FGTB UBT
Ensemble, on est plus forts

MANQUE DE SECURITÉ
MANQUE DE PLACES
MANQUE DE CONFORT

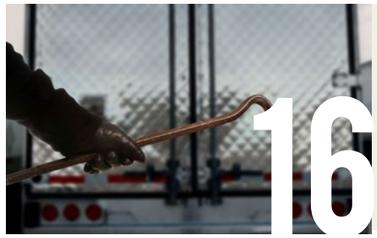
LIVRE NOIR PARKINGS AUTOROUTIERS BELGES

JUIN 2019

SOMMAIRE

4 LA GRANDE ENQUÊTE SUR LES PARKINGS

15 PAS D'ARGENT POUR LES PARKINGS ?



16 VOLS DE CARGAISON EN BELGIQUE

18 PARKING AUTOROUTIERS : POPULAIRES ET DONC... COMPLETS

PARKINGS AUTOROUTIERS: RIEN N'A CHANGÉ ! MANQUE DE PLACES, MANQUE DE CONFORT, MANQUE DE SÉCURITÉ

Le premier livre noir de l'UBT (La sécurité des parkings) date déjà d'il y a douze ans. Vous avez aujourd'hui la huitième édition sous les yeux.

Dans les sept éditions précédentes, nous avons démontré qu'il reste encore beaucoup à faire si nous voulons garantir aux chauffeurs de camion et de bus des parkings sûrs et confortables. Notre conclusion avait chaque fois été la même : "Manque de sécurité, manque de confort, manque de places". Cette fois encore, nous sommes arrivés au même constat.

En ce qui concerne la sécurité, aucun progrès n'a été réalisé au cours des dernières années.

Il a fallu la crise des réfugiés pour que le monde politique réagisse à la problématique de la sécurité sur les parkings autoroutiers. Mais les politiques ont pris les mauvaises mesures, en fermant par exemple des parkings soi-disant peu sûrs.

Alors que la bonne solution est évidente : aménager des parkings sécurisés, confortables et offrant des places de stationnement en nombre suffisant.

Les fédérations patronales comme les organisations syndicales sont d'accord à ce sujet. Ainsi, la Fédération européenne des transporteurs (IRU) et la Fédération européenne des travailleurs du transport (ETF), dont je suis président, ont lancé un appel commun dans ce sens. Nous avons joint cet appel en annexe de notre livre noir.

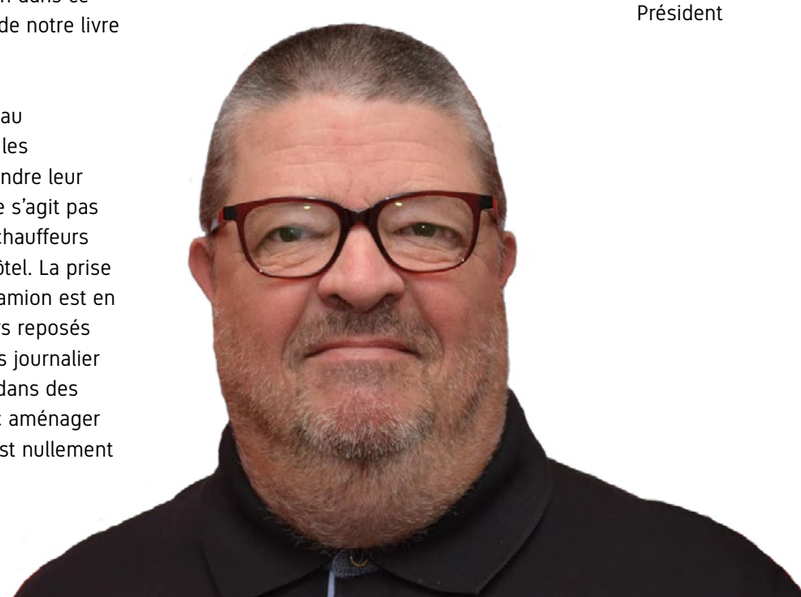
Le fameux Paquet Mobilité, récemment voté au Parlement européen, prévoit également que les chauffeurs doivent avoir la possibilité de prendre leur repos dans des conditions confortables. Il ne s'agit pas seulement du repos hebdomadaire que les chauffeurs prennent de préférence à la maison ou à l'hôtel. La prise du repos hebdomadaire dans la cabine du camion est en effet irresponsable si l'on veut des chauffeurs reposés et en forme au volant. Il s'agit aussi du repos journalier que les chauffeurs doivent pouvoir prendre dans des conditions sûres et confortables. Il faut donc aménager des parkings en nombre suffisant, ce qui n'est nullement le cas aujourd'hui.

L'UBT-FGTB est convaincue depuis de nombreuses années que des parkings suffisants, confortables et sécurisés ont un impact positif sur la sécurité routière. Tout comme la mauvaise qualité de vie des chauffeurs de poids lourd sur ces mêmes parkings est une cause de nombreux accidents sur la route.

En préparation de ce livre noir, nous avons visité presque tous les parkings (pour poids lourds) le long des autoroutes belges. Nous les avons jugés par rapport au nombre de places de stationnement ainsi que par rapport à la sécurité et à l'hygiène.

Pendant ces visites, nous avons aussi parlé avec les chauffeurs, aussi bien chauffeurs de camion que d'autocar. Nous avons aussi donné la parole aux chauffeurs par le biais d'une enquête en ligne. Car en fin de compte, ce sont les chauffeurs qui sont les meilleurs experts. Plus de 1000 chauffeurs ont rempli le questionnaire. Ils connaissent mieux que n'importe quel professeur d'université ou expert en mobilité la situation sur les parkings autoroutiers et les mesures à prendre. Ils peuvent compter sur l'UBT pour obtenir la réalisation de leurs revendications par les responsables politiques.

Frank MOREELS
Président



LA GRANDE ENQUÊTE SUR LES PARKINGS

En mai 2019 l'UBT a organisé une enquête en ligne sur les parkings autoroutiers auprès des chauffeurs professionnels. Plus de 1000 chauffeurs ont participé à l'enquête. Les réponses donnent donc une image représentative de l'opinion des chauffeurs sur la situation des parkings.

Oui, nous savons que ce n'est pas une enquête scientifique, mais les résultats indiquent quand même des tendances évidentes. Ils reflètent l'opinion des chauffeurs qui sont les vrais experts de la mobilité.

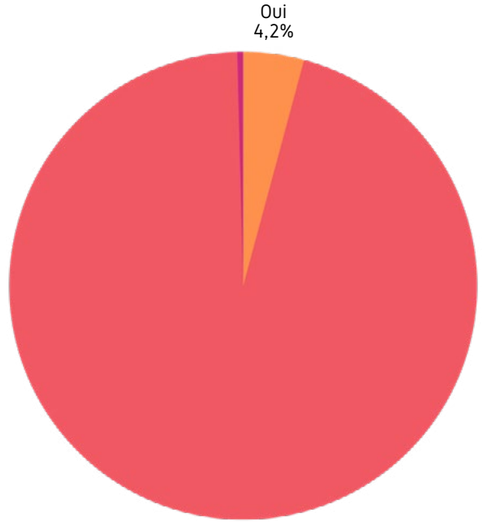
MANQUE DE PLACES !

Y a-t-il suffisamment de places de repos pour les chauffeurs de poids lourd le long des autoroutes en Belgique ? Voilà la question que nous avons soumise aux chauffeurs professionnels.

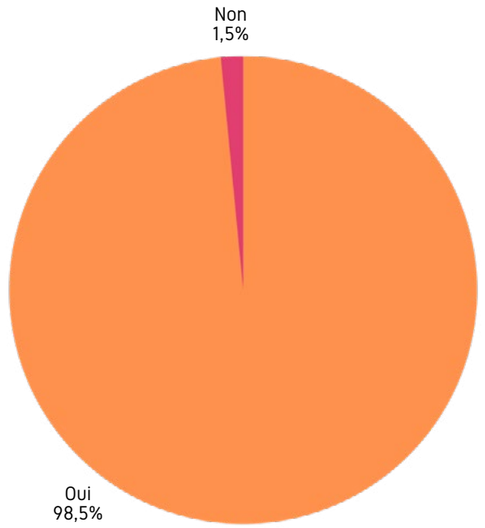
La réponse à cette question est on ne peut plus claire et presque unanime.

95,4% des chauffeurs répondent qu'il y a un manque de places de parking le long des autoroutes belges. Leur réponse n'est pas basée sur le ouï-dire, mais sur leur propre expérience. 98,5% des chauffeurs ont déjà été confrontés à un parking (sur)complet.
C'est le principal enseignement de notre enquête.
Les années se suivent et se ressemblent : le manque de places sur les parkings reste criant. Ce qui pose un énorme problème aux routiers qui sont obligés de prendre leur repos à des intervalles réguliers.
D'une part, on les oblige – à juste titre d'ailleurs – à prendre leur repos, mais d'autre part on ne met pas les infrastructures nécessaires à leur disposition pour se reposer confortablement.

Y a-t-il suffisamment de places de repos pour les chauffeurs de poids lourd le long des autoroutes en Belgique?



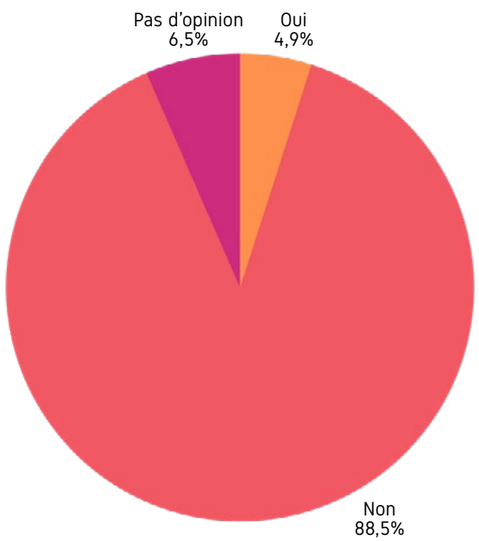
Avez-vous déjà été confronté en Belgique à un parking complet ?



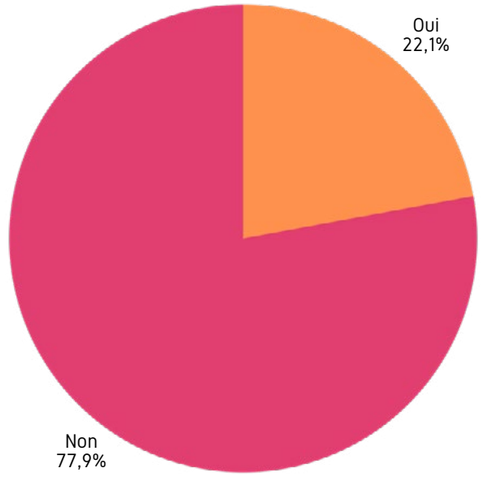
MANQUE DE SÉCURITÉ !

La réponse à la question de savoir si les parkings autoroutiers belges offrent une sécurité suffisante est tout aussi claire.
Presque 90% des chauffeurs professionnels estiment que les parkings n'offrent pas de sécurité suffisante. En effet, 88,5% pour être précis trouvent que la sécurité des parkings pose problème. Il existe donc un important sentiment d'insécurité largement partagé par les chauffeurs.
22% des chauffeurs parlent d'expérience et ont même été victimes d'un vol.
Presque 26% ont déjà été victimes d'un vol de cargaison.
La problématique des transmigrants qui tentent de passer en Grande-Bretagne à bord d'un camion inquiète également les chauffeurs. 72% des chauffeurs ont été confrontés eux-mêmes à des transmigrants, ce qui ne signifie pas qu'ils aient rencontré des problèmes ou aient été importunés.
Que les chauffeurs fassent clairement état de cette problématique aura sans doute une influence sur le sentiment d'insécurité des routiers sur les parkings autoroutiers.

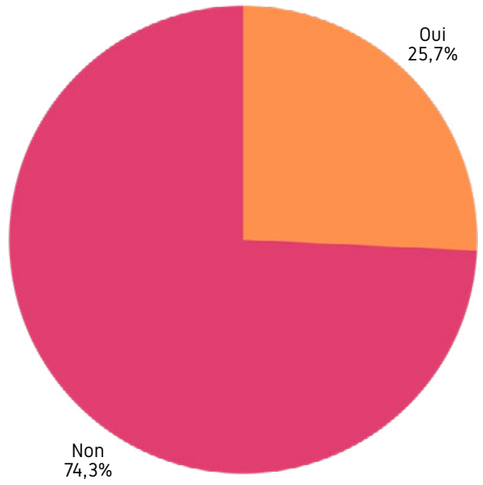
Est-ce que les parkings belges sont assez sûrs ?



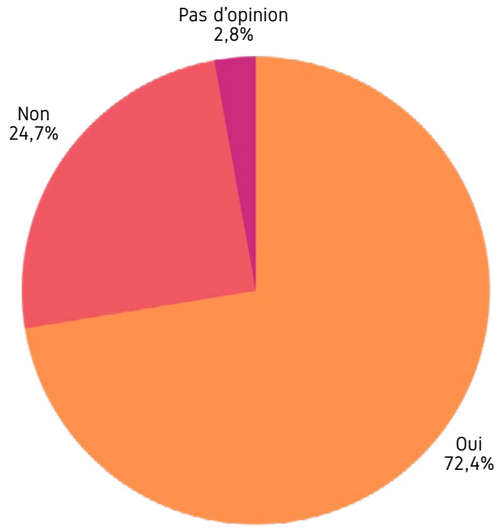
Avez-vous déjà été victime (vous-même) d'un vol sur un parking autoroutier en Belgique ?



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



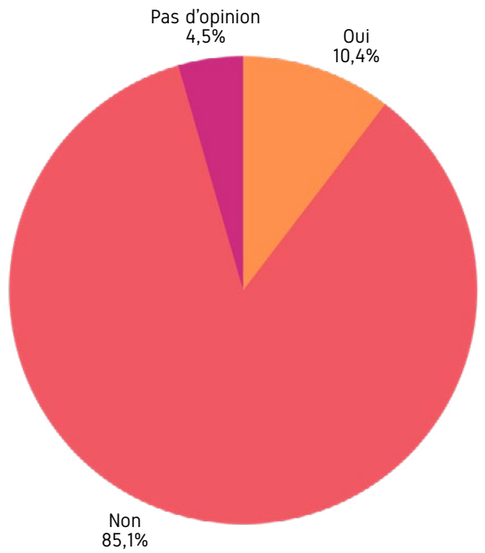
Avez-vous déjà été confronté à des réfugiés sur un parking ?



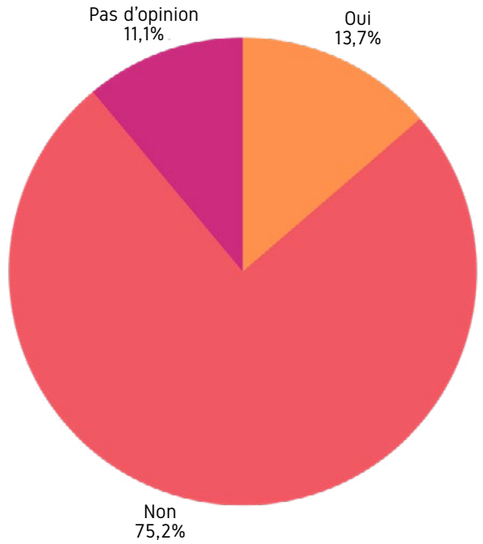
MANQUE DE CONFORT !

De nombreux chauffeurs se plaignent du manque de confort sur les parkings.
Une très grande majorité de 85% des répondants sont d'avis que les parkings autoroutiers ne sont pas assez propres et se plaignent notamment de déchets qui traînent, de poubelles surchargées, de dépôts clandestins, ...
85% des chauffeurs interrogés répondent aussi que les installations sanitaires laissent à désirer. Un verdict qui ne laisse planer aucun doute. Nos chauffeurs ne demandent nullement le confort d'un cinq étoiles sur les parkings, mais bien des toilettes et des douches propres. Une demande rarement rencontrée selon la grande majorité.
75% souhaitent aussi un meilleur éclairage des parkings. Cette demande n'est bien sûr pas seulement liée au confort mais aussi à la sécurité des parkings.

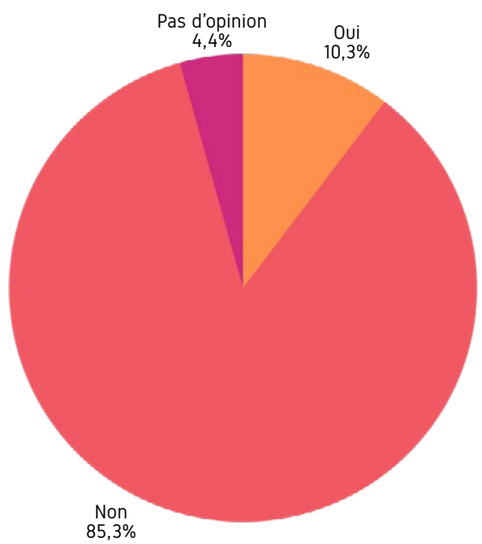
Les parkings autoroutiers belges sont-ils suffisamment propres (dépôts sauvages, suffisamment de poubelles, ...) ?



Les parkings autoroutiers belges sont-ils suffisamment éclairés ?



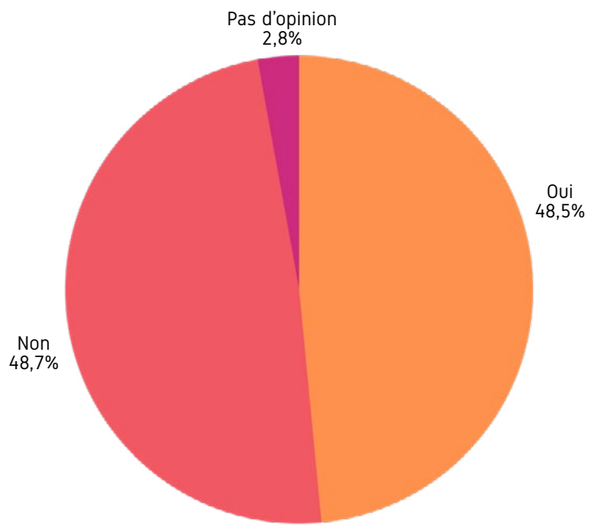
Êtes-vous content des installations sanitaires (toilettes, douches, ...) sur les parkings autoroutiers belges ?



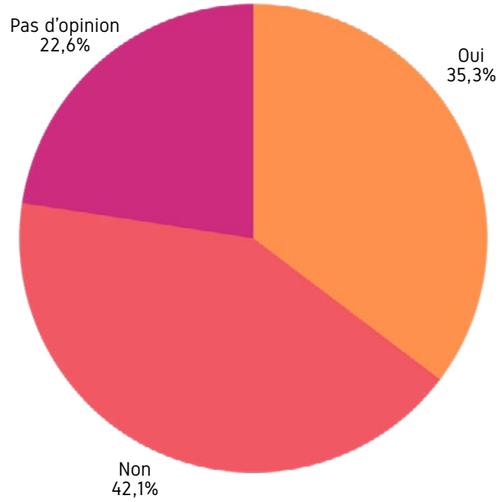
QUI PAIE LA NOTE ?

Environ la moitié des chauffeurs disent utiliser parfois un parking sécurisé. Mais l'utilisation de ce type de parking n'est pas gratuite.
48,5% des chauffeurs utilisent un parking payant pour se garer et se reposer en toute sécurité. Mais ils déclarent aussi que leur employeur ne rembourse pas toujours ces frais. Au contraire ! 35% seulement des chauffeurs ont la chance d'avoir un employeur qui paie la facture du parking sécurisé, mais pas moins de 42% des utilisateurs d'un parking sécurisé déclarent payer la note de leur propre poche.
Plus inquiétant encore, presque 50% des chauffeurs indiquent que la sécurisation des parkings payants laisse à désirer. Ils estiment que le prix à payer est trop élevé pour quelque chose dont ils ne bénéficient pas : une plus grande sécurité.
72% des chauffeurs considèrent que les articles vendus dans les shops coûtent trop cher.
Même si 70% des chauffeurs mangent régulièrement dans les restos autoroutiers, 60% trouvent que les repas coûtent trop cher. Ce qui n'est pas nouveau non plus !

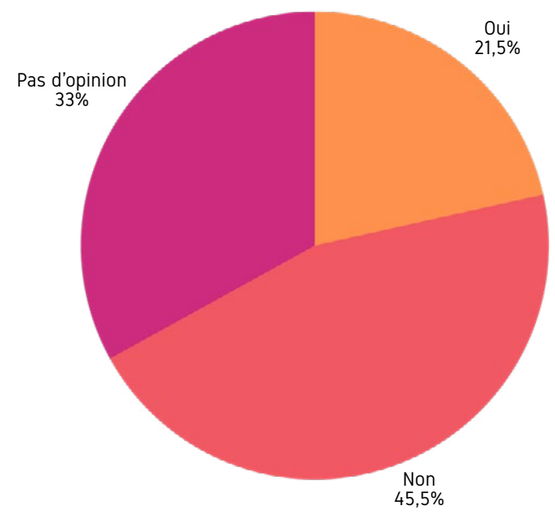
Utilisez-vous parfois un parking autoroutier (sécurisé) payant en Belgique ?



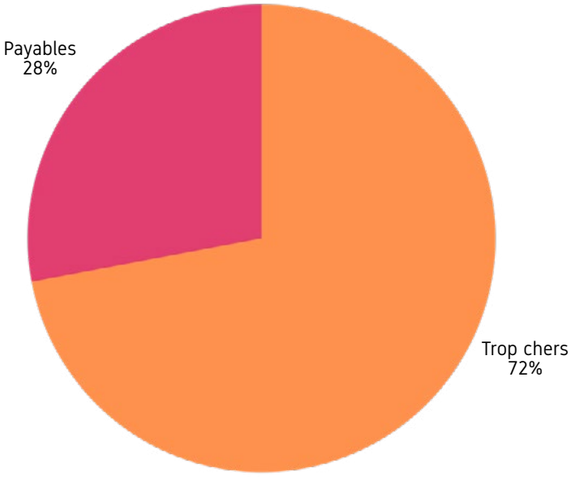
Dans l'affirmative, les frais vous sont-ils remboursés par votre employeur ?



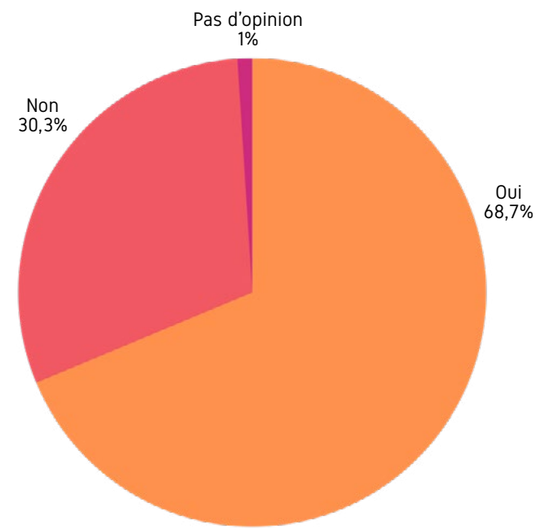
Êtes-vous content de la sécurisation de ces parkings ?



Êtes-vous content du prix des articles vendus dans les shops autoroutiers ?

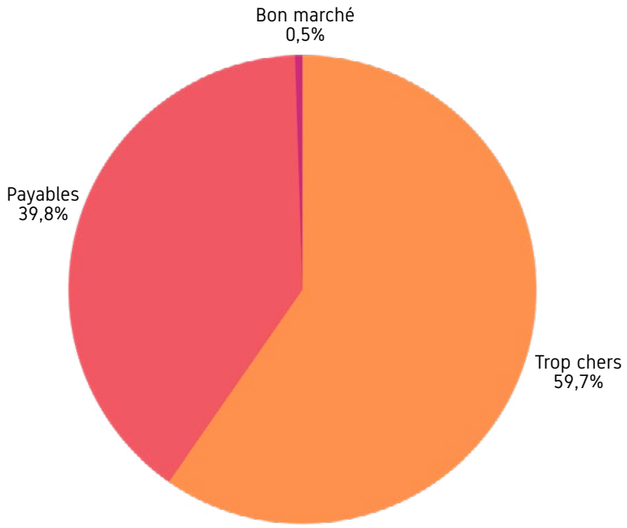


Mangez-vous parfois dans un resto autoroutier ?



PAS D'ARGENT POUR LES PARKINGS ?

Que trouvez-vous des prix des repas dans les restos autoroutiers ?



Un argument souvent entendu concernant l'aménagement et l'équipement convenable des parkings autoroutiers est le coût de ces travaux. Les moyens pour investir dans les parkings feraient défaut.

Prenons l'exemple du parking de Peutie. Une véritable catastrophe en raison de l'absence totale d'équipements (sanitaires) et de l'état dégueulasse de ce parking. Quel chauffeur ne connaît pas ce parking qui ressemble fort à une décharge.

Ce ne sont pourtant pas les moyens qui manquent car l'Europe met d'importants moyens financiers à la disposition des Etats membres.

Ainsi, pour la Belgique, la Commission européenne a mis 4,2 millions d'euros à la disposition des autorités pour la construction de deux parkings sécurisés, un parking à Antwerpen et un autre parking à Zeebrugge. Des moyens sont également prévus pour l'amélioration d'un parking existant.

La Commission européenne a apparemment compris qu'il faut mettre fin à l'état lamentable des parkings le long des autoroutes en Europe. Pour cette raison, elle a dégagé 421 millions d'euros pour la réalisation de 69 projets destinés à améliorer la mobilité au sein de l'Union.

Cette opération s'inscrit dans le cadre du programme 'Connecting Europe Facility" (CEF), un programme de financement destiné au développement des infrastructures. Selon le magazine du transport Flows, onze projets belges bénéficient au total d'un cofinancement de 30,5 millions d'euros.

Cet argent servira à l'aménagement d'un parking dans le port d'Antwerpen (Ketenislaan sur la Rive gauche) et à la construction d'un nouveau parking le long de l'A11 à Zeebrugge. Les deux parkings représentent 470 places de stationnement sécurisées supplémentaires.

Le parking Gooreind situé au Noorderlaan sur la Rive droite sera revalorisé. Il s'agit ici de 200 places de parking. Ceux qui fréquentent régulièrement ce parking savent que sa revalorisation est une nécessité absolue et que des contrôles y sont indispensables. En effet, le nombre de voitures immatriculées en Roumanie qui y sont garées montre en effet que des chauffeurs est-européens sont acheminés en minibus pour effectuer des transports dans notre pays pour de longues périodes.

D'autres investissements sont destinés au guidage des poids lourds vers les places de parking libres. Le projet 'Secure Parking Opportunities for Trucks in Flanders (SPOT)' prévoit un guidage efficace du trafic de poids lourds vers le parking le plus indiqué à ce moment de la journée. Ce guidage se fera sur base d'une information en temps réel.

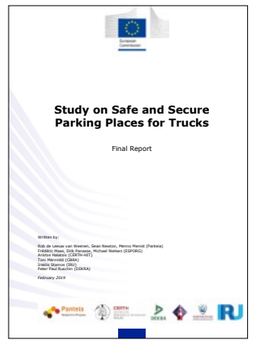
L'EUROPE DONNE RAISON À L'UBT

Une étude publiée par la DG Mobilité et Transport de la Commission européenne confirme les constats faits par l'UBT dans son livre noir. Voici les principales constatations de ce rapport publié en février 2019 :

- 83% des chauffeurs soulignent le manque de parkings sécurisés en Europe ;
- 64% des femmes au volant disent avoir vécu elles-mêmes des situations dangereuses sur les parkings la nuit en étant confrontées plus particulièrement à des actes de harcèlement sexuel. Elles demandent aussi une amélioration de la qualité des installations sanitaires ainsi que des équipements sanitaires séparés pour les femmes.

Pour cette étude, 209 chauffeurs ont été interviewés, dont 159 hommes et 50 femmes.

Vous souhaitez lire l'étude intégrale ? Vous la retrouverez sur la toile à l'adresse suivante : https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-study-on-safe-and-secure-parking-places-for-trucks.pdf



VOLS DE CARGAISON EN BELGIQUE (*)

L'an dernier, le 'Supply Chain Intelligence Center' de SensiGuard a communiqué des chiffres concernant le nombre de vols de cargaison déclarés.

En Belgique, 665 cas de vol de cargaison auraient eu lieu en 2017, mais ce nombre est sans aucun doute plus élevé car les vols de cargaison sont trop peu souvent déclarés.

La méthode la plus courante est le découpage de la bâche de la remorque (43%).

Dans 31% des cas, il s'agit de vols occasionnels.
D'autres formes de vol sont le détournement du camion (6%), le vol du véhicule (5%), le vol dans les centres logistiques (5%), le vol du carburant (4%), le vol de toute la cargaison (3%), l'escroquerie à la réception des marchandises (1%) et l'escroquerie du dernier kilomètre (1%).

Les vols les plus fréquents concernent les accessoires (d'automobiles) (15%), suivies des produits ménagers et des produits de jardinage (9%) et douze autres types de produits. Dans de nombreux cas (23%), les voleurs n'ont rien pu emmener. Le type de marchandises volées n'est souvent pas précisé (16%).

La plupart des vols de cargaison seraient commis le mardi, le mercredi et le jeudi.

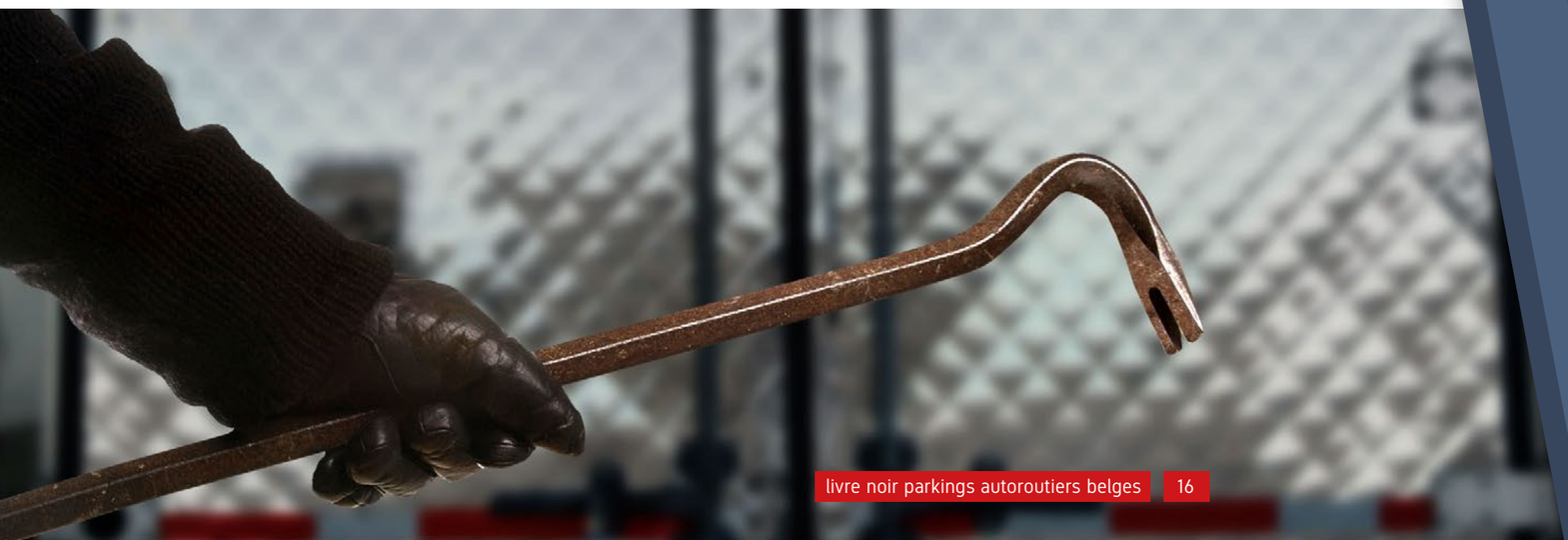
Il est à remarquer que l'an dernier, le nombre de vols de cargaison chez les transporteurs belges a augmenté de 10%, comme il ressort des chiffres de Wim Dekeyser, chercheur spécialisé en matière de vol et de fraude.
La principale cause de cette tendance négative : les incidents sur les parkings non sécurisés pour poids lourds.

Presque tous les parkings publics autoroutiers belges sont exposés au vol, notamment à la suite de la présence de bandes de voleurs qui opèrent d'ailleurs dans toute l'Europe.
Le vol de la cargaison n'est d'ailleurs pas limité aux parkings non surveillés pour poids lourds. Les criminels frappent aussi sur les parkings surveillés et dans les entrepôts.

Le détournement du camion existe, mais est un phénomène plutôt rare en Belgique.

L'augmentation de 10% concerne uniquement les cas de vols commis en Belgique. Mais les incidents survenus dans d'autres pays touchent aussi durement de nombreuses entreprises belges. Les pertes dues aux vols de cargaison à l'étranger sont au moins aussi importantes qu'en Belgique.

(*) Source: Flows & transport online



PARKINGS AUTOROUTIERS : POPULAIRES ET DONC... COMPLETS

Tout comme les années précédentes, l'équipe d'inspection de l'UBT a sillonné la Belgique pour faire les constatations nécessaires concernant le degré d'occupation des parkings pour poids lourds.

DES CHIFFRES ET DES "CONTREVENANTS"

Pour toute la Belgique, notre équipe a visité 65 parkings, chaque fois en semaine et en soirée, les moments au cours desquels les routiers cherchent à se reposer. Le nombre de parkings visités est largement inférieur aux années précédentes parce que pour la présente édition, nous n'avons visité chaque parking qu'une seule fois.

Au cours de notre « tour » de la Belgique, nous avons constaté que le taux d'occupation était supérieur à 100% sur 42 parkings. Cela signifie concrètement que des poids lourds sont contraints de stationner sur les voies d'accès au parking pour 23 parkings et sur les voies de sortie pour 21 parkings, et souvent les deux à la fois.

Outre les poids lourds stationnés sur les voies d'accès et de sortie, nous avons constaté sur les parkings complets que de nombreux camions étaient garés en double file ou que des camions stationnaient sur les places réservées aux moins-valides, aux autocars et aux camping-cars.

Même si nous avons organisé cette fois-ci nos visites d'inspection uniquement en semaine, nous savons d'expérience que la situation est encore pire pendant le week-end parce que beaucoup de routiers prennent alors repos hebdomadaire.

Que les camions garés fautivement ou en double file créent des situations dangereuses ne fait pas l'ombre d'un doute. Le nombre de victimes mortelles dues aux « stationnements sauvages » sur les autoroutes belges ne se compte plus sur les doigts de la main.

Des 65 parkings contrôles, seuls dix parkings étaient (partiellement) sécurisés pour poids lourds. Il s'agit plus concrètement des parkings de Kalken et de Kruishoutem (dans les deux sens de l'E17), de Wetteren et de Drongen (dans les deux sens de l'E40) et de Lille. Même si un nombre croissant de routiers trouve le chemin de ces parkings sécurisés mais aussi le plus souvent payants, le soir, de nombreuses places y restent vides, alors que sur d'autres parkings, les poids lourds stationnent sur les voies d'accès et de sortie.
La soirée du 23 mai, seul le parking de Wetteren (direction Bruxelles) semble afficher complet. Pourtant, il s'agit d'un parking clôturé et payant. Contrairement au parking en face, direction Ostende, qui est gratuit et non fermé.
Sur certains parkings, comme celui de Kruishoutem, seule la première heure est gratuite. La journée coûte cher : 15 euros !
Le parking de Lille sort du lot : parking sécurisé équipé d'une barrière, d'une clôture et de caméras. Première heure gratuite, mais pas d'équipements sanitaires ou autres ! Résultat : parking vide car pas de toilettes, pas de douches, pas de shop !

Nous avons bien entendu inspecté aussi les équipements sanitaires. Sur les parkings où les installations sanitaires sont présentes et sont entretenues par des firmes spécialisées comme 2theloo par exemple, les sanitaires sont généralement propres parce que nettoyés régulièrement. Le plus souvent, ils sont aussi payants. Pour les sanitaires dont l'entretien est assuré par 2theloo, on paie 0,70 euro pour l'utilisation des toilettes. Mais on reçoit aussi en retour un coupon d'une valeur de 0,50 euro qu'on peut utiliser dans le shop. L'utilisation des toilettes ou d'une douche chaude n'est pas gratuite. Mais il y a aussi encore de nombreux parkings où il n'y a simplement ... rien du tout. Le ministre de l'époque, n'avait-il pas promis que des toilettes seraient d'urgence aménagées sur les parkings de Peutie (E19) ? Douze ans plus tard ... il n'y a toujours pas de toilettes ! Même situation sur les parkings d'Everberg, de Landen, de Lille, de Crisnée, d'Oreye, d'Helecine, d'Ostin, ... Les routiers n'ont donc pas d'autre solution que le plein air pour faire leurs besoins. Dans d'autres parkings, les toilettes sont en panne ou le plein air semble être la solution la plus attractive quand on ouvre la porte des toilettes.

La diversité des plaques d'immatriculation n'a pas changé non plus. Le soir, on dénombre encore très peu de camions immatriculés en Belgique, contrairement aux camions polonais, roumains ou slovaques.

Les petits camions, souvent de couleur blanche, avec lit au-dessus de la cabine à l'avant du véhicule, sont toujours présents en grand nombre.
Ces petits camions avec une charge utile de moins de 3,5 tonnes ne sont pas munis d'un tachygraphe, ce qui exclut tout contrôle des temps de conduite et de repos. On profite de cette lacune dans la législation pour rouler pendant des heures d'affilée sans respecter les temps de repos nécessaires ... avec toutes les conséquences pour la sécurité routière.

Lors des négociations concernant le Paquet Mobilité, le Parlement européen avait proposé d'équiper dorénavant tous les camions d'un tachygraphe digital à partir d'une charge utile de 2,4 tonnes. Un pas dans la bonne direction selon nous, mais pourquoi ne pas étendre cette mesure à tous les véhicules utilisés pour le transport de marchandises, peu importe la charge utile ? Mais le Conseil des ministres n'a pas voulu suivre la proposition du Parlement européen. Elle devra donc faire l'objet de nouvelles négociations lorsque le Paquet Mobilité reviendra sur la table de négociation.
Il va de soi que nous suivrons ces négociations avec la plus grande attention.

Conclusion de notre tour d'inspection des parkings belges : il n'y a toujours pas suffisamment de parkings pour offrir une place aux chauffeurs de poids lourd à la recherche d'un endroit calme pour se reposer en toute sécurité.
Les sanitaires dans les restos autoroutiers et les stations-service sont généralement propres et confortables, mais aussi le plus souvent payants. Mais beaucoup trop de parkings n'offrent aucun confort, le plein air restant alors la seule solution.

Les trois M restent donc plus que jamais la triste réalité:
Manque de places - Manque de sécurité - Manque de confort !

LISEZ AUSSI NOS AUTRES DOSSIERS

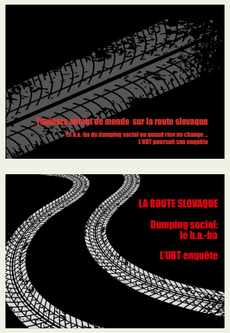
LIVRES NOIRS PRÉCÉDENTS

Le livre noir en est déjà à sa huitième édition.
Les 7 précédents vous intéressent ? Cliquez sur les liens suivants :

Livre parkings 2007 : http://tinyurl.com/UBT-livre-parking-2007
Livre parkings 2008 : http://tinyurl.com/UBT-livre-parking-2008
Livre parkings 2009 : http://tinyurl.com/UBT-livre-parking-2009
Livre parkings 2010 : http://tinyurl.com/UBT-livre-parking-2010
Livre parkings 2012 : http://tinyurl.com/UBT-livre-parking-2012
Livre parkings 2015 : https://tinyurl.com/UBT-livre-parking-2015
Livre parkings 2018 : https://tinyurl.com/UBT-livre-parking-2018

DUMPING SOCIAL

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



Livre noir 2010 : http://tinyurl.com/2010-Livrenoir-Dumpingsocial
Livre noir 2012 : http://tinyurl.com/2012-Livrenoir-Dumpingsocial
Livre noir 2017 : http://tinyurl.com/2017-Livrenoir-Dumpingsocial
Livre noir 2019 : http://tinyurl.com/2019-Livrenoir-Dumpingsocial

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

UBER

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

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

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

SUIVEZ L'UBT EN LIGNE

www.ubt-fgtb.be

UBT-FGTB Transport & Logistique

@ubt_fgtb

btb_ubt

JOINT STATEMENT

European social partners request dedicated EU support and priority funding for the creation of a genuine network of safe and secure truck parking areas (SSTPAs) in Europe

- The professional road freight transport and logistics industry is the backbone of modern mobility and supply chains, serving European citizens and customers efficiently anytime, anywhere, and moving our societies and economies where they want to be.
- Professional drivers are road transport's main asset, and we strive to make the road transport industry a great place to work for all.
- Yet, today in Europe long distance driving has become a real challenge. Drivers' security has deteriorated to a point where one out of four drivers has been victim of a violence or attack. The comfort of drivers, when spending their rest at road side facilities is equally below acceptable standards. And worst - Europe needs 400'000 parking spaces but only 300'000 are available, and only a fraction of these are equipped with basic service and security levels, which professional drivers deserve when taking their legally mandatory rest.
- It does not come as a surprise therefore that availability of safe and secure truck parking areas across Europe, where to stop and rest, has climbed to the top of drivers' basic needs' list, but also of companies, customers and indeed all stakeholders. The lack of convenient safe and secure rest areas has also become one of the main reasons for drivers leaving the profession, and an unsurmountable barrier for the sector to engage women and younger and more diversified work force.
- This situation affects not just professional drivers and their companies. It is a problem for society and Europe as a whole. It affects safety on European roads, the daily delivery of products and groceries to shops, the everyday life and mobility of European citizens.
- The European Commission has recently finalised a study, which contains concrete proposals to create a genuine EU-wide network of safe and secure truck parking areas (SSTPAs) in Europe, including an EU-parking standard to which truck parking areas should be raised up to, to ensure safe and decent rest for drivers at the road side.
- It is now high time to act at all levels – from local to national and European – by ways of support, funding and policies, to make a breakthrough, already during the next EU legislature and funding period, in establishing the core of the future EU-wide network of safe and secure truck parking areas (SSTPAs) across all EU Member States and along the key EU transport corridors. It is imperative to improve security, sustainability and safety of European mobility chains, and, through that, the welfare and wellbeing of European citizens.
- Special attention is also needed to ensure the involvement and support, from the very beginning, of the political, investment and security community, such as public and private investors, and security forces, in order to guarantee sustainable funding and functioning of SSTPAs across Europe.

EU's road transport social partners, IRU and ETF, therefore:

- Invite EU Member States' Governments, regional and local authorities, to place building safe and secure truck parking areas, as part of a genuine European network, high on their policy, security and infrastructure-building short and long-term planning, whilst at the same time supporting and assisting initiatives and projects submitted by public and private investors, including within the framework of national or EU funded projects;
- Invite the European Parliament, Council and Commission to:
    - make building safe and secure truck parking areas in Europe a core EU policy and funding priority, adopting the EU parking standard by law, whilst at the same time incentivising and supporting Member States' and private sector's own investments into SSTPAs;
    - create the foundations for a sustainable multi-year SSTPAs funding, by the creation of a dedicated mechanism, including via incentives and mark-ups, created within the future Eurovignette Directive;
- Invite the European Commission to:
    - establish a multi-year strategy plan, including a funding plan, and a Europe-wide monitoring system, to ensure the coordination and creation of the core of the future STPPAs network in Europe already during the next legislature and funding period;
    - ensure priority funding for the creation and upgrading of SSTPAs in Europe, by making use of all available EU and Member States' funding programmes, such as the Connecting Europe Facility (CEF) and the European Cohesion Funds, by clearly prioritising funding and co-funding of SSTPAs;
- Invite the European Investment Bank (EIB) to develop, in partnership with the European Commission, a financial support toolkit of funding and co-funding instruments, including micro-financing tools, to support and incentivise public and private bodies and investors to invest into the creation of SSTPAs in Europe, including by transport and logistics companies themselves, and large and small and medium-sized companies from the road transport service sectors.
- Strongly recommend to their members, trade unions and trade associations at national level in all EU Member States, to take the initiative to jointly promote the creation of SSTPAs in their own countries, starting with the main transport corridors, including by creating alliances and partnerships with relevant public and private partners and in particular regional and local authorities, including police authorities and infrastructure building agencies and companies.

IRU and ETF invite all public and private stakeholders to join their appeal and support making the creation of SSTPAs in Europe a policy and funding priority during the next EU legislature and funding period.

COLOPHON

Editeur responsable
Frank Moreels, Paardenmarkt 66, 2000 Antwerpen

Ont collaboré à cette édition
Frank Moreels, Véronique De Roeck, John Reynaert,
Steven Steyaert, Erik Maes, Agata Osicka

Photos
Véronique De Roeck, Erik Maes, Steven Steyaert

Mise en page
Kurt Poelmans

Traduction
Willy De Graeve

Juin 2019

FGTB UBT
Ensemble, on est plus forts

P
TRANS HANDEL