. Les entreprises ne souhaitent plus investir et quittent le pays, les primes d'assurance atteignent des niveaux record, les commerçants de bonne foi sont confrontés à une concurrence déloyale à la suite de la vente des marchandises volées, ...

Comme la Belgique est surtout un pays de transit, une intervention énergique contre les vols de cargaison est absolument nécessaire. Dans ce cadre, il y a un besoin criant de parkings et de routes 'sécurisés'. Il serait peut-être intéressant d'aller voir chez nos voisins du nord qui utilisent le système des « secure lanes ». Ces « voies sécurisées » sont des parkings équipés d'un lecteur de plaques d'immatriculation muni de caméras intelligentes, connecté directement à la banque de données de la police. Aux Pays-Bas, ces parkings ont fait baisser la criminalité de 95%. Cela pourrait expliquer également la baisse spectaculaire des vols de cargaison aux Pays-Bas en 2014.

Et les vols de cargaison en Europe ?

Il ressort de « l'European Cargo Crime Threat Assessment » (ETA) concernant les années 2014-2015 qu'il existe en matière de vols de cargaison des variations aussi bien nationales que régionales, même si le risque est présent sur presque toutes les routes.
Les criminels utilisent des méthodes de plus en plus sophistiquées et violentes pour voler des marchandises là où ils en ont la possibilité. La plupart des pays ne sont cependant pas en mesure de produire des chiffres concrets concernant les vols de cargaison parce que ce type de crimes est par exemple intégré dans les statistiques concernant les vols de voitures.

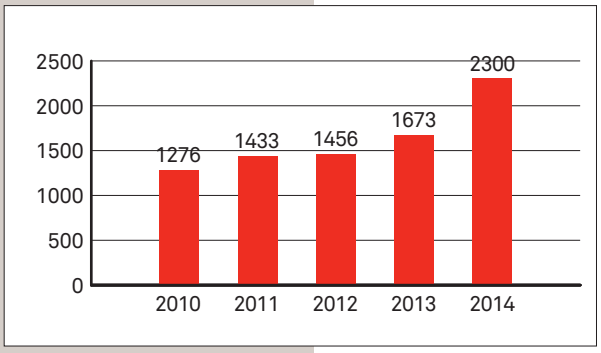
Mais nous pouvons quand même vous livrer le « Top 4 » de la Ligue des champions en matière de vols de cargaison en Europe :

1 France
2 Italie
3 Allemagne
4 Russie

La Belgique occupe la septième place dans le hitparade des vols de cargaison.
Ce sont surtout les autoroutes de transit qui sont le terrain de chasse préféré des criminels.

France

- Paris et la région parisienne sont très sensibles aux vols de cargaison. Un cinquième de tous les vols de cargaison sont commis à Paris.
- La méthode la plus populaire est le cambriolage de la semi-remorque, en forçant les portes ou en déchirant la bâche à coups de cutter (31% de tous les vols de cargaison).
- Les techniques les plus violentes utilisées : braquage et détournement de toute la cargaison de camions et de camionnettes.
- En 2014, on a enregistré en France quelque 2.300 vols de cargaison, dont 460 – un peu plus de 20% – ont été commis dans la région parisienne.
- Les marchandises les plus convoitées : le tabac, les appareils électroniques et les cosmétiques (parfums).



Incidents avec vols de fret en France (Chiffres de l'OCLDI, la Gendarmerie française.)

Italie

- Surtout l'Italie du nord et l'Italie du sud ainsi que la région de Rome sont des zones à risque pour les camionneurs.
- Les vols de la cargaison dans les semi-remorques sont principalement commis sur les aires des stations-services le long des autoroutes et dans les zonings industriels.
- Les vols les plus populaires : cambriolage de semi-remorques, détournement de camions en transit.
- Les vols « en transit » représentent 70% de tous les vols de fret en Italie en 2014 (1.200 vols de cargaison pour toute l'Italie).
- Le nombre de vols avec violence en Italie est largement supérieur à la moyenne européenne.
- La problématique des vols de cargaison en Italie s'aggrave d'année en année. Pourtant, elle ne semble pas constituer une priorité pour les décideurs politiques ni pour les services de police.

Allemagne

- L'Allemagne a été victime de 5.000 vols de cargaison en 2014.
- Les cambriolages de semi-remorques dans les aires de repos non sécurisés le long des autoroutes et dans une moindre mesure le vol de la semi-remorque sont les crimes les plus fréquents.
- Les vols sont généralement commis la nuit, sans recours à la violence ou sans usage d'armes.
- L'Allemagne ne compte que deux « truckstops » vraiment sécurisés. Trois autres sont en construction. Ce qui est largement insuffisant.
- Les principales routes à risque sont la A2 (de la région industrielle de la Ruhr à l'ouest jusqu'à Berlin à l'Est, direction la Pologne), la A4 (qui commence à la frontière entre les Pays-Bas et l'Allemagne et continue jusqu'en Pologne) et la A7 (qui commence dans le nord à la frontière avec le Danemark et va jusqu'à la frontière autrichienne dans le sud).
- Par sa puissance économique et sa situation géostratégique unique, l'Allemagne est sans doute le pays le plus attrayant pour les criminels spécialisés dans les chaînes d'approvisionnement.

Russie

- La plupart des vols de cargaison sont commis sur les autoroutes autour de Moscou : la M10 Moscou/Saint-Petersbourg, la M4 Moscou/Rostov-on-Don et la M1 Moscou/Pologne.
- Le cambriolage des semi-remorques pendant la conduite est plus fréquent en Russie que dans n'importe quel autre pays en Europe.
- En raison d'un cocktail composée de mesures d'économie, d'agents corruptibles et de bandes organisées, il est relativement facile d'obtenir en Russie des documents et des

uniformes officiels de police pour obliger un routier à arrêter son camion. Ces bandes installent de faux postes de contrôle obligeant le camionneur à s'arrêter le long de la route. Il est alors contraint de remettre immédiatement sa cargaison ou de suivre les faux policiers vers un endroit isolé où la cargaison ou le camion sont 'confisqués'.

- Le crime organisé parvient à vendre toutes les marchandises volées en Russie, allant de produits pharmaceutiques à des appareils électroniques en passant par des produits alimentaires et des boissons.
- Le vol de cargaison a encore augmenté à la suite des restrictions commerciales imposées à la Russie. En raison de l'importation limitée de certains produits, ces cargaisons sont devenues encore plus convoitées par les voleurs de cargaisons.

Que dit le rapport au sujet de la Belgique ?

450+
THEFTS FROM TRAILER
reported in 2014*

- Plus de 450 semi-remorques cambriolées.
- Environ 50% des vols de cargaison sont commis sur des parkings non sécurisés le long des autoroutes ou sur les axes principaux. 70% des vols sont commis sur la E19 (d'Anvers à Valenciennes/frontière française en passant par Mons) et sur la E42 (de Liège à Lille/ frontière française en passant par Mons).
- Le transit vers ou depuis les ports d'Anvers, Rotterdam et Calais entraîne le transport d'énormes quantités de marchandises de haute valeur et exerce donc un grand attrait sur les bandes organisées.
- 99% des vols sont commis en forçant les portes ou en coupant au cutter la bâche des camions.
- La plupart des vols sont commis la nuit pendant que les routiers dorment.
- Le recours à la violence est rare. La plupart des (bandes de) voleurs évitent la confrontation avec les routiers.
- Les voleurs de cargaison belges sont des opportunistes. Les appareils électroniques, le tabac et les produits pharmaceutiques sont très convoités mais si la cargaison est composée d'autres produits, ils réussissent à les vendre aussi facilement que les marchandises volées sur commande.
- Comme le vol de cargaison n'est pas la première priorité des services de police, les rapporteurs craignent que les chiffres des vols de cargaison n'augmentent encore plus en 2015.

Source : European Cargo Crime Threat Assessment (ETA) 2014-2015 par Freight Watch International – Supply Chain Intelligence Center.

Conseils pour prévenir les vols de la cargaison

- Ne stationnez jamais sur un parking déserté. Essayez toujours de stationner en groupe. De cette manière, vous exercerez un contrôle social, ce qui augmenta votre sécurité.
- Ne stationnez jamais sur les entrées ou les sorties des autoroutes.
- N'abandonnez jamais votre camion ou la cargaison.
- Evitez les endroits obscurs et mal éclairés sur les parkings.
- Essayez toujours de garer « dos à dos » les camions fermés ou de mettre l'arrière du véhicule le plus près possible d'un obstacle, pour éviter ainsi un cambriolage du camion par l'arrière.
- Utilisez si possible les parkings sécurisés.
- Installez si possible une sécurité supplémentaire sur les portières de la cabine du camion pendant que vous dormez. Les cambrioleurs n'hésitent pas à vous 'gazer' (=endormir), à ouvrir la serrure à la perceuse et voler vos effets personnels dans la cabine.
- Contrôlez votre camion après chaque arrêt. Vérifiez si les câbles et les fermetures sont encore intacts et faites les réparer si nécessaire. Contrôlez si les scellés et autres fermetures installées n'ont pas été déplacés et/ou endommagés et remplacez-les si nécessaire. Comparez les numéros des scellés avec les numéros sur les documents de bord.
- Vérifiez après chaque arrêt si la bâche de la semi-remorque n'a pas été endommagée. Contrôlez le toit, la plateforme de chargement, la boîte à outils et tous les autres compartiments de rangement de votre camion. N'oubliez pas de contrôler le dessous du véhicule.
- Ne fermez pas les portes de semi-remorques fixes qui ne sont pas chargées.
- Soyez discret vis-à-vis de tiers sur la nature des marchandises transportées. Tout le monde n'a pas de bonnes intentions.
- Si vous entendez ou voyez quelque chose de suspect, prévenez immédiatement les services de police en faisant le numéro de secours 112 sur votre Gsm. Mais tenez-vous à distance et ne vous mettez pas en danger.
- Ne montez jamais dans votre camion si vous croyez avoir remarqué des choses suspectes.
- Suivez toujours la route tracée par votre employeur afin que l'on puisse vous localiser plus facilement en cas de besoin.
- Si vous vous trouvez nez à nez avec des malfaiteurs, n'essayez pas de les stopper. Essayez d'attirer l'attention de tiers en faisant du bruit.
- Déclarez toujours tout incident. Toutes ces informations aideront la police à rechercher les criminels.

Conseils pour les employeurs

- Remettez à vos chauffeurs un itinéraire « sûr ». Faites stationner vos chauffeurs sur des parkings sécurisés aux frais de l'entreprise. Passez le cas échéant un accord avec d'autres entreprises de transport qui disposent d'un parking sécurisé ou convenez avec le client que le camion chargé pourra rester chez lui la nuit.
- Essayez d'éviter que les camions chargés doivent rester sur la voie publique pendant la nuit. Evitez par exemple que le chauffeur vienne déjà chercher le camion chargé la veille de son départ.
- Si possible, essayez d'effectuer les « frets à risque » en groupe.
- Adaptez la semi-remorque (bâche plus solide) et prenez toutes les mesures de sécurité possibles :
  - Fermeture électrique à l'intérieur de la cabine du camion,
  - Bouton d'urgence pour le chauffeur,
  - Serrure Mul-T-Lock sur les leviers de vitesse des camions,
  - Fermeture spéciale pour conteneurs,
  - Fermeture spéciale sur semi-remorques décrochées, ...
- Evitez une publicité trop voyante sur vos camions. La publicité pour une marque connue pourrait attirer les cambrioleurs.
- Informez dans les meilleurs délais les services de police de tout incident ou vol. Certaines marchandises volées sont vendues dans les heures qui suivent ou le jour même.
- Veillez à ce que les numéros de série des produits soient connus. Cette information servira de preuve lorsque la marchandise aura été retrouvée.
- Investissez dans la prévention dans votre entreprise même : installez des caméras de surveillance, clôturez le terrain, renforcez les points faibles.
- Faites prendre conscience à vos chauffeurs qu'ils ne doivent prendre aucun risque en cours de route.

Le parking idéal selon nos chauffeurs

Bob Vandenbossche

Jean-Marie Rapaert

Bob Vandenbossche
42 ans // Schelle
18 ans d'expérience comme chauffeur international

Pour moi, il est essentiel que les sanitaires, douches et toilettes, soient propres. En effet, ce n'est pas parce que les sanitaires sont payants qu'ils soient automatiquement propres.

Ensuite, je trouve que les repas dans les restos autoroutiers sont relativement chers. Pour faire une petite comparaison : chez un bon routier en France, pour le prix de € 12 à € 14, on a une entrée, un plat principal, un dessert + un petit plat de fromage.

Bien entendu, passer une bonne nuit sur un parking sécurisé est tout aussi important. C'est pourquoi, selon moi, il est absolument nécessaire de prévoir des places de stationnement particulières pour les camions frigorifiques.

En ce qui concerne l'accès wi-fi, il n'est généralement disponible que dans le shop. L'internet gratuit sur le parking même serait une bonne chose.

Jean-Marie Rapaert
58 ans // Bruges
32 ans d'expérience comme chauffeur international

Il est important que les installations sanitaires soient nettoyées régulièrement et qu'elles soient disponibles 24 heures sur 24. Je roule généralement sur la France et je dois dire que les toilettes et les douches sur les parkings autoroutiers sont généralement propres.
Pouvoir s'arrêter le jour et la nuit pour boire un petit café, même d'un distributeur automatique, est également une bonne chose.
Les poubelles le long des autoroutes devraient être vidées plus régulièrement ou bien, on devrait en installer de plus grandes.
Pour moi, un parking doit être bien éclairé et offrir la sécurité nécessaire.

Ces derniers temps, je n'utilise plus très souvent les parkings autoroutiers. Je préfère me garer devant un routier : j'y mange un petit coup et je passe la nuit dans ma cabine sur le parking du routier. L'inconvénient c'est que les sanitaires sont fermés dès que le routier ferme ses portes.

Quand j'ai commencé comme chauffeur international, il y a 30 ans déjà, il y avait beaucoup moins de parkings qu'aujourd'hui, mais il y avait aussi beaucoup moins de poids lourds sur la route. Aujourd'hui, le contact social me manque. A l'époque, les chauffeurs se réunissaient dans les routiers pour discuter entre eux, pour le contact social. Les jeunes d'aujourd'hui ont apparemment moins besoin de ces contacts sociaux. Ils préfèrent rester seuls dans leur camion.

DOSSIER PARKING

Bertrand Cornu

Patrick Delarivière

Bertrand Cornu

50 ans // Fontenoy
20 d'expérience comme chauffeur international

Un resto offrant des repas à un prix démocratique et des sanitaires propres, voilà tout ce qu'il me faut.
Je ne dors plus beaucoup sur les parkings autoroutiers. Ils coûtent trop cher et il y a trop de vols. Encore tout récemment, le matin, j'ai constaté qu'on m'avait volé mes câbles électriques.
Comme je conduis un camion-citerne, je n'ai heureusement pas encore été confronté à un vol de cargaison.

Le soir, je préfère garer mon camion dans un zoning industriel. Il n'y généralement pas d'installations sanitaires, mais il y a moyen de résoudre ce problème. Soit j'utilise les sanitaires des usines où je dois charger ou décharger ou d'une station lavage, soit je fais d'abord un stop sanitaire sur un parking autoroutier pour poursuivre ensuite ma route vers le zoning industriel.

En France, je passe souvent la nuit au péage. Il y a généralement un parking sur lequel peuvent stationner quelques camions.

Je suis convaincu que plus de contrôles de la police, comme cela se fait en Allemagne, pourraient faire diminuer la criminalité.

Selon moi, en Belgique, le parking idéal, c'est le Truck Center Exit 29 à Habay-la-Neuve. C'est un grand parking à 200 mètres de la sortie de l'autoroute. Il y a une station-essence et un bon restaurant. L'accès au parking est gratuit lorsqu'on mange au restaurant, sinon le parking est payant.

Patrick Delarivière

49 ans // Overmere
23 ans d'expérience comme chauffeur international

Pour moi, un bon parking, c'est un parking où on peut stationner en toute sécurité, donc avec un éclairage suffisant et une surveillance par caméras.
La propreté est également très importante, surtout dans les sanitaires.
Ce qui est absolument nécessaire : une zone particulière pour les camions frigorifiques.
Sinon, il n'y a pas moyen de fermer l'œil de la nuit.
L'accès wi-fi sur les parkings serait une bonne chose.

En général, les parkings autoroutiers en Belgique sont trop petits. Il y a un manque de places de stationnement pour poids lourds, ce qui est parfois néfaste pour la sécurité. Dans le passé, c'était surtout le cas en Belgique, mais ces derniers temps, je constate que le phénomène des parkings bondés prend de l'ampleur en Allemagne également.

Je me gare uniquement sur un parking autoroutier si je n'ai pas d'autre possibilité. Généralement, je préfère stationner dans les zonings industriels. D'ailleurs, de plus en plus de collègues routiers font de même.

Quand je roule en France, je passe très souvent la nuit sur le parking d'un routier. On y mange bien et les sanitaires sont tout près. En Allemagne, c'est également le cas des 'Autohofs'. Certes, le parking est payant, mais on vous rembourse la plus grande partie lorsque vous prenez un repas sur place.

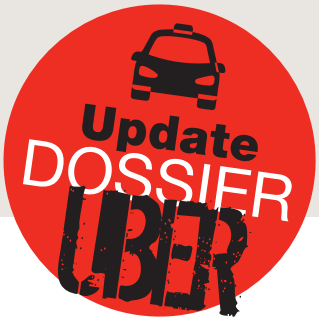
Lisez aussi
nos autres dossiers !

Notre livre noir sur les parkings en est déjà à sa sixième édition.
Vous aimeriez connaître également les cinq éditions précédentes ?
Il suffit de cliquer sur les liens suivants :

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

Outre notre enquête sur les parkings, l'UBT a publié 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 blanc : 25 mesures pour combattre le dumping social :** www.tinyurl.com/btb-ubt-socialdumping

En 2015, nous avons également réalisé un dossier sur UBER,
le service de taxi illégal, dossier que nous venons de mettre à jour :
- **Dossier UBER :** www.tinyurl.com/ubt-laveritesuruber
- **Mise à jour septembre 2015 :**
  www.tinyurl.com/ubt-laveritesuruber-update1



P DOSSIER PARKING

Likez-nous sur Facebook!

Vous avez certainement déjà entendu parler des médias sociaux. Facebook, ça ne vous dit rien ?

Depuis un certain temps déjà, l'UBT a sa propre page Facebook : UBT-FGTB Transport et Logistique.

Nous avons déjà des centaines de 'likes' sur notre page Facebook. A quand votre 'like' ?

Dans ce cas, vous recevrez automatiquement toutes les mises à jour dans votre profil Facebook, vous resterez au courant des dernières nouvelles importantes de votre secteur et vous serez en première ligne pour lire tous les détails de nos actions.

Invitez aussi via Facebook vos collègues, vos amis, vos connaissances, votre famille à 'liker' la page Facebook de votre syndicat du transport.

Et surtout, partagez nos messages sur Facebook avec vos amis. Ainsi, nous veillerons ensemble à toucher à brève échéance un maximum de gens !