FGTB UBT
Ensemble, on est plus forts

MANQUE DE PLACES
MANQUE DE SÉCURITÉ
MANQUE DE CONFORT

LIVRE NOIR
PARKINGS AUTOROUTIERS BELGES

septembre 2020

Table des matières

4 Qui a rempli l'enquête ?

6 Manque de places

12 Manque de confort

20 Manque de sécurité

29 Frais et dispos au volant

32 Les premiers et les derniers de la classe

36 Applis parking: une question difficile

40 Conclusions

42 Sources

43 Lisez aussi nos autres dossiers

44 Suivez l'UBT en ligne

Le respect des chauffeurs de camion et d'autocar commence par des parkings SÛRS, CONFORTABLES et EN NOMBRE SUFFISANT.

Les chauffeurs de camion méritent mieux que les situations que l'UBT constate depuis maintenant quatorze ans sur les parkings autoroutiers belges. Les mots clés suivants sont restés de mise tout au long de ces années : **MANQUE DE PLACES**, **MANQUE DE SÉCURITÉ**, **MANQUE DE CONFORT**.

En préparation de ce neuvième livre noir sur la "Sécurité des parkings", nous avons organisé une nouvelle enquête parmi les chauffeurs professionnels pour demander leur opinion. Car ce qui compte, c'est le vécu des chauffeurs et la manière dont ils le ressentent. Mais force est de constater que leur opinion n'est le plus souvent pas entendue.

Vous trouverez le rapport de notre enquête dans les pages qui suivent.
Sans anticiper les conclusions de l'enquête, nous pouvons dire dès-à-présent :

qu'il n'y a (toujours) pas assez de places de stationnement pour les poids lourds et les autocars ;
qu'un tiers des répondants estiment que la sécurité sur les parkings autoroutiers laisse à désirer.

Pourquoi tout cela prend-il tellement de temps ? Pourquoi n'y a-t-il toujours pas de solution à un problème pourtant simple ? Voilà les questions que se pose chaque chauffeur de camion ou d'autocar. Une des raisons est sans aucun doute la dispersion des compétences.

Les infrastructures autoroutières sont une compétence régionale dont décident les ministres régionaux en charge de la Mobilité. Les temps de conduite et de repos des routiers et des conducteurs d'autocar sont une matière fédérale, voire européenne.

La sécurité des parkings, le contrôle de la police … sont des matières fédérales qui relèvent de la compétence des ministres de l'Intérieur et de la Justice …

Il ne faut dès lors pas s'étonner du manque manifeste de cohérence au niveau politique. Résultat des courses : les chauffeurs professionnels sont victimes de la fragmentation et donc de l'inefficacité des politiques.

N'est-il pas grand temps de donner aux chauffeurs professionnels ce à quoi ils ont droit comme c'est le cas de tout autre travailleur salarié ? La santé, la sécurité, l'hygiène ont beau être des droits élémentaires, les chauffeurs professionnels n'en bénéficient toujours pas. S'attaquer à cette problématique, voilà ce qui inaugurerait un vrai changement.

Frank MOREELS
Président UBT

Qui a rempli l'enquête ?

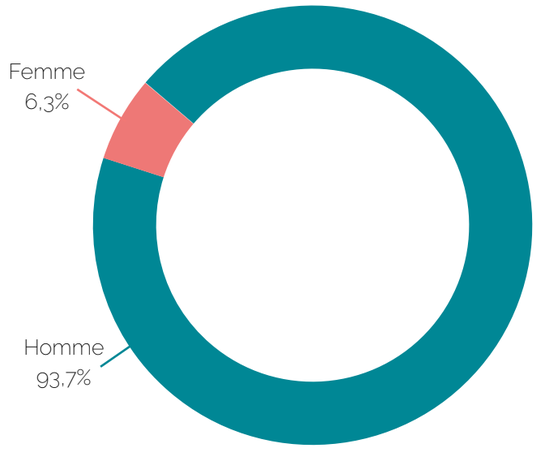
L'enquête sur les parkings autoroutiers a été remplie par quelques centaines de chauffeurs de camion, de camionnette et d'autocar. La très grande majorité des répondants sont du sexe masculin et la majorité d'eux appartiennent à la catégorie d'âge de +40 ans.

La majeure partie des répondants sont des chauffeurs de poids lourd. Presque tous les autres conduisent une camionnette.

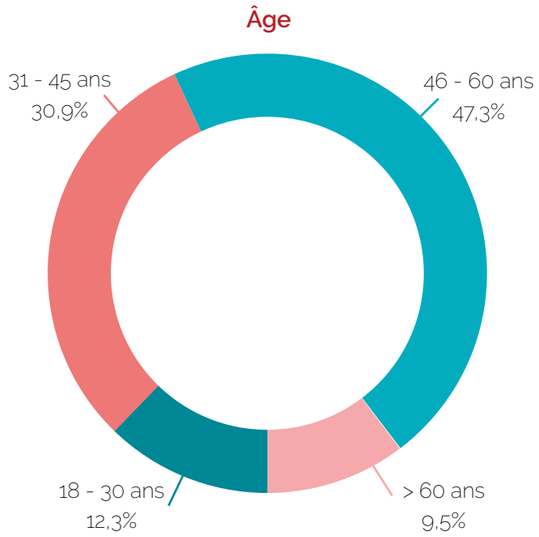
Le rapport entre chauffeurs effectuant des transports nationaux et chauffeurs transports internationaux et de cinquante/cinquante.

La plupart des chauffeurs s'arrêtent plusieurs fois par mois sur un parking.

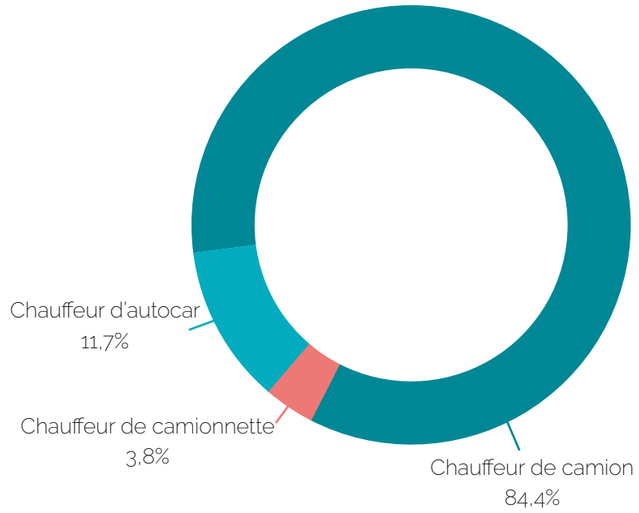
Sexe



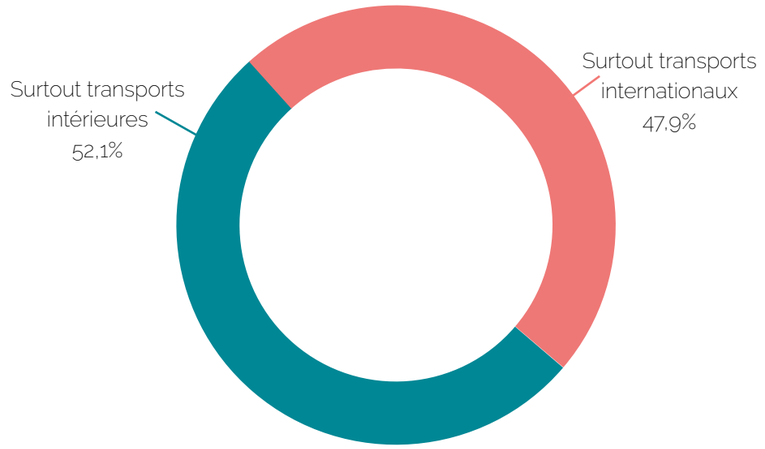
Âge



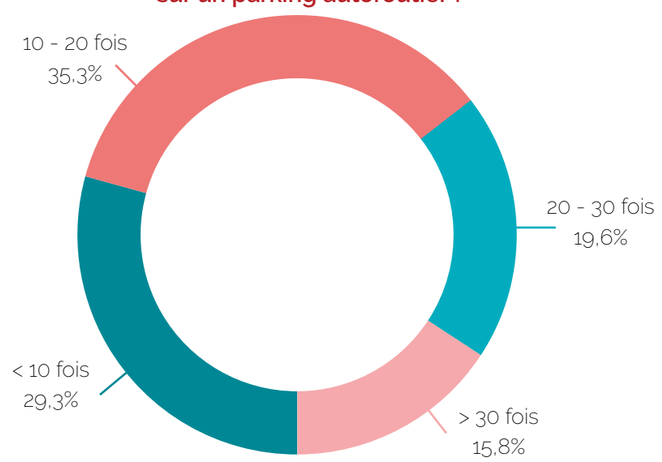
Profession



Quel type de transports effectuez-vous ?



Combien de fois vous arrêtez-vous en moyenne sur un parking autoroutier ?



Nos données confirmées par les experts

Les chauffeurs qui ont répondu à notre enquête ne sont pas les seuls à émettre des critiques.

Des bureaux et organismes de recherche nationaux et internationaux qui suivent la problématique des parkings autoroutiers arrivent aux mêmes conclusions. Nous nous référons notamment à l'étude de la Commission européenne sur la sécurité et la sécurisation des parkings citée dans notre livre noir sur les parkings.[1]

Manque de places

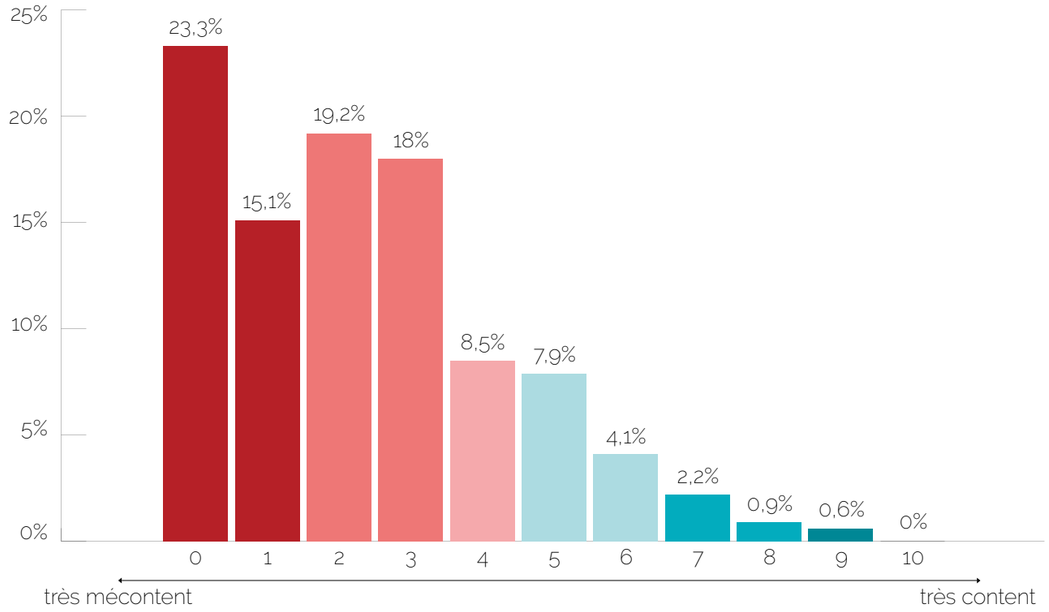
75 % des chauffeurs estiment qu'il n'y a pas assez de places de stationnement sur les parkings autoroutiers

Les réponses à la première question sur les parkings autoroutiers attirent d'emblée l'attention : "Dans quelle mesure êtes-vous content-e du nombre de places de repos sur les parkings autoroutiers belges ?"

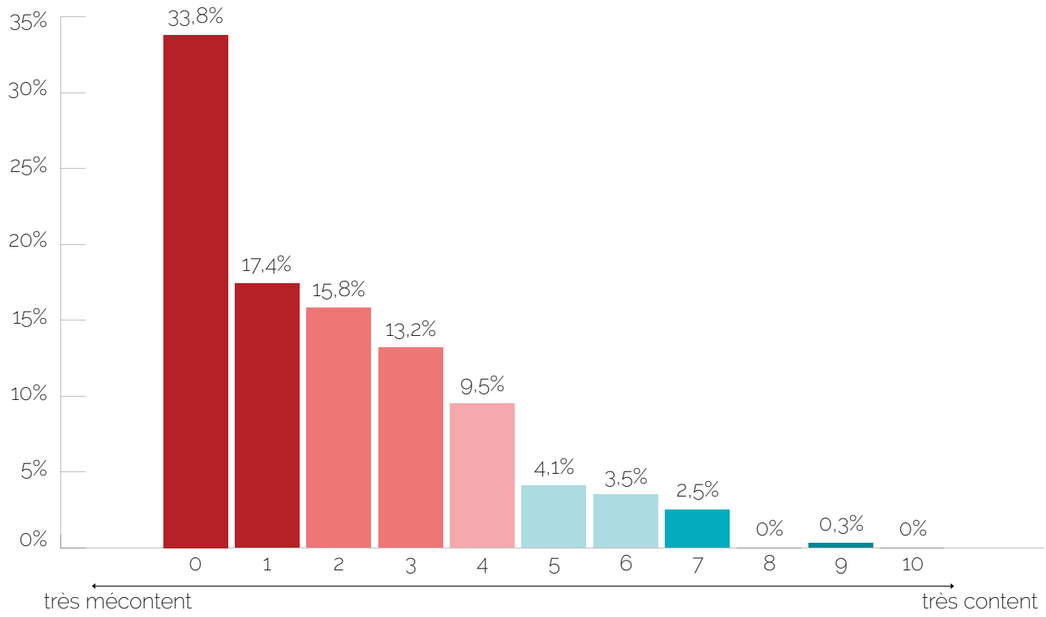
Plus de 75% des chauffeurs donnent un score de 0 à 4 (0 étant 'très mécontent' et 10 'très content'). C'est surtout au début de la soirée qu'il y a un manque criant de places de stationnement pour poids lourds et autocars.

Le résultat est le même concernant l'information disponible sur les places de stationnement libres dans les environs.

Dans quelle mésure êtes-vous content-e du nombre de places de repos présents sur les parkings autoroutiers belges ?



Dans quelle mésure êtes-vous content-e de l'information disponible sur les places de repos dans les environs ?



Que font les autorités pour pallier le manque de places de stationnement ?
Bien trop peu et beaucoup trop lentement …

Depuis quatorze ans, l'UBT dénonce cette problématique auprès du défilé changeant des ministres chargés de la Mobilité. Le fait d'avoir quatre ministres en charge de la Mobilité, dont trois sont compétents pour l'infrastructure des parkings, n'est pas de nature à faciliter les choses. Et puis, il y a encore les autres ministres concernés (celui de l'Intérieur par exemple pour ce qui concerne la police de la route …). A l'évidence, la dispersion des compétences a des effets néfastes.

Même les fédérations patronales nous rejoignent pour dénoncer le manque de places de stationnement. Il y a en effet un manque manifeste d'aires de stationnement sûres et de qualité, équipées d'installations sanitaires décentes, le long des autoroutes belges.

Y a-t-il des projets ministériels pour remédier à cette situation ?

En Flandre

La ministre flamande en charge de la Mobilité et des Travaux publics, **Lydia Peeters**, reconnaît qu'un énorme problème se pose depuis plusieurs années déjà.

Dans une interview, la ministre déclare notamment : *"Le manque de places de stationnement est connu, une augmentation de la capacité totale de stationnement est indispensable. De nouvelles aires de services seront réalisées le long de nos autoroutes. Pour la présente législature, nous prévoyons deux nouvelles aires de services à Stekene, comptant une quarantaine de places de stationnement pour poids lourds. De plus, je dégagerai pendant cette législature 10.700.000 d'euros pour le réaménagement de parkings. En ce qui concerne le réaménagement de aires de services ou de parkings, nous visons à optimaliser le nombre de places de stationnement, tant pour les parkings en régie que pour les parkings concédés. Par ailleurs, l'objectif est d'assurer une sécurité de base générale en prévoyant des facilités du type installations sanitaires et des mesures de sécurité avec notamment des caméras et une clôture solide."*[2]

Dans cette même interview, elle souligne que ces mesures ne suffiront cependant pas. Elle espère donc qu'il y aura des initiatives supplémentaires et/ou privées telles que parkings (sécurisés) privés pour poids lourds, places de stationnement supplémentaires dans les ports, aires de stationnement obligatoires pour poids lourds dans les grandes zones logistiques, etc.

Sur le site de la ministre Peeters, nous lisons que "pour 2020, un montant considérable de 3,5 millions d'euros est prévu pour le réaménagement des parkings autoroutiers en fonction du plan stratégique et la poursuite du contrat de surveillance en tant que mesure prise dans le cadre de la problématique des transmigrants."[3] Nous lisons plus loin que deux millions d'euros de ce budget seront dégagés pour garantir la sécurisation des parkings autoroutiers en Flandre par le recours à des agences de sécurité privées. A ce sujet, elle semble malheureusement oublier que les services de police chargés en première instance de la sécurité publique, ne sont nullement équipés pour « maintenir l'ordre » sur les parkings autoroutiers.

La sécurité des parkings est évidemment d'importance capitale. Nous soutenons par conséquent la décision de prévoir un budget pour faire face à la problématique des transmigrants (Voir à ce sujet le chapitre "Manque de sécurité).

Mais nous restons sur notre faim quand il s'agit de l'aménagement ou du réaménagement de (nouveaux) parkings autoroutiers qui répondent mieux aux besoins des chauffeurs de poids lourd. Nous attendons dès lors avec impatience de voir comment la ministre Peeters utilisera le budget pendant la partie restante de la législature. Garantir la sécurité ne concerne pas que la lutte contre les intrusions illégales dans les camions. La sécurité concerne aussi les décharges sauvages, le stationnement en double file ou sur la bande d'arrêt d'urgence …

Le renvoi fait par la ministre Peeters aux subventions de l'Agence flamande de l'Innovation et de l'Entreprenariat pour l'installation d'un système d'air conditionné dans les camions par exemple en vue d'améliorer ainsi le repos nocturne et donc aussi la sécurité et la vigilance des chauffeurs, est à nos yeux largement insuffisant. L'installation de l'air conditionné dans le camion ne suffit pas pour reprendre le volant frais et dispos. Des aires de stationnement calmes et sûres, des installations sanitaires propres et des repas sains, voilà ce qu'il faut pour améliorer la sécurité le long des autoroutes belges.

A Bruxelles et en Wallonie

Outre la ministre flamande Lydia Peeters, il y a encore une ministre bruxelloise et un ministre wallon chargés de la Mobilité et compétents pour les parkings autoroutiers dans leur Région.

Pour Bruxelles, il s'agit d'**Elke Van den Brandt** (Groen), pour la Wallonie de **Philippe Henry** (Ecolo).

Ces deux ministres écolos ne se soucient aucunement de la problématique des parkings pour poids lourds et encore moins des chauffuers qui visitent ces parkings. Pire, Philippe Henry veut réduire de manière drastique le nombre de poids lourds sur les autoroutes wallonnes.[4] Les seuls investissements qu'il envisage de faire dans les parkings ont trait à l'aménagement de plus de parkings de covoiturage et au réaménagement des parkings existants de Waremme, Bierges, Houdelange et Sprimont. Le plan 'Mobilité et infrastructures' prévoit 20 millions d'euros pour réaliser ces travaux pendant la période 2020-2026.[5] Dès 2021, un projet pilote serait lancé : les chauffeurs pourraient contrôler en direct s'il y a encore des places de stationnement sur les parkings en Wallonie. Ce projet s'inscrit dans une plateforme à l'échelle européenne.

Les priorités de la ministre bruxelloise Elke Van den Brandt sont une meilleure mobilité et une réduction de la pollution de l'air à Bruxelles. Sa liste des priorités ne prévoit rien pour les parkings et pour les chauffeurs de poids lourd. "En tant que ministre, je m'efforcerai chaque jour à faire en sorte que nous puissions respirer de l'air sain et nous déplacer en toute liberté et sécurité."[6]

L'accord de gouvernement bruxellois plaide lui aussi pour une réduction du nombre de poids lourds sur les routes : "Par ailleurs, la Région encouragera le transport de marchandises par voie d'eau, autant pour la livraison de marchandises que pour la gestion de matériaux de chantiers, afin de réduire le nombre de poids lourds sur les routes et ainsi participer à une mobilité plus apaisée." [7]

En ce qui concerne les parkings, l'accord de gouvernement bruxellois fait uniquement état de l'aménagement de parkings vélo sécurisés et de parkings de transit (P+R) à l'entrée de la ville.

L'Europe

Contrairement à ce qui est le cas de la Belgique et de ses régions, la problématique de la sécurité et du confort des parkings figure depuis quinze ans déjà à l'agenda européen. Dans son nouveau Paquet Mobilité, l'Europe souhaite donner la priorité à l'augmentation du nombre de parkings (sécurisés) pour poids lourds. Dans une étude de février 2019, la Commission souligne qu'il y a un manque d'au moins 100.000 places de stationnement. Dans l'Union européenne, il faut beaucoup plus d'aires de stationnement où les chauffeurs de poids lourd puissent se reposer le jour et la nuit, en toute sécurité. Le nombre de places de stationnement sur les parkings sécurisés doit être porté à 400.000, comme le montre une étude de la Commission européenne qui qualifie d'inacceptable la situation actuelle des routiers sur la route. C'est pour cette raison que la Commission souhaite l'aménagement de « parkings UE » le long des autoroutes, qui répondent à des normes minimales d'hygiène, de restauration et de confort.

L'étude plaide d'autre part pour l'instauration de quatre niveaux de sécurité allant du niveau bronze au niveau platine, en fonction de la présence d'une clôture, de surveillance et d'éclairage. Le plaidoyer en faveur d'une qualification uniforme des parkings en Europe est une bonne chose. L'uniformité et non la dispersion est un gage de clarté pour les exploitants de parking, les chauffeurs, les entreprises de transport et les chargeurs.

Comme il y a plusieurs organisations qui attribuent un score aux parkings pour poids lourds, il existe aussi plusieurs labels (LABEL[8], VEDA[9] et PSR[10]), forts différents les uns des autres et qui ne sont pas soumis à un contrôle uniforme. Dans son rapport, la Commission a proposé son propre système de certification qui a déjà attribué le label SSTPA (Safe and Secure Truck Parking Area) à quelques parkings à titre de projet pilote.

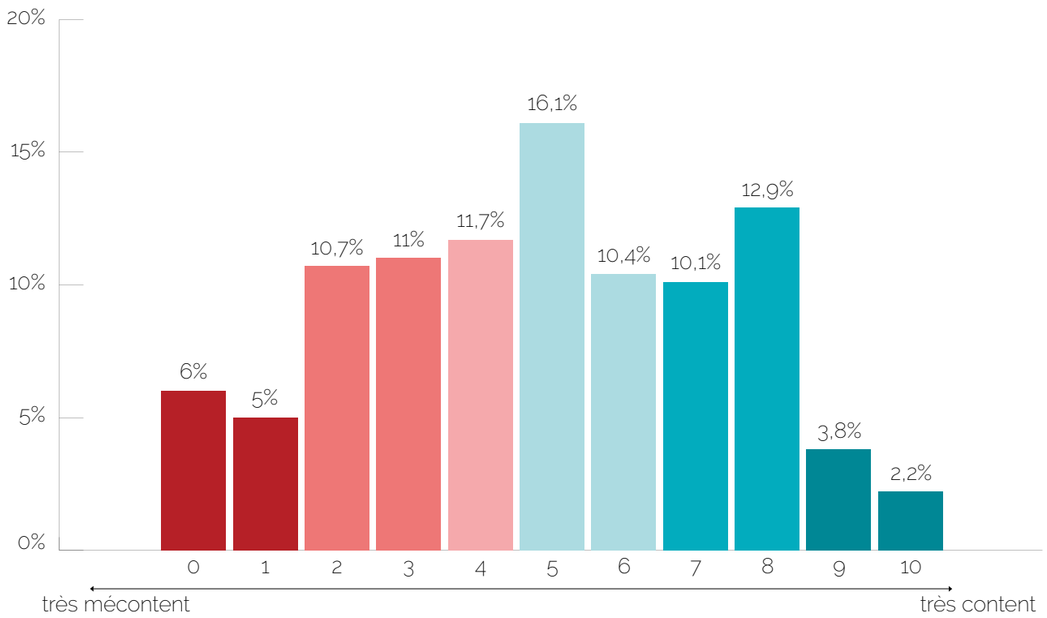
La Commission européenne a déclaré mettre le fonds "Connecting Europe Facility" à disposition pour des places de stationnement sécurisées. Un groupe d'experts étudie en collaboration avec la Commission la question de savoir comment l'Europe pourra réaliser ces places supplémentaires. Ce groupe est composé notamment de chauffeurs, d'organisations syndicales, d'entreprises de transport, de fabricants de poids lourds, d'expéditeurs, de commanditaires du transport et d'assureurs.

Manque de confort

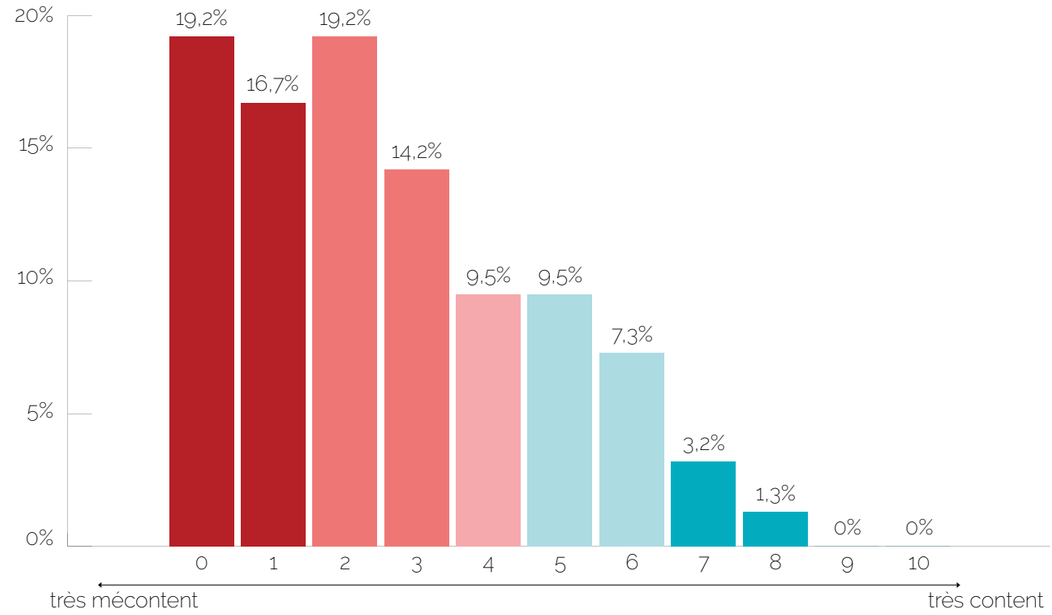
Repas et boissons trops chers pour presque 80% des chauffeurs !

Alors que la majorité des chauffeurs sont relativement contents de l'offre de snacks et de boissons dans les shops autoroutiers, ils le sont beaucoup moins en ce qui concerne le prix de ces consommations.

Dans quelle mésure êtes-vous content-e de l'offre des boissons et de snacks dans les shops autoroutiers ?



Dans quelle mésure êtes-vous content-e du prix des boissons et des snacks dans les shops autoroutiers ?



Frais et dispos au volant

D'après Lode Godderis, directeur du département « Knowledge, Information and Research » d'IDEWE, plus de 70% des chauffeurs de poids lourd souffrent de surpoids. De plus, cette surcharge pondérale augmente avec l'âge. Le stress au volant et les délais serrés auxquels sont confrontés les routiers font qu'ils utilisent plus rapidement des sucres rapides et des glucides.

Malheureusement des aliments qui font augmenter le poids corporel. Par ailleurs, il existe aussi une relation évidente entre un mode de vie néfaste pour la santé et la somnolence, un risque supplémentaire au volant !

Ces dernières années, la plupart des chaînes de restos autoroutiers ont fourni des efforts pour offrir des menus plus sains.

Pourtant, les restos et parkings autoroutiers pourraient exercer un impact encore plus grand en privilégiant par exemple des menus sains pour un prix raisonnable, en offrant plus de fruits et de snacks sains au lieu de chips ou des bâtons de chocolat traditionnels, en prévoyant davantage de possibilités pour faire de l'exercice en aménageant une salle de fitness ou une piste de course à pied.

CONSEILS

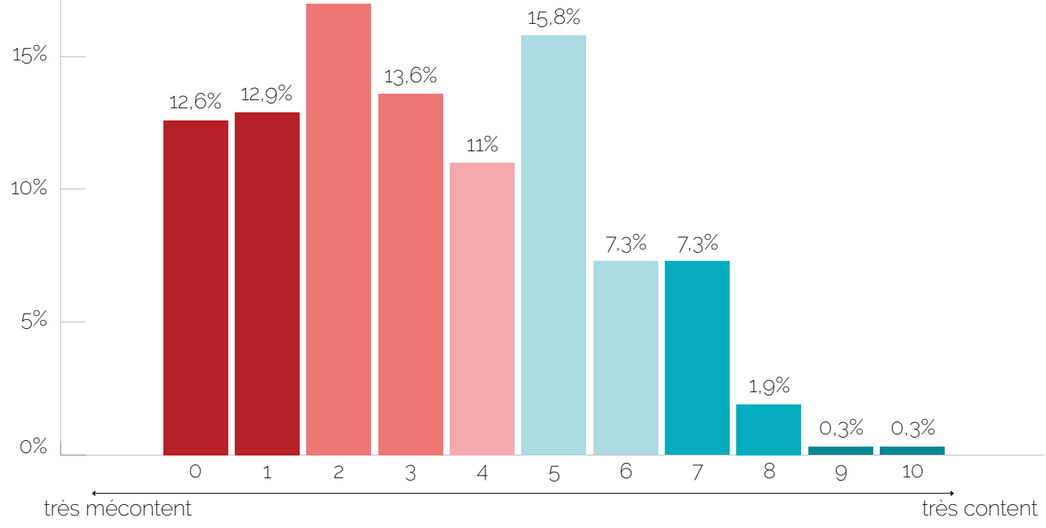
- Mangez une nourriture légère, plusieurs fois par jour. Les repas lourds augmentent la fatigue et diminuent la vigilance.
- Mangez une nourriture variée et veillez à manger suffisamment de vitamines et de minéraux.
- Evitez les " sucres rapides " qu'on retrouve par exemple dans les douceurs ou les boissons rafraîchissantes. Elles vous donneront d'abord un regain d'énergie, mais ensuite vous vous sentirez moins énergique. De plus, les sucres rapides sont à l'origine de surcharge pondérale, voire de diabète dans le pire des cas.
- Buvez au moins un litre et demi d'eau par jour.
- Ne consommez en aucun cas de l'alcool et n'utilisez pas de stimulants si vous devez encore rouler. Le soir, modérez votre consommation d'alcool si vous devez reprendre le volant le lendemain.
- Faites régulièrement de l'exercice et faites du sport le plus souvent possible.
- Veillez à avoir un bon repos nocturne afin de pouvoir reprendre le volant frais et dispos.[11]

Manque de confort

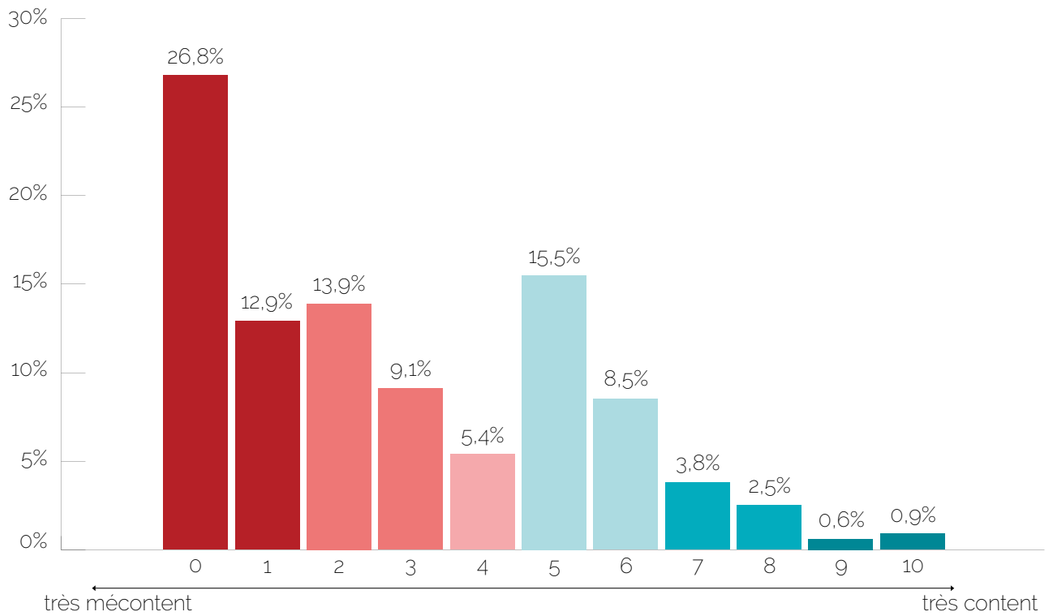
Equipements exterieurs et wifi de pietre qualité

Le score donné à l'équipement extérieur des parkings autoroutiers (tables de pique-nique, bancs, poubelles, ...) n'est pas très élevé non plus.
Seul un tiers est raisonnablement à très satisfait de l'équipement extérieur et du wifi des parkings. Il y a encore beaucoup de choses à améliorer.

Dans quelle mésure êtes-vous content-e des équipements extérieurs: tables de pique-nique, bancs et poubelles ?



Dans quelle mésure êtes-vous content-e de l'internet sur les parkings autoroutiers ?



Manque de confort

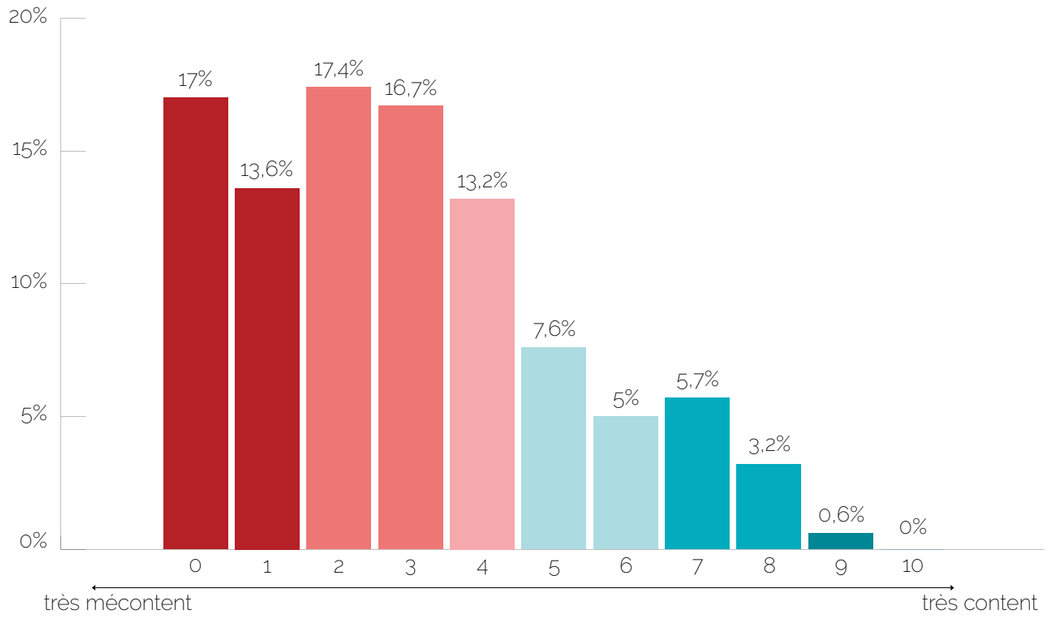
Installations sanitaires sâles et trop chères

Les réactions au sujet des sanitaires disponibles sont partagées, mais toujours dans un sens négatif : trop chères, trop peu de toilettes et de douches, mais surtout pas assez propres !

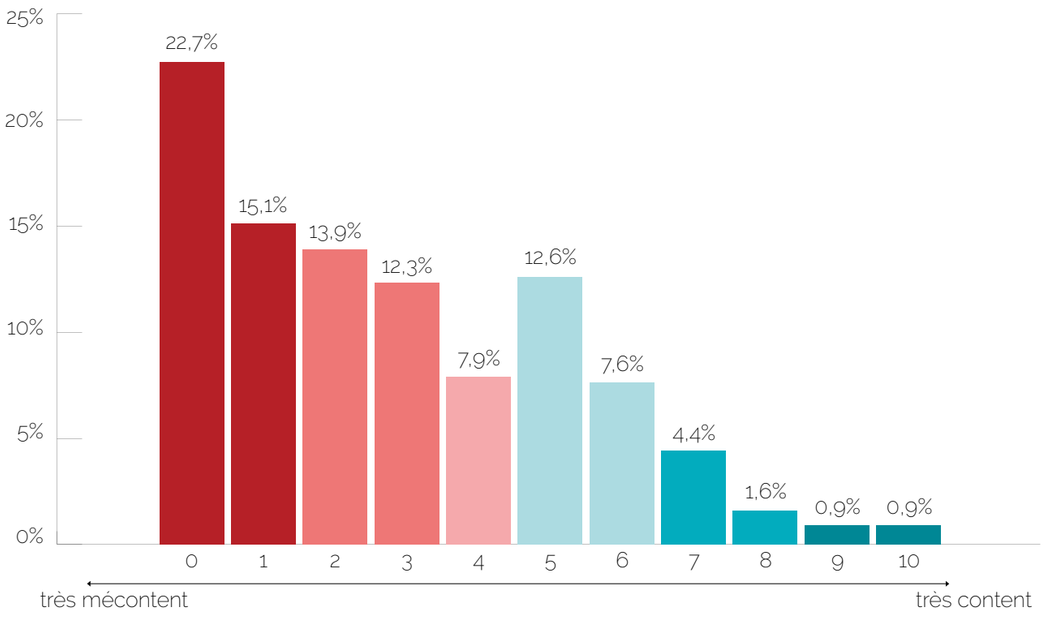
Même pour les installations sanitaires payantes (le coût pour faire pipi varie de 50 cents à 1 euro), on constate un manque d'hygiène manifeste. Une partie des chauffeurs déclare dès lors reporter la visite des toilettes jusqu'à ce qu'ils arrivent chez le client plutôt que de faire un arrêt sanitaire sur un parking autoroutier. L'accessibilité des installations sanitaires (heures d'ouverture) demeure également un problème épineux.

L'éclairage des parkings autoroutiers se voit attribuer globalement un des meilleurs scores de l'enquête.

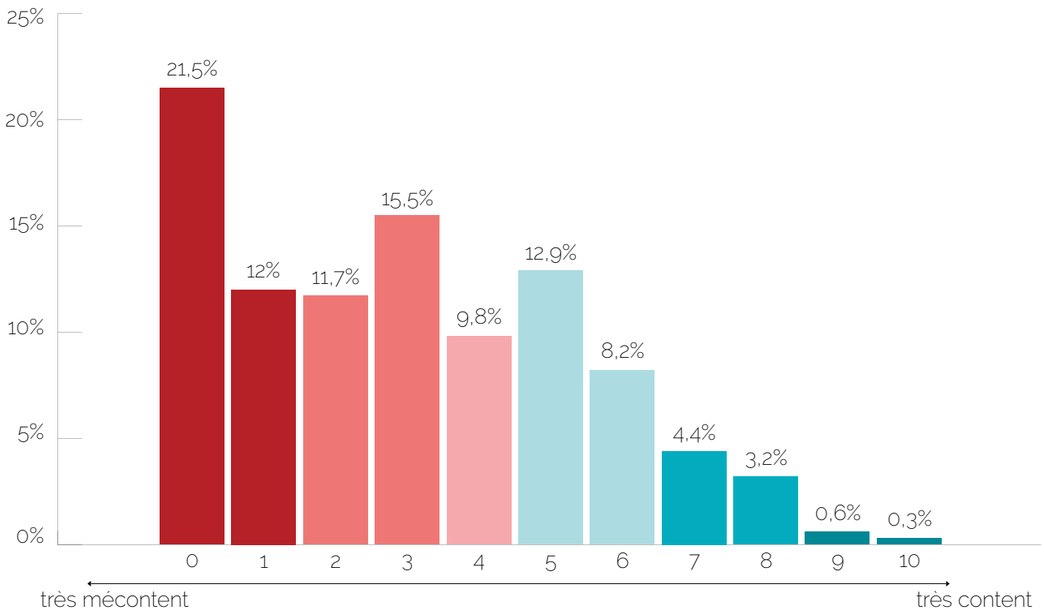
Dans quelle mésure êtes-vous content-e du nombre de toilettes et de douches sur les parkings autoroutiers ?



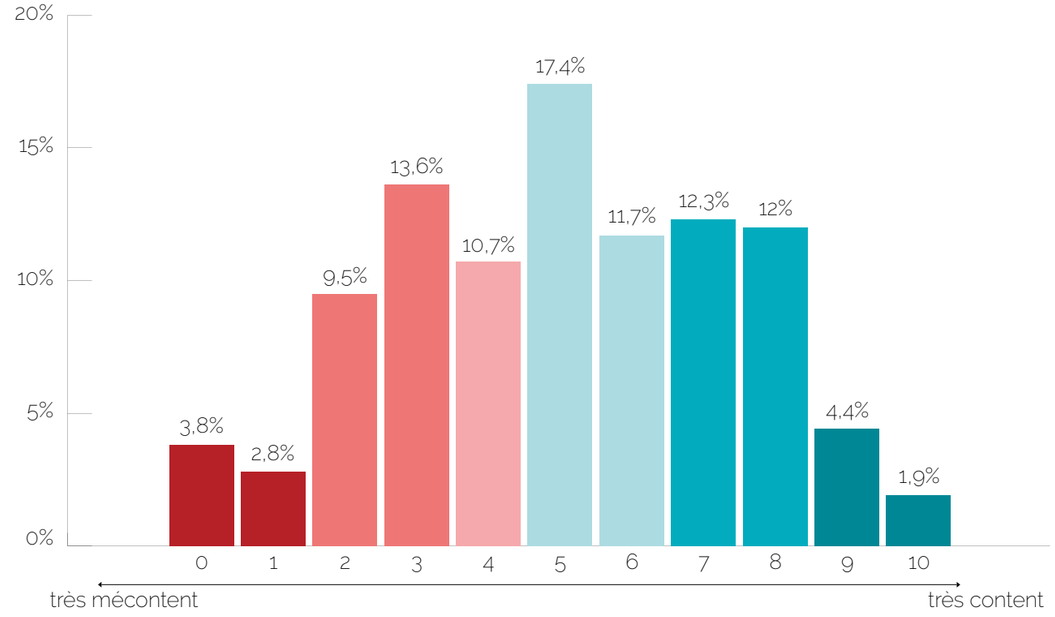
Dans quelle mésure êtes-vous content-e du prix demandé pour l'utilisation des sanitaires sur les parkings autoroutiers ?



Dans quelle mésure êtes-vous content-e de la propreté des toilettes et des douches sur les parkings autoroutiers ?



Quelle est la qualité de l'éclairage sur les parkings autoroutiers ?



Manque de sécurité

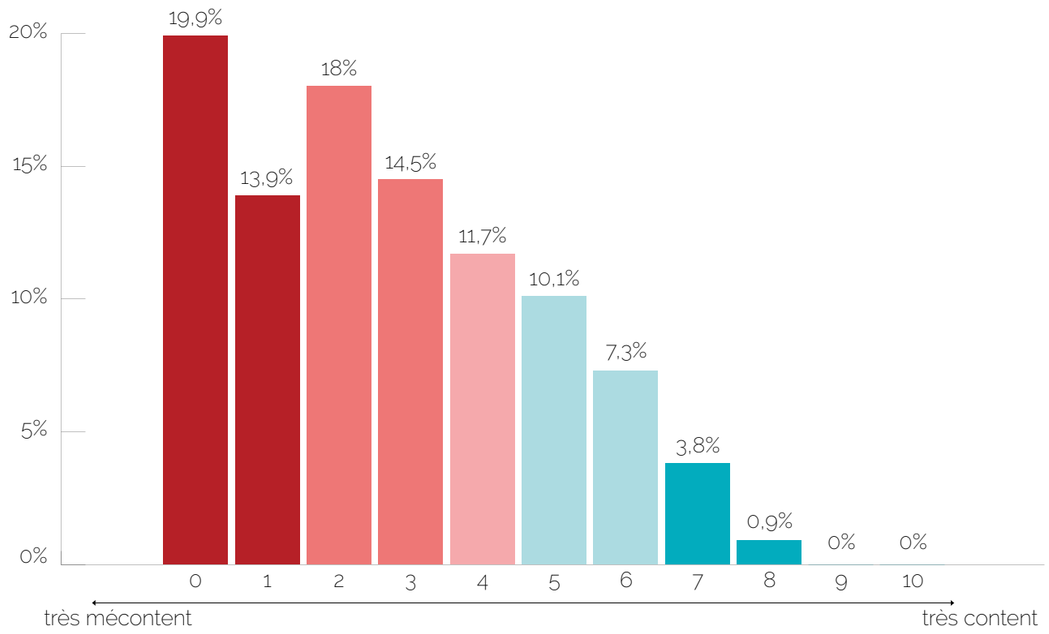
Safety First: 70% des chauffeurs jugent les parkings peu sûrs

La sécurisation des parkings laisse fort à désirer puisque 90% des répondants donnent un score de maximum 5 sur 10. Parlant de sécurité, pas moins de 30% répondent avoir été victimes d'actes criminels (vol, violences, intrusion, …) sur un parking au cours de l'année passée. Un tiers des chauffeurs déclarent avoir éprouvé un sentiment d'insécurité au cours de l'année écoulée sur un parking autoroutier en Belgique.

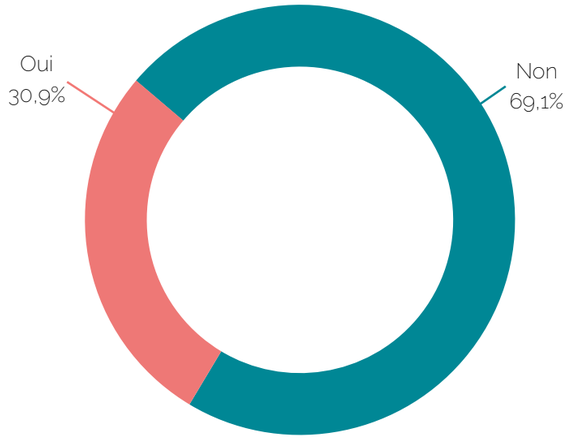
Alors que 39% répondent ne jamais utiliser un parking sécurisé contre 1,3% qui disent en utiliser toujours, un quart des chauffeurs répondent stationner de temps à autre sur un parking sécurisé. Pas moins de 61% des chauffeurs qui utilisent un parking sécurisé doivent payer le stationnement de leur poche ! Et ce alors que la plupart des chauffeurs y stationnent de peur de voir leur cargaison volée. Notre enquête montre également que les chauffeurs estiment que les parkings sécurisés coûtent cher.

Comme moyen d'améliorer la sécurité des parkings, de nombreux chauffeurs optent pour l'installation de (plus de) caméras de surveillance sur les parkings. Sur les parkings avec station-service, les caméras surveillent uniquement les installations de carburant mais pas les places de stationnement. L'installation de caméras supplémentaires orientées sur le parking serait de nature à augmenter considérablement le sentiment de sécurité.

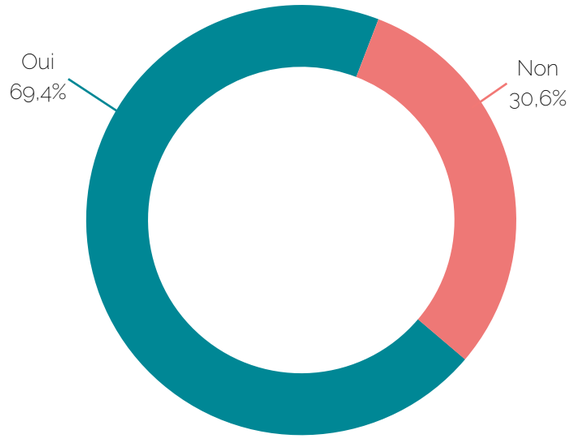
Quelle est la qualité de la sécurisation des parkings autoroutiers ?



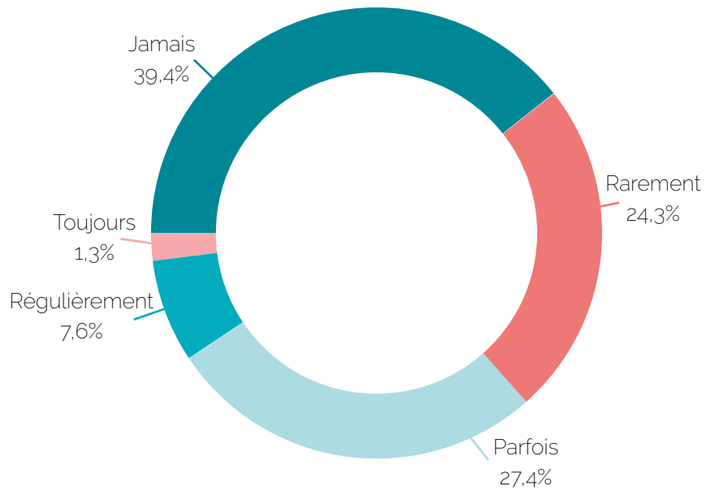
Avez-vous été victime d'actes criminels (vol, violences, intrusion) sur un parking au cours de l'année écoulée ?

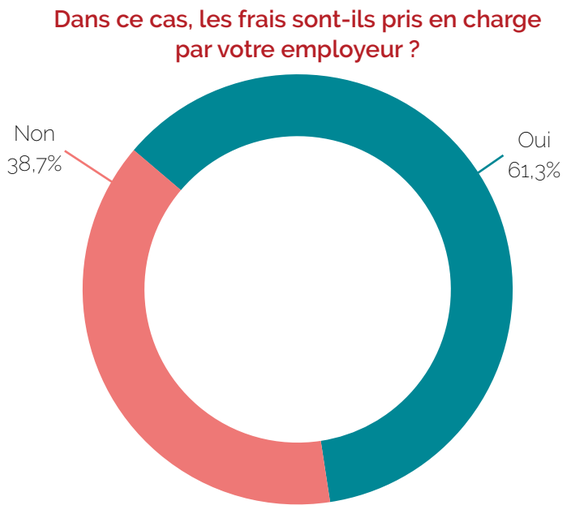


Vous êtes vous senti-e en insécurité sur un parking autoroutier belge ?



Stationnez-vous parfois sur un parking payant sécurisé ?





Vols de cargaison : 8,2 milliards d'euros de marchandises volées annuellement en Europe

Au cours des neuf premiers mois de 2019, pour 80 millions d'euros de marchandises ont été volées dans des centres de distribution et des camions en Europe, en Afrique et au Moyen Orient (région EMEA). C'est ce qui ressort des chiffres fournis par la TAPA, l'Association pour la protection des marchandises transportées créée à l'initiative des chargeurs, des transporteurs et des logisticiens.

Cela signifie que le montant des vols de marchandises avoisine les 300.000 euros par jour dans la région EMEA. Mais le risque est réel que ce montant soit encore beaucoup plus élevé. En effet, tous les vols ne sont pas déclarés, souligne la TAPA, qui estime que les dommages dus aux vols de cargaison s'élèvent annuellement à plusieurs milliards d'euros.

Aux vols de cargaisons s'ajoute la "petite criminalité", notamment le vol des effets personnels, qui touche les chauffeurs.

L'année 2018 avait déjà battu tous les records. Les vols de cargaison dans la zone EMEA ont alors atteint la somme de 153.851.274 d'euros, soit une augmentation de plus de 72% par rapport à l'année précédente. Le total des crimes cargo déclarés à l'organisation en 2018 s'élève à 3981, dont plus de 75% concernent un vol de camion/remorque ou de cargaison, une hausse de 38% par rapport à 2017.

En ce qui concerne la situation belge, le site internet de la TAPA se réfère à un rapport de la SPRL Wim Dekeyser. Cette entreprise a examiné les informations obtenues d'environ 100 crimes qui ont provoqué une perte directe de 20.000 euros ou plus en 2017. L'organisation prétend traiter annuellement 300 à 350 incidents de vols de cargaison touchant des transporteurs belges, aussi bien en Belgique même que dans d'autres pays.

Une étude récente du Parlement européen sur les vols de cargaison dans l'Union européenne montre que le montant des vols de marchandises se produisant tout au long de la chaîne de transport dépasse les 8,2 milliards d'euros par an en Europe.

D'après une étude publiée par BSI, l'Europe est tellement vulnérable aux vols de cargaison en raison du manque de parkings sécurisés pour poids lourds. Par ailleurs, la réglementation des temps de conduite et de repos « contraint » les chauffeurs à prendre des pauses obligatoires. Combinées à l'absence de parkings sécurisés, celles-ci augmentent les risques de vol. Les chauffeurs sont en effet obligés de s'arrêter souvent pour se reposer sur des parkings non sécurisés.

Toujours selon BSI, le nombre de remorques aux parois latérales molles facilite l'accès des voleurs aux cargaisons des camions.

"Il n'est donc pas surprenant de constater que les aires de repos et autres parkings routiers non sécurisés sont les deux meilleurs endroits pour le vol dans la région," constate cette même étude.

En d'autres termes, des parkings sûrs, surveillés et confortables sont meilleurs pour les chauffeurs et économiquement plus intéressants. Ils contribuent aussi à diminuer le nombre de vols de cargaison. Les pouvoirs publics et les employeurs ont donc aussi un intérêt économique à investir dans des parkings sûrs et confortables.[12]

Checklist pour chauffeurs

Conseils pour prévenir les cols de cargaison

- ✓ Ne communiquez jamais des données à des inconnus sur la nature, la valeur ou la destination de la cargaison.
- ✓ Utilisez autant que possible les grands axes routiers.
- ✓ Ne prenez jamais des autostoppeurs à bord.
- ✓ Enfermez les documents dans un coffre-fort en cours de route.
- ✓ Stationnez le véhicule d'une manière bien visible en cas d'un bref arrêt.
- ✓ Evitez le stationnement non sécurisé du véhicule pendant le week-end.
- ✓ Stationnez de manière à rendre impossible le démarrage immédiat ou le vol rapide de la cargaison.
- ✓ Ne vous garez jamais à des endroits isolés.
- ✓ Branchez toujours le système de sécurité et fermez toujours la cabine à clé en quittant le véhicule.
- ✓ Emportez les clés et les documents en quittant le véhicule.
- ✓ Restez présent lors du chargement du camion et contrôlez si la cargaison correspond effectivement à la lettre de voiture.
- ✓ Déchargez immédiatement le camion à votre arrivée à destination.

Que faire en cas de vol ou d'attaque ?

- ✓ Gardez votre calme.
- ✓ Faites attention au signalement des aggresseurs, à la plaque d'immatriculation de leur véhicule et à d'autres particularités.
- ✓ Prévenez immédiatement la police en lui fournissant les informations nécessaires.
- ✓ Contrôlez quelles marchandises ont été volées mais évitez d'effacer les empreintes!
- ✓ Contactez votre employeur ou donneur d'ordre ou, si vous êtes à l'étranger, l'ambassade ou le consulat de Belgique.

La problématique des transmigrants ou des intrusions illégales

Depuis la fermeture de la "Jungle van Calais" en France en 2016, la problématique des transmigrants ou des intrusions illégales s'est déplacée vers les parkings autoroutiers belges.

Les transmigrants se cachent dans un camion, essayant ainsi de gagner Calais et ensuite le Royaume Uni. Il s'agit tantôt d'actions individuelles, tantôt d'actions en groupes acheminés par des "passeurs", des trafiquants d'êtres humains.

Alors qu'au début ce phénomène ne se présentait que sur les parkings situés en Flandre occidentale, les transmigrants et les trafiquants d'êtres humains opèrent maintenant également en Flandre orientale et dans la province d'Anvers et même sur les parkings en Wallonie.

Les problèmes posés sont d'ordre divers.

La **sécurité** : aussi bien des routiers que des passagers clandestins.

La **responsabilité** : le chauffeur qui transporte à son insu des passagers clandestins dans son camion, les faisant passer ainsi en Grande Bretagne, est passible de lourdes amendes. Le transporteur risque lui aussi de très lourdes amendes.

Les **dégâts** : l'intrusion du camion va souvent de pair avec des dégâts causés au véhicule ou à la cargaison ou avec le refus de la cargaison par le client. Les transmigrants endommagent souvent la clôture des parkings autoroutiers.

Des sous flamands pour des agences de sécurité privées

La gestion des parkings autoroutiers est une compétence régionale. La ministre flamande en charge de la Mobilité, Lydia Peeters, a déclaré au Parlement flamand qu'elle a libéré dans son budget 2020 la somme de deux millions d'euros en vue de faire assurer la sécurité des parkings autoroutiers en Flandre par cinq équipes d'agents de sécurité privés.[13]

Début septembre, le gouvernement flamand a lancé un appel d'offres en vue de prolonger la surveillance des parkings autoroutiers par des agences de gardiennage privées au-delà du mois d'octobre 2020.

Il faudra cependant des mesures autres que le recours à des entreprises de gardiennage privées pour régler la question de la migration en transit sur les parkings autoroutiers, une problématique fédérale qui nécessite une approche coordonnée.

Son prédécesseur et d'autres politiciens avaient prôné la fermeture des parkings autoroutiers pour résoudre la problématique des transmigrants.

L'UBT s'y était opposée d'emblée. La ministre Peeters a manifestement compris que cela n'est pas la bonne solution. Elle confirme que cette mesure déplace le problème vers d'autres parkings et d'autres quartiers et n'offre pas de solution. Cependant, il faut veiller à ce que les routiers puissent prendre leur repos obligatoire en toute sécurité.

Des réunions de concertation provinciales sont maintenant organisées pour élaborer une approche commune de la problématique des migrants en transit le long des autoroutes. La coordination de toutes les instances compétentes (ministère de la Mobilité et des Travaux publics, ministère de l'Intérieur et de la Sécurité, la police fédérale et locale et les bourgmestres des communes concernées) permettra peut-être de trouver une véritable solution au problème.

Le contrat de surveillance par une agence privée sera prolongé et des investissements seront faits dans des clôtures physiques. Par ailleurs, des mesures ont été convenues concernant la digitalisation en vue d'améliorer la rapidité des intervenions.

Le Centre européen chargé de lutter contre le trafic des migrants (EMSC) confirme qu'il faudra s'attaquer à cette problématique.

Il prévoit en effet une augmentation importante du nombre de passagers clandestins qui tenteront de rejoindre le Royaume Uni. La crise du coronavirus est une des causes de cet accroissement, tout comme le Brexit imminent. Les nouvelles procédures douanières provoqueront de longues files d'attente, créant plus d'occasions pour les transmigrants de tenter leur chance.

Le gouverneur de la province de Liège a encore fermé récemment le parking autoroutier de Waremme (E40/A3 direction Bruxelles) aux véhicules de plus de > 3,5 ton pour la période (prolongeable) du 31 août jusqu'à la mi-septembre. Motif : problèmes avec les migrants en transit. Cette mesure n'est pas une solution, elle déplace simplement le problème.[14]

Des chiffres belges sur les passagers clandestins

En février 2020, la sénatrice PS Fatima Ahallouch a interpelé le ministre de la Sécurité et de l'Intérieur Pieter De Crem au sujet des opérations Medusa contre le trafic des êtres humains sur les parkings autoroutiers.

Au mois de décembre 2019, des opérations Medusa ont été organisées dans toutes les provinces. Au plan national, 384 suspects ont été arrêtés. 125 transmigrants ont été interceptés et 2 passeurs de migrants ont été pris en flagrant délit.

L'échange d'informations au niveau international a permis d'identifier trois autres passeurs d'êtres humains qui s'étaient cachés parmi les transmigrants. Le nombre de cas enregistrés de trafic des êtres humains était de 575 en 2018 contre 478 en 2017 et 412 en 2016.

Les chiffres relatifs à l'année 2019 ne sont pas encore complets mais le nombre de faits enregistrés jusqu'au mois d'octobre s'élève à 441. On prévoit que la tendance pour l'année 2019 se stabilisera par rapport à 2018.

Il vaut mieux prévenir qu'encourir une amende

Les organisations néerlandaises TLN (Transport en Logistiek Nederland) et Imbema ont publié récemment un livre blanc sur la problématique des transmigrants ("Inklimmers, de problematiek, praktijkvoorbeelden en maatregelen"[15]). Les ports maritimes hollandais sont, eux aussi, confrontés à la même problématique.

CONSEILS POUR COMBATTRE LES INTRUSIONS ILLÉGALES

- Arrêtez-vous le moins possible en cours de route et prenez la route la plus courte pour éviter tout risque.
- Essayez d'éviter les arrêts à risque, c'est-à-dire les arrêts sur les routes du port et tout près des ports.
- Les (semi-)remorques fermées présentent moins de risques que les (semi-) remorques bâchées parce qu'il est plus facile d'entailler une bâche.
- Montez des verrous de sécurité (certifiés) supplémentaires sur les portes arrières de votre (semi-)remorque.
- Evitez de porter des publicités du type "Ferry Transport" sur la semi-remorque parce qu'elles agissent comme un aimant sur les passagers clandestins.
- Contrôlez votre camion avant de partir et après chaque arrêt (câbles TIR, scellés et verrous).
- Les services douaniers britanniques ont élaboré un code de bonnes pratiques, dont une check-list pour le véhicule, avec une série de conditions imposées aux chauffeurs roulant sur le Royaume Uni. L'objectif de cette check-list est d'éviter l'intrusion de passagers clandestins dans les camions. Le non-respect de ce code est lourd de conséquences. La check-list doit être complétée par le chauffeur après chaque arrêt. Elle servira de preuve aux services d'immigration du RU que le chauffeur a tout fait pour écarter les passagers clandestins. Les services douaniers n'accepteront pas que le chauffeur complète le document après son arrivée. Et lorsqu'ils trouveront un passager clandestin dans le camion, aussi bien le chauffeur que son employeur écopera d'une amende de 2000 livres sterling maximum par passager clandestin.

Frais et dispos au volant ?

Un transport nocturne sur vingt est effectué par un chauffeur somnolent.

Qu'il existe une relation entre fatigue et accidents de la circulation n'est pas une nouveauté.

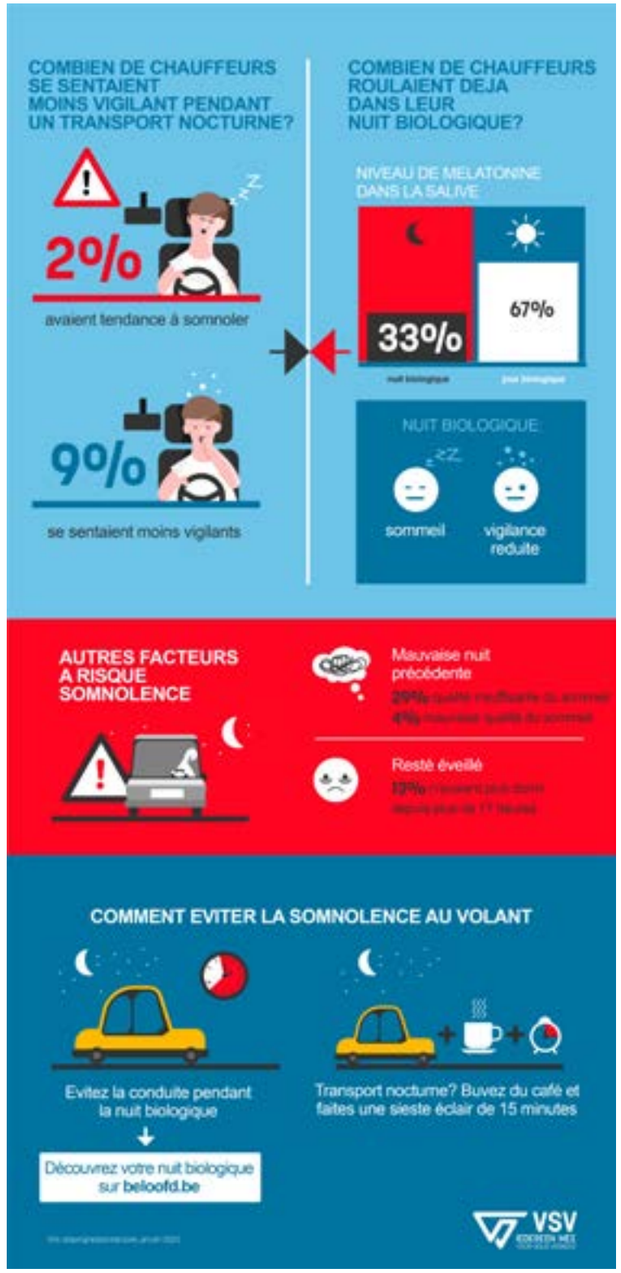
Il ressort des statistiques d'accidents qu'entre 10 et 20% des accidents sont dus à la somnolence.

Dans le cas des accidents sur les autoroutes, ce chiffre grimpe même à 30% ![16]

Une étude récente de décembre 2019 réalisée par la 'Vlaamse Stichting Verkeerskunde' en collaboration avec la police locale et fédérale et un spin off de l'Université d'Etat de Groningue, révèle qu'un transport nocturne sur vingt est effectué par un chauffeur somnolent.

Cette somnolence multiplie le risque d'accident par quatre, par cinq, voire par six. De plus, les conséquences d'un tel accident sont beaucoup plus graves. Comme le chauffeur s'endort, il n'a généralement fait aucune tentative de freinage ou d'évitement.

Ces mesures de somnolence ont été effectuées sur des chauffeurs de voitures particulières, mais les résultats s'appliquent tout aussi bien aux chauffeurs de camion et aux conducteurs d'autocar. Les accidents impliquant ce type de véhicules ont généralement des conséquences encore plus graves qu'avec une voiture particulière, du seul fait que l'impact de ces véhicules est beaucoup plus grand.



Les dangers des microsommeils

La cause la plus fréquente des microsommeils est la fatigue. Ces microsommeils sont des périodes extrêmement courtes de sommeil, entre 1 et 4 secondes, qui se produisent souvent pendant des activités monotones. On ne se rend souvent même pas compte de s'être endormi un instant. C'est précisément pour cette raison que ces microsommeils sont tellement dangereux au volant. Les risques d'accidents sont alors énormes.[17]

Pourquoi cette étude sur la somnolence est-elle si importante pour les chauffeurs professionnels ?

Cette étude, qui n'a été réalisée pour la première fois en Belgique qu'en décembre 2019, prouve toute l'importance d'un sommeil de bonne qualité.

Pour être sûr que les chauffeurs professionnels bénéficient d'un sommeil reposant, ils doivent en toute logique pouvoir disposer de parkings autoroutiers équipés des facilités nécessaires.

C'est un des dadas de l'UBT. Il ne faut pas seulement des places de stationnement en nombre suffisant, mais aussi des parkings autoroutiers suffisamment sécurisés et répondant aux normes d'hygiène.

Un temps pour rouler, un temps pour se reposer

Les chauffeurs professionnels sont tenus de respecter les temps de conduite et de repos imposés par les autorités. Les amendes sanctionnant les infractions aux temps de conduite et de repos ne sont pas tendres. Raison de plus donc pour les pouvoirs publics de donner la possibilité aux chauffeurs de respecter cette réglementation et de prévoir suffisamment de places de stationnement pour poids lourds.

Modifications à partir du 20 août 2020 (Paquet Mobilité) :

Les chauffeurs peuvent prendre deux fois un repos hebdomadaire réduit (de 24 heures au lieu de 45 heures) au cours d'une période de 4 semaines, mais ils doivent compenser ces repos réduits après cette période de quatre semaines.

Les chauffeurs doivent retourner au moins une fois toutes les quatre semaines à leur lieu de résidence ou au centre opérationnel de leur employeur, lequel doit prévoir dans ce cas un hébergement. En aucun cas, le temps de repos hebdomadaire ne peut être pris dans la cabine du camion.

Les chauffeurs peuvent dépasser leur repos journalier (d'une heure) ou hebdomadaire (de deux heures) si cela leur permet de rentrer à leur lieu de résidence ou de se rendre au centre opérationnel de leur employeur.

Dans le cas de doubles équipages, le repos peut être pris lorsque l'autre conducteur reprend le volant et que le premier chauffeur n'effectue aucun travail.

Temps de conduite ininterrompu	Maximum 4 heures 30
Interruption du temps de conduite	Au minimum 45 minutes consécutives 4 heures 30 — 45 minutes *OU* Fractionnement de l'interruption: minimum 15 minutes, suivies d'une interruption de 30 minutes minimum (ordre obligatoire) 2 heures — 15 minutes — 2,5 heures — 30 minutes
Temps de conduite journalier	Maximum 9 heures entre 2 temps de repos journaliers ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire 2 x par semaine prolongation jusqu'à 10 heures possible
Temps de repos journalier normal	= Au moins 11 heures consécutives par période de 24 heures *OU* = Fractionnement en 2 périodes est possible: minimum 3 heures ininterrompues, suivies de 9 heures ininterrompues (ordre obligatoire) 4 heures 30 — 3 heures — 4 heures 30 — 9 heures
Temps de repos journalier raccourci	Minimum 9 heures consécutives Au maximum 3 x entre 2 temps de repos hebdomadaire (il n'y a plus de compensation)
Temps de conduite hebdomadaire	Pas plus de 56 heures
Temps de conduit par 2 semaines	Le total du temps de conduit de 2 semaines consécutives peut jamais dépasser 90 heures
Temps de repos normal	Au moins 45 heures (pas dans la cabine!) ne peut pas commencer plus tard qu'avant la fin de 6 périodes de 24h à compter de la fin du dernier temps de repos hebdomadaire
Temps de repos hebd. raccourci	Minimum 24 heures – moyennant compensation en bloc avant la fin de la troisième semaine
Temps de repos sur une période de 2 semaines consécutives	2 temps de repos hebdomadaire normal (minimum 45 heures) *OU* 1 temps de repos hebd. normal et 1 temps de repos hebd. raccourci de 24 h. au moins (moyennant compensation).

Les premiers et les derniers de la classe

A la question de savoir quels parkings autoroutiers belges méritent le titre de meilleur parking, les répondants citent avant tout les parkings de Kalken, Wetteren et Tessenderlo.

Les parkings du Grand-Bigard sont souvent cités comme les plus mauvais.

Et chez nos voisins?

A la question de savoir quels parkings à l'étranger pourraient servir d'exemple, on cite l'Allemagne (Autohofen) et la France. Les raisons sont évidentes.

Il y a beaucoup plus de places de stationnement réservées aux poids lourds et aux autocars.

Les installations sanitaires sont mieux entretenues et plus faciles d'accès (des heures d'ouverture plus souples), tandis que les repas au resto sont moins chers et de meilleure qualité. Par ailleurs, les parkings autoroutiers dans ces pays sont généralement mieux aménagés et sécurisés, les places de stationnement sont à l'écart de l'autoroute, permettant aux chauffeurs de se reposer dans de meilleures conditions, et les parkings sont généralement mieux entretenus que dans notre pays.

La Belgique et d'autres pays se font taper sur les doigts par la Commission européenne

La Belgique, mais aussi l'Italie, la Bulgarie, la Roumanie, la Slovénie, la Grèce, l'Estonie et la Lettonie se sont fait taper sur les doigts en mai 2020 par la Commission européenne pour manque d'informations sur les places de stationnement réservées aux camions.

Ces huit pays ont omis de mettre à disposition de manière digitale les informations concernant les places de stationnement sécurisées pour poids lourds. La Commission leur a donné quatre mois, à partir de mai 2020, pour rectifier cette omission ou pour réagir, sous peine de poursuites judiciaires.

A la date de publication de notre livre noir, nous attendons toujours la réponse du monde politique à notre demande de savoir si la Belgique a entretemps rempli ses obligations.

Où dormir cette nuit ?

D'après l'étude sur la sécurité des parkings pour poids lourds réalisée en 2019 par la Commission européenne, l'Europe ne compte qu'environ 7.000 places de stationnement sécurisées pour poids lourds. Des cacahuètes quand on sait que 400.000 camions sillonnent chaque jour nos routes en Europe. Selon cette étude, même si on compte aussi les places de stationnement non sécurisées, seulement 300.000 places de parking sont disponibles, ce qui est bien trop peu !

Il ne faut dès lors pas s'étonner que les routiers doivent se garer fautivement ou illégalement le long des autoroutes belges. Combien de routiers ne sont pas contraints de stationner sur la bande d'arrêt d'urgence et sur les voies de décélération et d'accélération des parkings autoroutiers ?

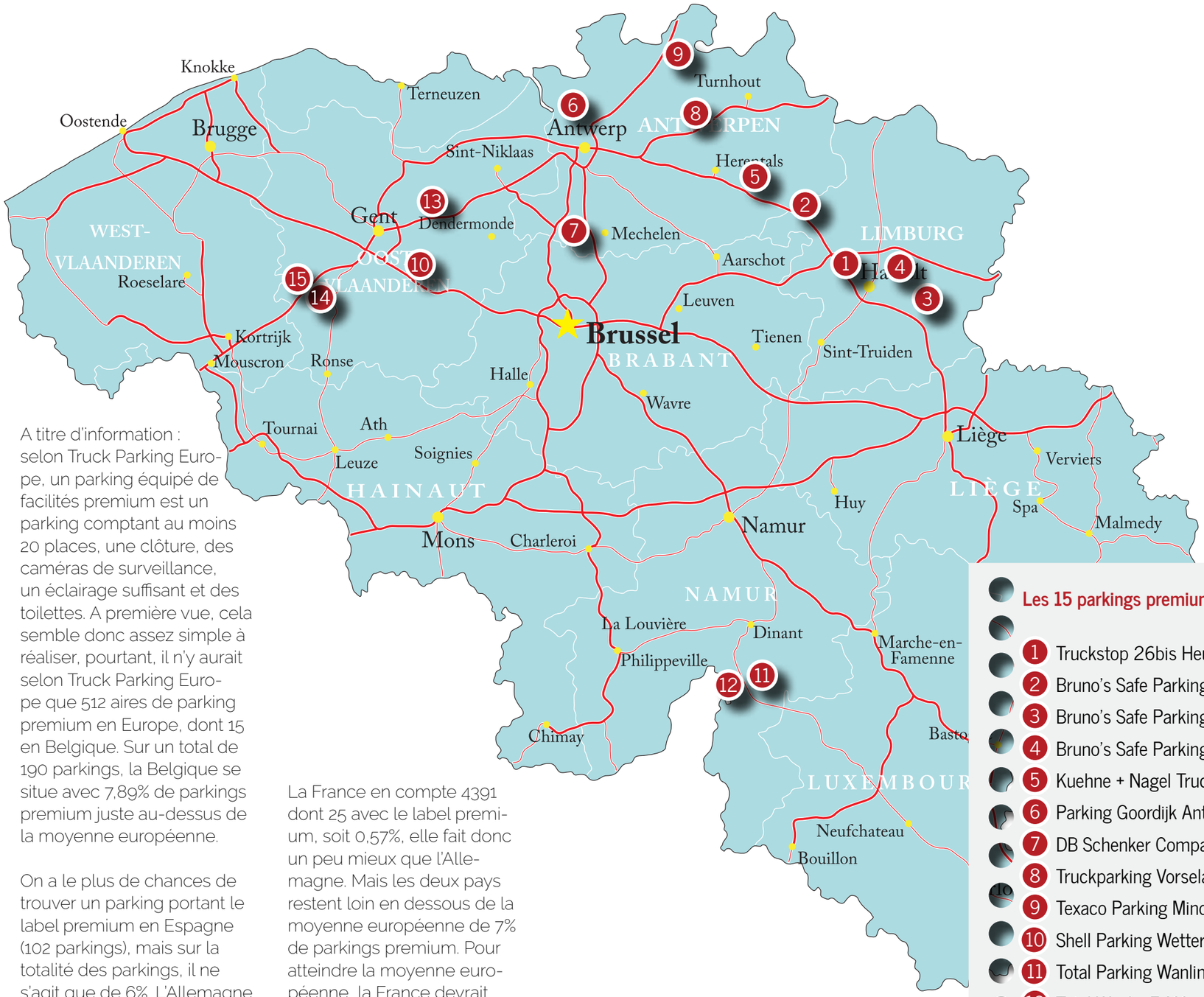
Selon Truck Parking Europe, la plateforme hollandaise de réservation de places de stationnement pour poids lourds, l'Europe comptait en 2019 36.462 aires de parking dont 7309 avaient au moins 20 places. De ces 7309, seuls 512 aires de parking obtiennent le label 'premium', soit 7% seulement de la totalité.

On retrouve des parkings pour poids lourds relativement bien sécurisés surtout en Espagne, mais aussi aux Pays-Bas, en Allemagne et même en Belgique.

A titre d'information : selon Truck Parking Europe, un parking équipé de facilités premium est un parking comptant au moins 20 places, une clôture, des caméras de surveillance, un éclairage suffisant et des toilettes. A première vue, cela semble donc assez simple à réaliser, pourtant, il n'y aurait selon Truck Parking Europe que 512 aires de parking premium en Europe, dont 15 en Belgique. Sur un total de 190 parkings, la Belgique se situe avec 7,89% de parkings premium juste au-dessus de la moyenne européenne.

On a le plus de chances de trouver un parking portant le label premium en Espagne (102 parkings), mais sur la totalité des parkings, il ne s'agit que de 6%. L'Allemagne compte le plus grand nombre d'aires de parking (8.241), mais seulement 36 obtiennent le label premium (soit 0,44% du total).

La France en compte 4391 dont 25 avec le label premium, soit 0,57%, elle fait donc un peu mieux que l'Allemagne. Mais les deux pays restent loin en dessous de la moyenne européenne de 7% de parkings premium. Pour atteindre la moyenne européenne, la France devrait multiplier par dix le nombre de parkings premium (pour le porter à 307) et l'Allemagne même par seize (pour le porter à 576) ![18]



Le nombre de places de stationnement réservables pour poids lourds a connu une augmentation significative en 2019 : de 36 à 86. Les routiers et les entreprises de transport disposent ainsi de plus de possibilités de réserver une place de stationnement garantie sur un parking sécurisé.

Les 15 parkings premium en Belgique selon Truck Parking Europe

1. Truckstop 26bis Heusden-Zolder
2. Bruno's Safe Parking Tessenderlo
3. Bruno's Safe Parking Munsterbilzen
4. Bruno's Safe Parking Genk
5. Kuehne + Nagel Truck Parking Geel
6. Parking Goordijk Antwerpen Noorderlaan
7. DB Schenker Company Parking Willebroek - Westdijk
8. Truckparking Vorselaar E34 - direction Antwerpen
9. Texaco Parking Minderhout E19 - direction Breda
10. Shell Parking Wetteren Zuid E40 - direction Brussel
11. Total Parking Wanlin E411 - direction Luxemburg
12. Total Wanlin E411 - direction Brussel
13. Total Parking Kalken E17 - direction Gent
14. Total Kruishoutem E17 - direction Gent
15. Total Kruishoutem E17 - direction Kortrijk

Applis parking: une question difficile

La Commission européenne a présenté en 2019 son propre label de qualité SSTPA, mais force est de constater que différentes organisations utilisent leur propre système de certification. Pourtant, l'utilisation uniforme d'un standard européen est la seule manière de développer une appli parking efficace. Problème supplémentaire : les organisations qui fournissent des informations sur les parkings sécurisés en Europe sur leur site internet ou au moyen d'une application demandent souvent une cotisation pour accéder à leurs informations (TAPA) ou demandent aux exploitants de parkings de devenir membre cotisant s'ils souhaitent la reprise de leur parking sur le site internet ou dans l'application (Esporg, VEDA).

Voici une évaluation des différents acteurs qui offrent aux entreprises et/ou chauffeurs la possibilité d'obtenir des informations sur les places de stationnement (disponibles), sécurisées ou non.

www.truck-parking.com

VEDA est une association allemande de parkings autoroutiers qui offre la possibilité de réserver une place de stationnement sur son site internet www.truck2park.de. Les parkings repris ont tous payés pour obtenir une cotation. Il y a un label premium et un label de qualité, le label premium diffère en ce qu'il tient compte de la présence d'un système de comptage, de barrières et d'une attestation délivrée au chauffeur concernant l'heure d'arrivée et de départ du parking. Inconvénients du site internet: il ne reprend que les parkings situés sur le territoire allemand qui ont payé.

www.tapa-global.org/standards/psr/secure-parking-online-tool.html

TAPA est un acteur global qui utilise son propre standard appelé PSR. Voir plus haut. Pour utiliser l'application, il faut devenir membre de l'organisation et payer une cotisation annuelle de 2.000 euros. Comme nous ne sommes pas membres, nous sommes dans l'impossibilité d'évaluer l'application et l'information fournie.

https://app.esporg.eu/#/parkings/filterparking

ESPORG (European Safe Parking Organisation) est l'association européenne de toutes les organisations intéressées par la disponibilité de places de stationnement sécurisées pour poids lourds et services connexes. ESPORG déclare réunir les acteurs suivants : places de stationnement sécurisées pour poids lourds, entreprises de transport, chargeurs et logisticiens.[19]

ESPORG a été créé en 2010 et son bureau principal est situé à Zolder en Belgique. Un des fondateurs est Dirk Penasse, à l'époque étroitement lié au parking sécurisé pour poids lourds 26bis à Heusden-Zolder. Monsieur Penasse occupe toujours la fonction de manager général d'ESPORG. L'organisation est fortement liée à l'organisation patronale internationale IRU. Sur son site internet, l'organisation dit être fière de son appartenance à IRU qui est une « organisation partenaire ». Tout comme IRU, ESPORG entretient de bonnes relations avec les instances européennes.

ESPORG a repris intégralement sur son site internet et dans son application le système de certification européen SSTPA exposé par la Commission européenne dans son rapport sur la sécurité des parkings pour poids lourds.[20] Le rapport signale que les normes de sécurité et des services ont été développées par un groupe de travail dont ESPORG faisait partie.[21] Le président d'ESPORG, Michael Nielsen, a occupé pendant des années la présidence d'IRU à Bruxelles et était, tout comme le responsable politique de la commission transport Frederik Rasmussen (qui avait commandité le rapport) citoyen danois.

Le rapport utilise quatre niveaux de sécurité, bronze, argent, or et platine, qu'ESPORG utilise également sur son site internet.[22] ESPORG utilise en plus un propre système de cotation de cinq niveaux pour la sécurité (1 à 5 cadenas) et une cotation pour les services offerts de cinq niveaux également (1 à 5 étoiles).[23]

L'organisation donne sur son site internet un aperçu des parkings sécurisés, mais quand nous demandons la liste pour la Belgique, l'écran n'affiche que huit parkings :

Un seul parking en Belgique se voit attribuer une cotation de sécurité ESPORG de quatre cadenas : le Parking Total à Kalken. Aucun autre parking ne se voit attribuer un, deux ou trois et certainement pas quatre cadenas de sécurité.

Truck Parking Europe parle de 190 aires de stationnement en Belgique dont 15 parkings premium qui sont donc équipés de caméras, d'une clôture et d'un éclairage suffisant. Comment se fait-il que ces parkings sont absents du site internet d'ESPORG ? Parce qu'ESPORG reprend uniquement les parkings de leurs membres (cotisants) ou sponsors dont Total ?

TRUCK PARKING EUROPE

https://app.truckparkingeurope.com

Truck Parking Europe, appelé ci-après TPE, est un site internet et une application qui donnent aux entreprises de transport et routiers un aperçu de toutes les places de stationnement en Europe. C'est une plateforme conviviale qui permet de trouver et de réserver des places de stationnement sécurisées.[24]

La plateforme de réservation est gratuite pour les routiers, les transporteurs et les entreprises de transport. Le modèle commercial est basé sur une commission prélevée sur les places de parking réservées via la plateforme.

Le chauffeur peut introduire sa route et l'appli lui donne les parkings recommandés sur sa route avec un détour maximum de 3 kilomètres. Il peut évaluer pour chaque aire de stationnement les facilités et équipements offerts, le nombre de places de stationnement, etc. On ne peut réserver une place que sur 86 aires de parking, très peu donc sur un total d'environ 36.500 parkings.

Pour la Belgique, il s'agit de trois aires de parking : Kuehne + Nagel – Geel Sleeping Truck – Tubize Dépt De Magermannen – Kalmthout.

Le site internet et l'application sont gratuits et conviviaux, seules les possibilités de sélection (choix des facilités) ne sont pas toujours claires. Une sélection faite à deux moments différents ne donne pas toujours les mêmes résultats. Mais la gratuité de l'application et du site internet et le fait que les exploitants de parking ne doivent pas payer ni devenir membre cotisant s'ils veulent la reprise de leur parking dans la base de données, constituent un atout non négligeable. Si la Commission européenne devait soutenir (financièrement) l'initiative en attribuant à tous les parkings le label SSTPA, l'Europe disposerait enfin d'une application parking uniforme, utile et efficace.

Nos conclusions : MANQUE DE SÉCURITÉ MANQUE DE PLACES MANQUE DE CONFORT

La conclusion de notre premier livre noir sur les parkings reste de mise : manque de sécurité, manque de places, manque de confort. 14 ans et autant de ministres plus tard, la situation n'a pas changé fondamentalement.

Pendant la crise corona, les chauffeurs de camion étaient appelés la plaque tournante de l'économie, ils étaient les héros qui ont assuré l'approvisionnement des supermarchés, des pharmacies et des hôpitaux. Pourtant, depuis toutes ces années que nous évaluons les parkings autoroutiers, peu d'efforts ont été réalisés pour améliorer la vie sur la route, la sécurité, le confort et les conditions hygiéniques des routiers. Pourtant, un chauffeur reposé, n'est-ce pas un chauffeur sûr et vigilant ?

Se basant sur les résultats de l'enquête menée parmi les chauffeurs de camion, de camionnette et d'autocar, l'UBT formule les recommandations suivantes.

Prévoir plus de places réservées exclusivement aux routiers, des zones calmes et réservées sur les parkings, inaccessibles aux autres usagers de la route et suffisamment à l'ombre pour permettre aux chauffeurs de passer une bonne nuit.

Améliorer la qualité des parkings (pour poids lourds) par l'installation de caméras, de barrières, voire d'un système d'identification dans la zone réservée aux poids lourds.

Motiver les employeurs à rembourser les frais des parkings sécurisés payants. Il n'est pas normal que le chauffeur doive payer sa sécurité de sa poche.

Améliorer le confort des chauffeurs sur les parkings : installations sanitaires propres et accessibles 24 heures sur 24, wifi qui fonctionne, suffisamment de poubelles régulièrement vidées, éclairage suffisant des parkings, … Les autorités devraient intégrer ces critères dans les contrats de concession conclus avec les exploitants de parkings en se basant à cet effet sur le rapport de la Commission européenne qui formule toute une série de recommandations. Elles devraient aussi contrôler le respect de ces clauses.

Veiller à ce que les chauffeurs puissent manger des repas sains pour un prix raisonnable dans les restos et les shops autoroutiers, en leur accordant par exemple une « réduction professionnelle ». Un chauffeur frais au volant profite à la sécurité de tous les usagers de la route. Ce point pourrait, lui aussi, être repris dans les contrats de concession.

Renforcer la police de la route, accroître le nombre de patrouilles. Les services de gardiennage privés n'ont pas la compétence de faire respecter la loi, ils ont tout au plus un effet dissuasif. Les policiers peuvent, eux, faire des contrôles d'identités, procéder à des arrestations, …

Les autoroutes belges relèvent de la compétence de la Police de la route. Celle-ci est composée de neuf unités provinciales de circulation qui comptent au total 958 membres du cadre opérationnel et 126 membres du personnel administratif et logistique.

Le terrain d'action de la police de la route sur le plan géographique concerne :

Les autoroutes et routes assimilées (voies publiques pouvant être considérées comme autoroutes parce qu'elles présentent grosso modo les mêmes caractéristiques comme l'absence d'intersections à niveau, deux chaussées à sens unique au minimum, séparées et indépendantes ; accessibles via des complexes d'accès spécialement aménagés).

Les routes ou parties de voies publiques qui sont confiées à la police fédérale de la route par convention.[25]

Sources

1. Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks Final Report, Februari 2019 Written by:
Rob de Leeuw van Weenen, Sean Newton, Menno Menist (Panteia) Frédéric Maas, Dirk Penasse, Michael Nielsen (ESPORG) Aristos Halatsis (CERTH-HIT) Toni Männistö (CBRA) Iraklis Stamos (IRU) Peter Paul Ruschin (DEKRA).

2. https://www.truckveilig.be/interview-met-vlaams-minister-van-mobiliteit-en-openbare-werken-lydia-peeters/

3. https://www.lydiapeeters.be/

4. La Nouvelle Gazette, 9 oktober 2019

5. Plan Mobilité et Infrastructures pour tous 2020-2026 - http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%c3%a9/plan_mobilite_infrastructures_2020-2026_repartition_budgetaire.pdf

6. https://www.elkevandenbrandt.be/

7. La déclaration de politique générale du gouvernement bruxellois - p.81 - http://www.parlement.brussels/wp-content/uploads/2019/07/07-20-D%C3%A9claration-gouvernementale-parlement-bruxellois-2019.pdf

8. Label a succédé au projet Setpos (Secure European Truck Park Operational Services) organisé de 2006 à avril 2010. Label a ensuite été poursuivi/repris par l'IRU qui a créé Esporg à cette fin. Esporg existe toujours et son site internet possède une application de cotation de parkings sécurisés.

9. VEDA (Vereinigung Deutsche Autohöfe) est une organisation qui attribue un score aux seuls parkings allemands. Le site www.truck-parking.com permet aux chauffeurs de réserver une place sûre.

10. PSR (Parking Security Requirement) est une cotation officielle donnée par la TAPA (Transported Asset Protection Association), une organisation internationale qui réunit fournisseurs de services logistiques, transporteurs et autres en vue de limiter les pertes tout au long de la chaîne logistique.

11. Vlaamse Stichting Verkeerskunde - https://www.vsv.be/

12. BSI & TT Club Cargo Theft Report 2020 2019 Data / February 19, 2020.

13. https://www.lydiapeeters.be/

14. Flows - 02/09/2020

15. https://www.tln.nl/app/uploads/2020/07/Whitepaper-inklimmers-juli-2020.pdf

16. Vlaamse Stichting Verkeerskunde - https://www.vsv.be/

17. Vlaamse Stichting Verkeerskunde - https://www.vsv.be/

18. https://www.nieuwsbladtransport.nl/

19. https://www.esporg.eu/fr/

20. Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks Final Report, Februari 2019 Written by:
Rob de Leeuw van Weenen, Sean Newton, Menno Menist (Panteia) Frédéric Maas, Dirk Penasse, Michael Nielsen (ESPORG) Aristos Halatsis (CERTH-HIT) Toni Männistö (CBRA) Iraklis Stamos (IRU) Peter Paul Ruschin (DEKRA).

21. The common standard on security and service has been developed by the study's standardisation working group composed of: Panteia (chair), ESPORG, TAPA, DEKRA, IRU and Kuehne & Nagel: Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks Final Report, Februari 2019, p 11.

22. Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks Final Report, Februari 2019 p 11-12.

23. La cotation du niveau de sécurité et de la qualité des services date encore du projet Label de la Commission européenne de 2010.

24. https://www.truckparkingeurope.com/fr/

25. https://www.police.be/5998/fr/a-propos/police-administrative/direction-de-la-police-de-la-route

Lisez aussi nos autres dossiers

Livres noirs précécents

Le livre noir en est déjà à sa neuvième édition.
Les 8 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 : http://tinyurl.com/UBT-livre-parking-2015
Livre parkings 2018 : http://tinyurl.com/UBT-livre-parking-2018
Livre parkings 2019 : http://tinyurl.com/UBT-livre-parking-2019

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 : https://tinyurl.com/2019-Livrenoir-Dumpingsocial

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

Vous souhaitez suivre de près les actions que l'UBT a déjà menées ces dernières années contre le dumping social ? Visitez www.stopsocialdumping.org

Uber

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

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

Suivez l'UBT en ligne

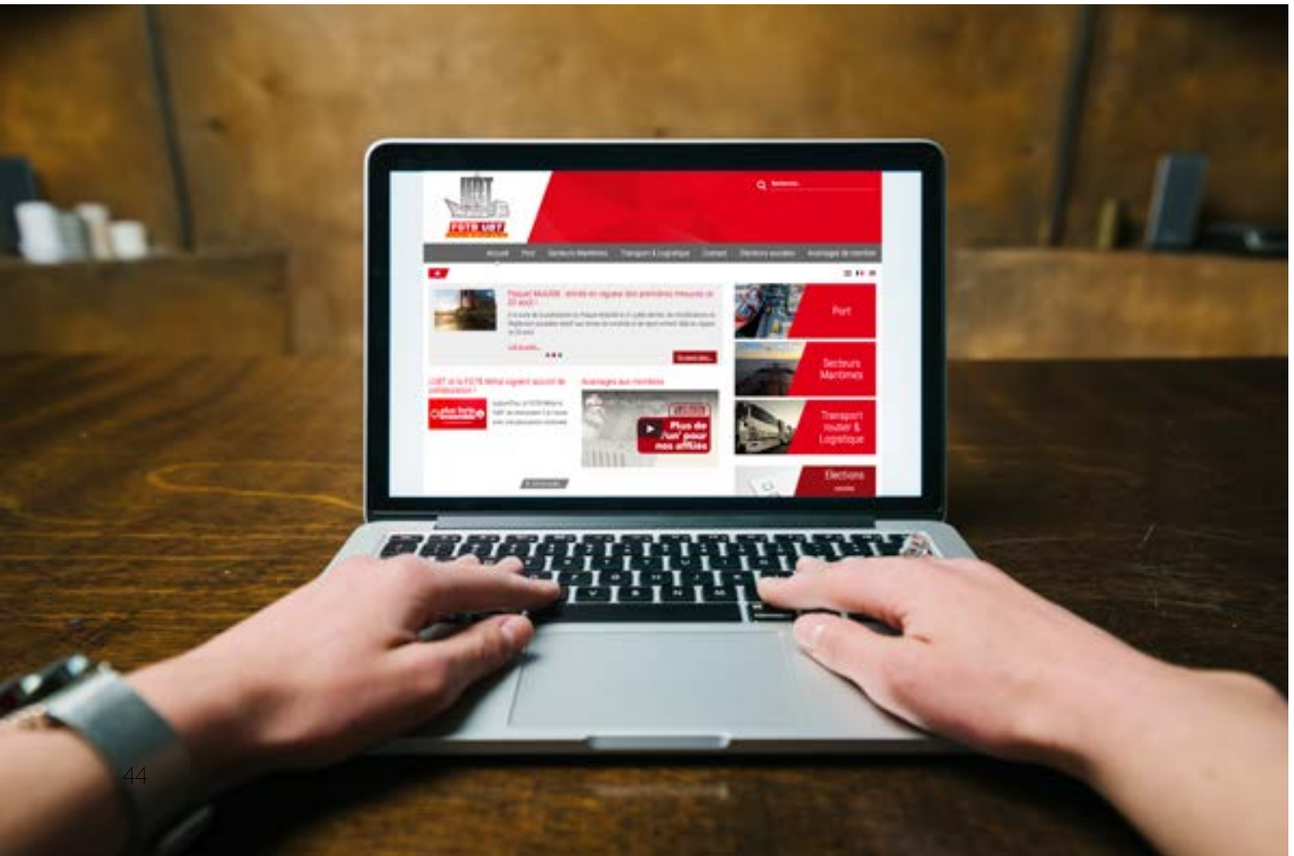
www.ubt-fgtb.be

www.facebook.com/UBT.FGTB.Transport.et.Logistique/

twitter.com/UBT_FGTB

www.instagram.com/btb_ubt/

www.linkedin.com/company/26536285

youtube.com/c/BTBUBT

wa.me/32474942725