FGTB UBT
Ensemble, on est plus forts

MANQUE DE PLACES
MANQUE DE SÉCURITÉ
MANQUE DE CONFORT

LIVRE NOIR
PARKINGS AUTOROUTIERS BELGES

juin 2023

Table des matières

4 La parole à nos chauffeurs

22 Meilleur et pire parking

24 Où existe-t-il encore des possibilités ?

27 Brève conclusion

28 Qu'en est-il des communes ?

29 Un regard sur l'étranger

34 Norme européenne en matière de stationnement

35 Resoudre des problèmes de base grâce à la technologie moderne : applications de parking

39 Conclusion

40 Lisez aussi nos autres dossiers

41 Suivez l'UBT en ligne

Avant-propos

Le livre parking de l'UBT-FGTB, une enquête sur l'état des parkings (auto)routiers belges, en est à sa dixième édition. Un bel anniversaire à mettre à l'honneur, mais une question majeure se pose : y a-t-il quelque chose à fêter cette fois ?

Car, en définitive, nous espérons pouvoir clôturer cette série par le constat d'une Belgique équipée de parkings en suffisance, confortables et sécurisés, où l'ensemble de nos chauffeurs professionnels puissent se reposer dans de bonnes conditions.

Après 16 années de suivi, de publications et de questions, sommes-nous plus avancés qu'en 2007 ?

À notre grand regret, force est de constater que la réponse est **NON**, une fois de plus.

Une fois encore, les conclusions restent identiques :

- **Trop peu de parkings**
- **Parkings trop peu sécurisés**
- **Parkings trop chers**
- **Parkings trop sales**

Rien n'aurait-il donc changé ?

Si, bien sûr, les parkings (auto) routiers sont rénovés au compte-gouttes.

Mais une fois les travaux de réfection réalisés, ces parkings satisfont-ils à toutes les conditions voulues pour offrir aux chauffeurs professionnels un lieu de repos confortable? Disposent-ils des équipements nécessaires ?

À notre grand regret, nous devons répondre une fois de plus par la négative.

Aussi avons-nous décidé d'adopter, pour ce livre parking, une approche quelque peu différente.

Ne nous cantonnant pas à ce qui fait défaut, nous voulons également inspirer et formuler des attentes claires, car pour le chauffeur moyen, un parking autoroutier n'est qu'un arrêt occasionnel, de courte durée. Pour nos chauffeurs professionnels (de poids lourd comme d'autocar), c'est en revanche une partie de leur vie. Un lieu où ils se reposent, mais où ils doivent également se détendre, manger, se doucher et dormir.
Un lieu dont il peuvent donc attendre plus, voire même, dont ils doivent attendre plus.

Frank MOREELS
Président de l'UBT

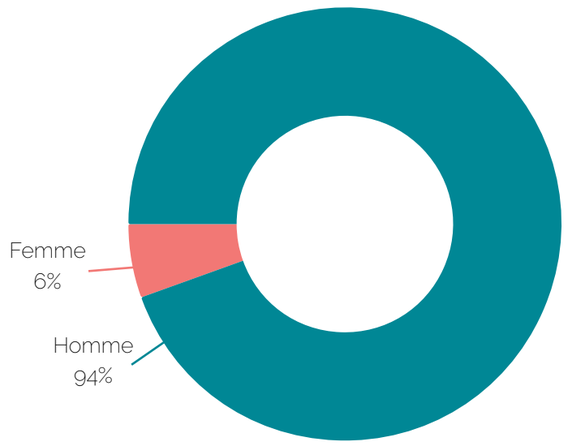
La parole à nos chauffeurs

Bien entendu, lorsqu'il s'est agi d'élaborer cette édition, nous avons également écouté ce que nos chauffeurs avaient à nous dire.

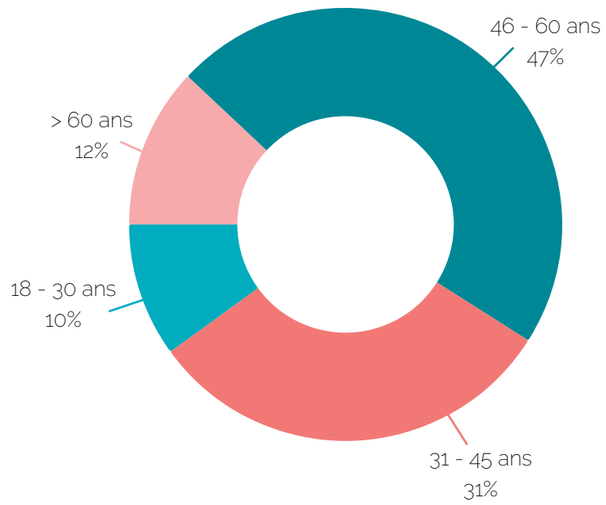
Forts de leur expérience quotidienne, ils sont en effet les mieux placés pour procéder à une analyse correcte de la situation belge actuelle.

Pour ce questionnaire, nous avons pu compter sur le concours de 389 chauffeurs. Parmi eux, une minorité de femmes (6 %).

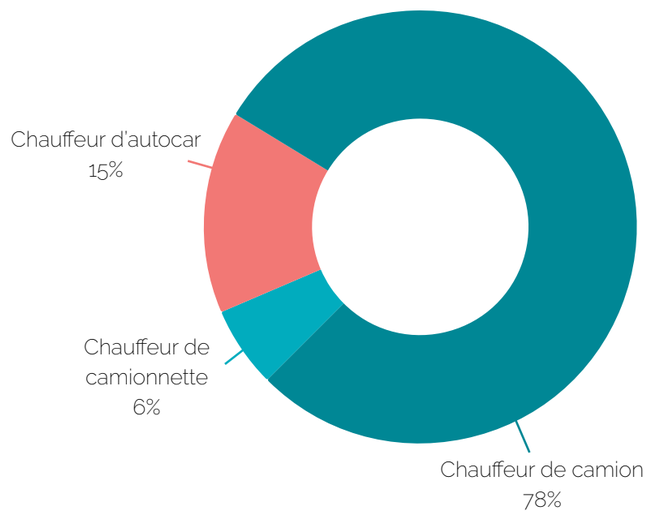
Sexe



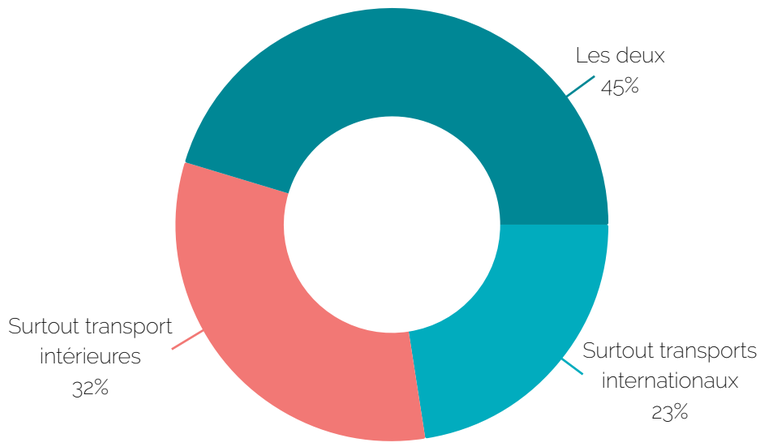
Âge



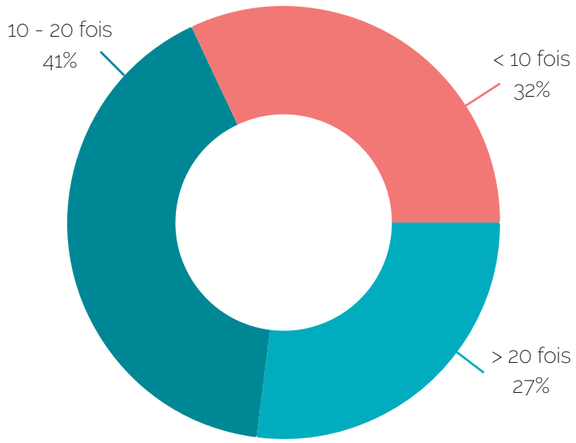
Profession



Quel type de transport effectuez-vous ?



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



Une grande majorité des répondants sont chauffeurs de camion (78 %), un peu plus de 15 % conduisent un autocar et les 6 % restants sont chauffeurs de camionnette.

23 % des personnes interrogées ne circulent que sur le territoire national, les pour cent restants se déplaçant à l'international ou sur les deux plans.

Nos répondants ont suffisamment d'expérience avec les parkings autoroutiers, la plupart s'y arrêtant plus de 10 fois par mois. Plus d'un quart d'entre eux y font halte plus de 20 fois par mois. S'agissant d'évaluer la qualité de ces dispositifs, personne n'est donc mieux placé que ces chauffeurs rodés à de telles expériences.

Trouver une place de parking reste problématique : 90% des chauffeurs doivent chercher longtemps un endroit pour passer la nuit.

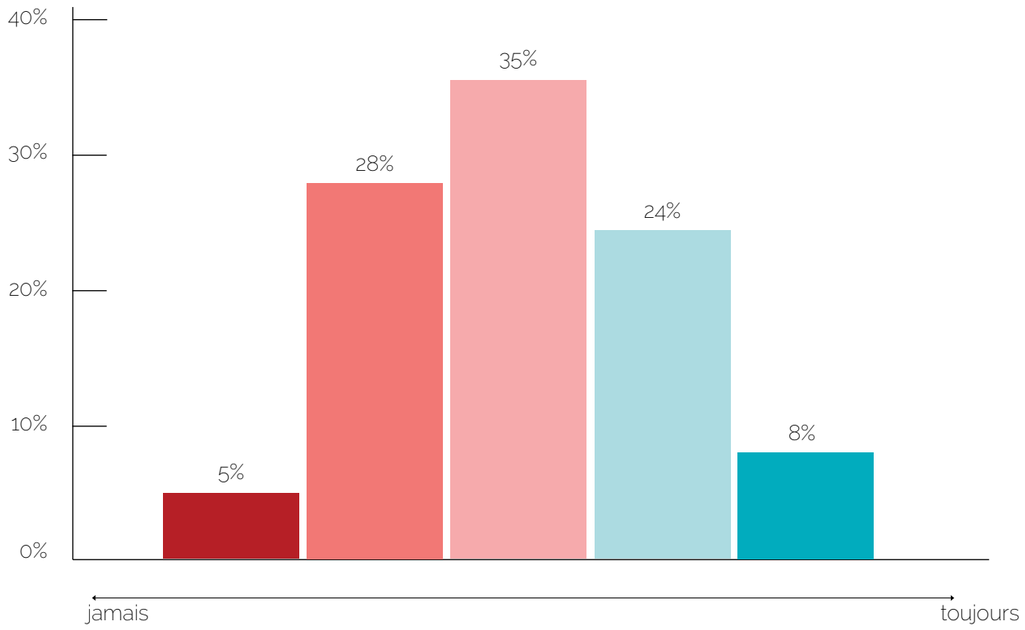
Pour un chauffeur, trouver une place où stationner son véhicule est essentiel. Il ne s'agit pas seulement de respecter ses temps de conduite et de repos, mais aussi son propre bien-être. Un moment pour se reposer, étendre ses jambes, engager la conversation avec des collègues de la profession, utiliser les sanitaires ou encore boire ou manger un petit quelque chose.

Quand il s'agit de prendre une courte pause, généralement durant la journée et donc à un moment relativement variable, plus de 4 répondants sur 10 font état de la difficulté de stationner correctement leur véhicule sur une place sécurisée.

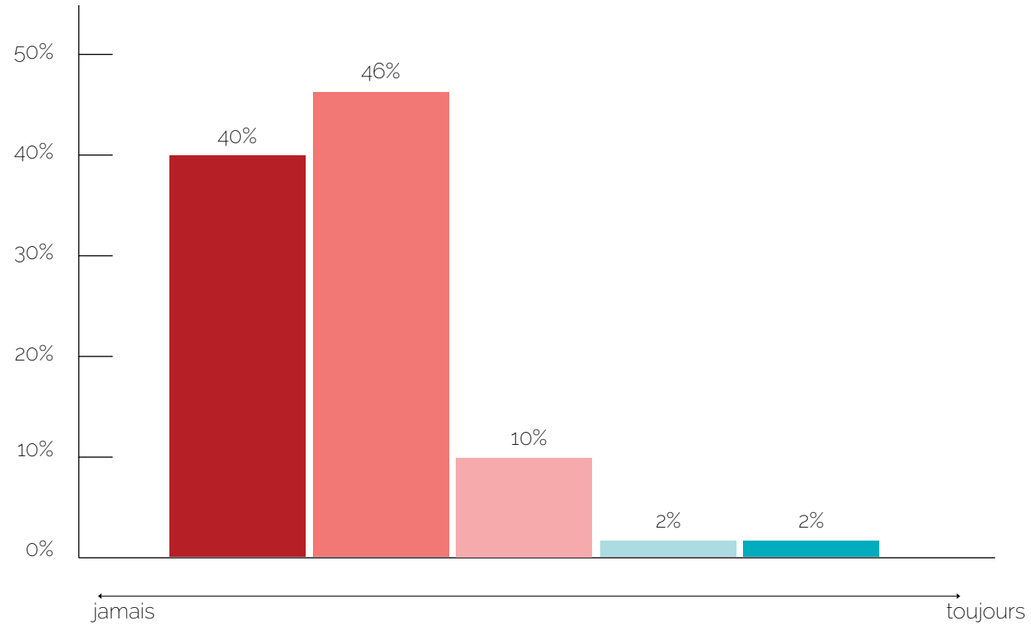
Moins d'1 répondant sur 10 indique qu'il trouve toujours une place rapidement.

Quand vient le moment de trouver un endroit pour passer la nuit, la situation devient tout simplement dramatique. Près de 9 chauffeurs sur 10 déclarent ainsi qu'ils ne parviennent presque jamais à trouver un emplacement, ce qui pose problème, pour plusieurs raisons.

Pour ma courte pause, je trouve rapidement une place



Pour ma nuit de repos, je trouve rapidement un endroit



Les chauffeurs doivent désormais choisir entre la peste et le choléra : une amende pour mauvais stationnement ou une amende pour dépassement des heures de conduite. Cela ne peut plus durer.

Ce problème se pose pour plusieurs raisons. Premièrement, il est important de pouvoir faire une pause à un endroit à la fois bien équipé et sûr, ce qu'un manque de place ne permet pas, bien entendu.

Soumis à des temps de conduite et de repos.

De plus, un chauffeur ne peut pas chercher sans fin : il est lié à un régime strict de temps de repos et de conduite. D'un côté, l'employeur attend du chauffeur qu'il avance le plus loin possible dans le parcours prévu durant ce laps de temps et, de l'autre, il est important pour le chauffeur de trouver un endroit de qualité, surtout pour se reposer la nuit.

Et que dire du week-end de repos, qui ne peut pas être pris dans la cabine (sauf s'il s'agit d'un week-end de repos abrégé)... Le chauffeur doit donc non seulement trouver une place de stationnement sûre, mais également un lieu adapté pour prendre son week-end de repos en dehors de la cabine.

Situations mettant la vie en danger.

Par ailleurs, on observe bien souvent que ce manque de places, combiné à l'obligation de respecter les temps de conduite et de repos, engendre régulièrement des situations potentiellement mortelles sur nos routes.

Les chauffeurs doivent se stationner en double file, sur la bande d'arrêt d'urgence ou se ménager une place dans un espace indéfini... Ces situations doivent être évitées et mettent une énorme pression négative sur la profession et sur son image de marque.

On remarque également que ce manque manifeste de possibilités de stationnement et d'infrastructures engendre des conflits et des surcharges à d'autres endroits.

Trouver une place appropriée reste un défi.

Plus de la moitié des répondants essaient d'examiner à l'avance vers quel parking ils peuvent se diriger pour faire halte.

Lorsqu'il s'agit de trouver un parking, de nombreuses possibilités se présentent au chauffeur. Toutefois, l'une des solutions les plus souvent privilégiées reste de « tournicoter » et de chercher ce qu'il peut trouver, ce qui s'explique peut-être par la difficulté d'obtenir des informations correctes (voir infra). À cet égard, la plupart des chauffeurs se réfèrent à la signalisation autoroutière, sans oublier la recherche sur GPS, autre outil fréquemment utilisé.

La dernière méthode consiste à utiliser une application spécialisée. Si cette approche est peut-être porteuse d'avenir, elle n'est toutefois pas encore ancrée dans les habitudes de chacun. Elle doit aussi encore faire ses preuves pour constituer une solution à part entière, qui rassemble toutes les informations nécessaires à des chauffeurs en déplacement constant à travers les pays et les régions.

Les informations sur les places de parking disponibles sont introuvables.

Pour les chauffeurs, trouver une place de parking inoccupée pour stationner leur poids lourd et/ou leur autocar relève dès lors d'un exercice quelque peu cauchemardesque.

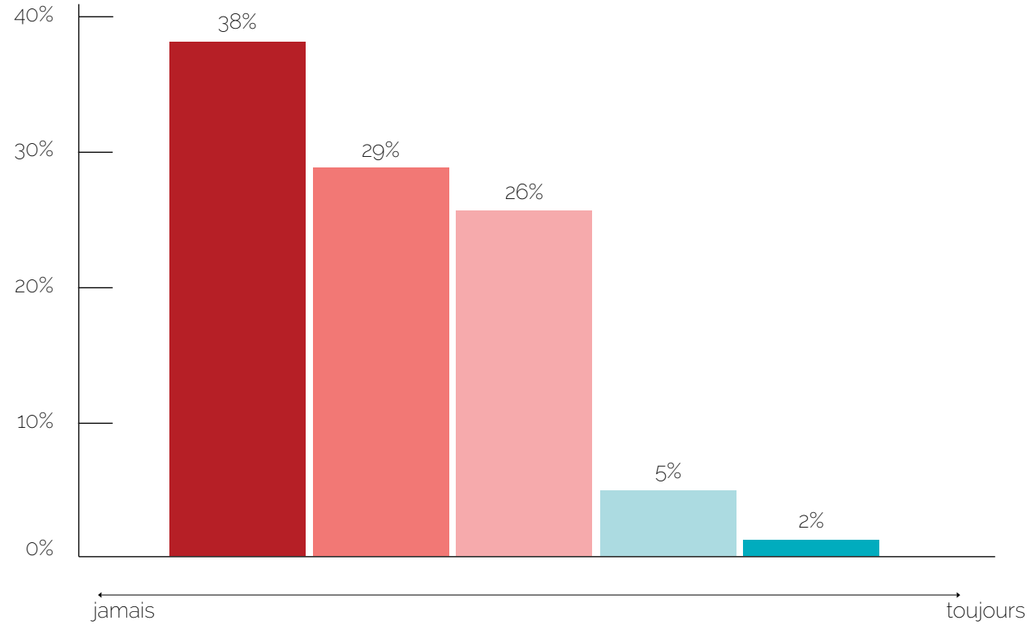
Outre le manque généralisé d'emplacements disponibles, il est également presque impossible pour eux de trouver rapidement et aisément des informations sur la disponibilité des places de stationnement.

Au hasard.

Pour le chauffeur, identifier un endroit où il pourra se stationner constitue donc à chaque fois la même « partie de plaisir ». À une époque où technologie et connectivité sont reines, il est absurde qu'une corporation entière de travailleurs dits « essentiels » (tels qu'on les a qualifiés lors de la pandémie de coronavirus) doive procéder de la sorte.

Sans transport, le monde est à l'arrêt, mais on oublie toujours qu'au volant de ces véhicules, il y a des êtres humains.

Trouver des informations sur les places de parking disponibles, c'est simple et rapide



Pour la moitié des chauffeurs, la qualité des commerces est inférieure à la norme.

Les commerces disponibles ne satisfont clairement pas les attentes des chauffeurs. Pour près de la moitié d'entre eux, l'offre disponible est médiocre, tant pour la nourriture que pour les boissons. ⅓ des répondants situent cette offre dans la moyenne et moins de 4 % la jugent très bonne.

Offre nourriture.

Ce constat n'est pas anodin, de nombreux chauffeurs ne marquant pas un arrêt pour un snack rapide, mais comptant sur cette offre pour s'alimenter correctement lorsqu'ils sont en route.

Une offre variée, saine et abordable s'avère nécessaire.

60 % trouve que l'offre est très chère.

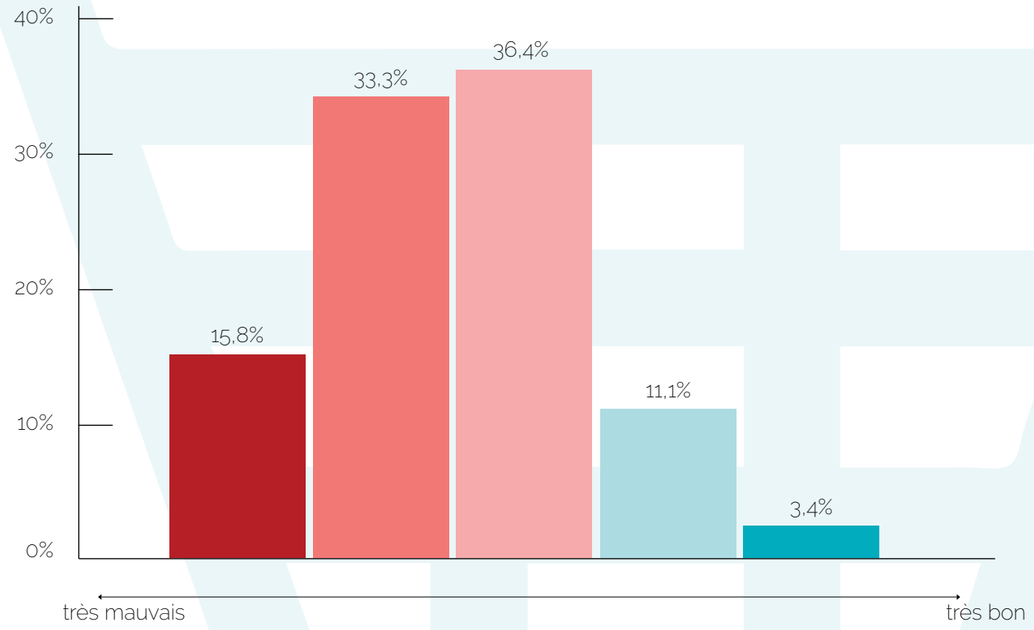
Au niveau des prix, le tableau est encore plus navrant : pas moins de 60 % des répondants indiquent que l'offre est très chère et quelque 28 % trouvent élevés les prix pratiqués dans les commerces présents sur les parkings autoroutiers.

Insuffisante.

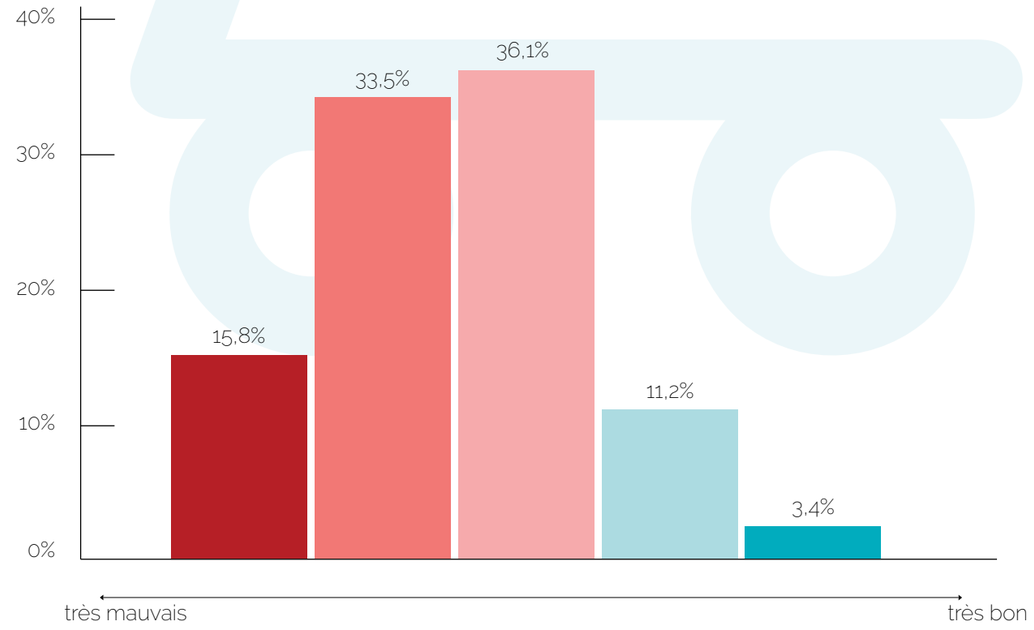
La conclusion est donc évidente : ni l'offre disponible, ni les étiquettes de prix ne répondent aux attentes des chauffeurs qui, néanmoins, dépendent souvent de ces commerces durant l'exécution de leur travail.

En effet, un chauffeur de poids lourd (ou d'autocar) en route n'a pas la possibilité de se rendre rapidement dans un magasin pratiquant de meilleurs prix.

Offre de nourriture dans le commerce



Offre de boissons dans le commerce



La qualité de l'environnement a une incidence négative sur l'expérience et le confort des chauffeurs.

Bien entendu, les parkings et l'offre disponible sont également des points importants pour nos chauffeurs. Prendre un peu de repos dans un environnement propre et agréable améliore en effet leur expérience.

Force est toutefois de constater qu'ici encore, le constat reste identique : il y a trop peu de tout. Trop peu de banques, trop peu de tables de pique-nique, trop peu de poubelles.

Les parkings autoroutiers sont un élément important pour les chauffeurs professionnels dont, malheureusement, les besoins de (ré)aménagement ne sont pas suffisamment pris en compte.

Éclairage et sentiment de sécurité

De gros progrès peuvent encore être accomplis également au niveau de l'éclairage (ce qui concourt aussi au sentiment de sécurité). Plus de 4 chauffeurs sur 10 estiment que l'éclairage est insuffisant. Sur ce plan, on ne peut pas qualifier les résultats de positifs mais, en tout état de cause, le constat déjà moins négatif.

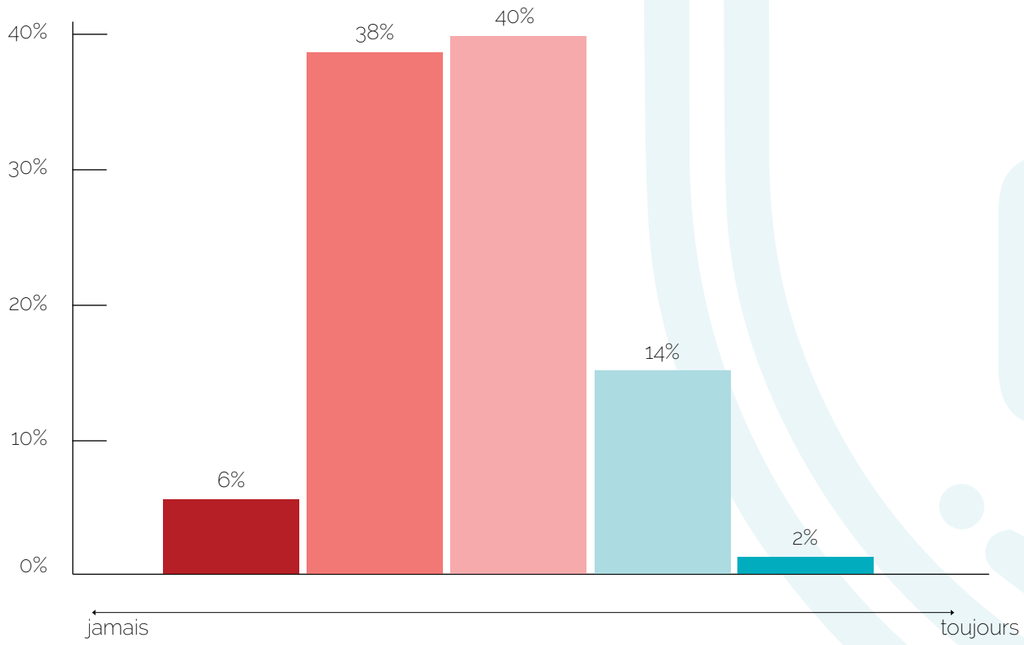
Il y a encore du pain sur la planche si l'on entend satisfaire les besoins modernes.

Disposer d'une connexion Wi-Fi moderne et stable (jusque dans le camion) est encore loin d'être une réalité.

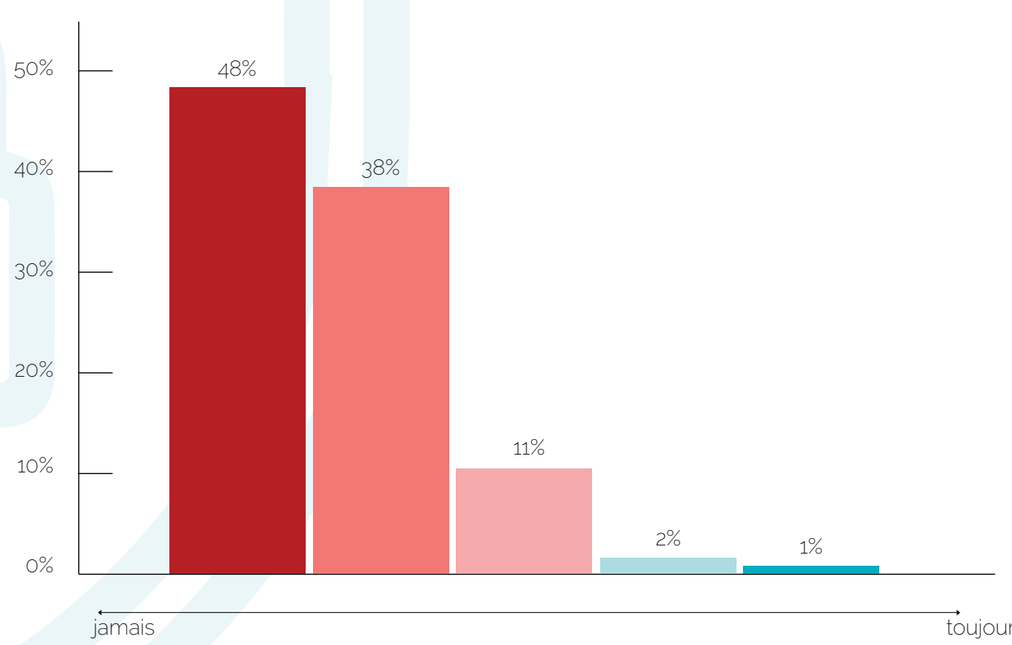
Pouvoir compter sur un parking sécurisé, où l'on puisse se reposer tranquillement sans crainte de vol, ce n'est pas non plus pour demain.

Plus de 80 % signalent que les parkings sont rarement correctement sécurisés.

Le parking est bien éclairé



Le parking est bien sécurisé



Les installations sanitaires et les douches restent insuffisantes.

Pouvoir se rendre aux toilettes et prendre une douche avant ou après la journée de travail: pour tout un chacun, c'est la chose la plus normale qui soit mais, dans ce domaine, les chauffeurs doivent s'en remettre aux infrastructures des parkings sur lesquels ils font halte.

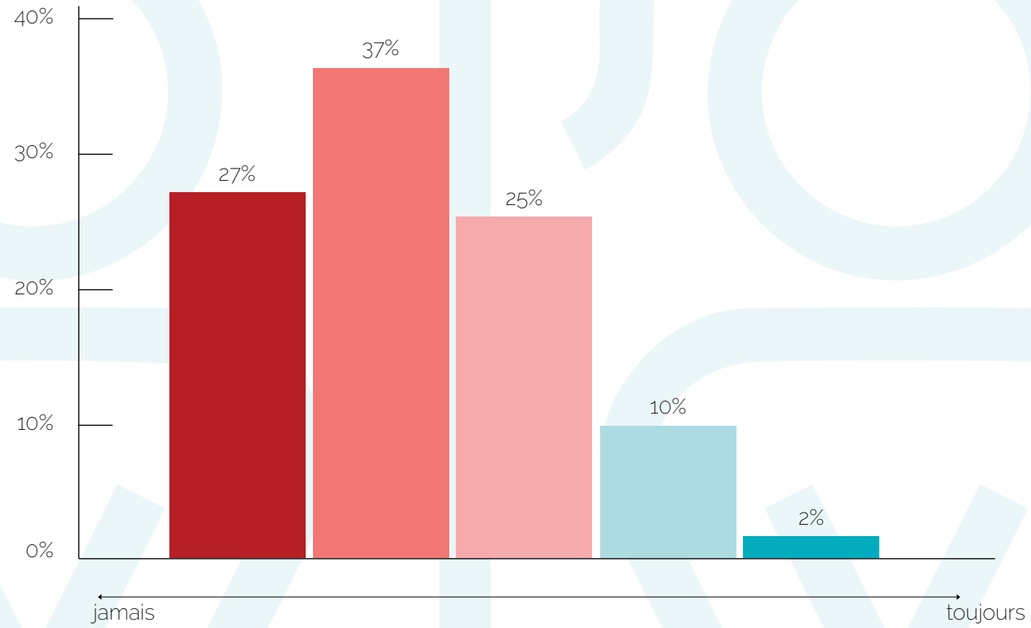
Les résultats de l'enquête font clairement apparaître que, pour ce besoin de base, il y a encore du pain sur la planche. 60 % des chauffeurs déclarent qu'il y a souvent ou toujours trop peu de toilettes. Pour les douches, ce chiffre s'élève à près de 80 % des chauffeurs.

Nos chauffeurs ne peuvent toujours pas compter sur des installations sanitaires propres.

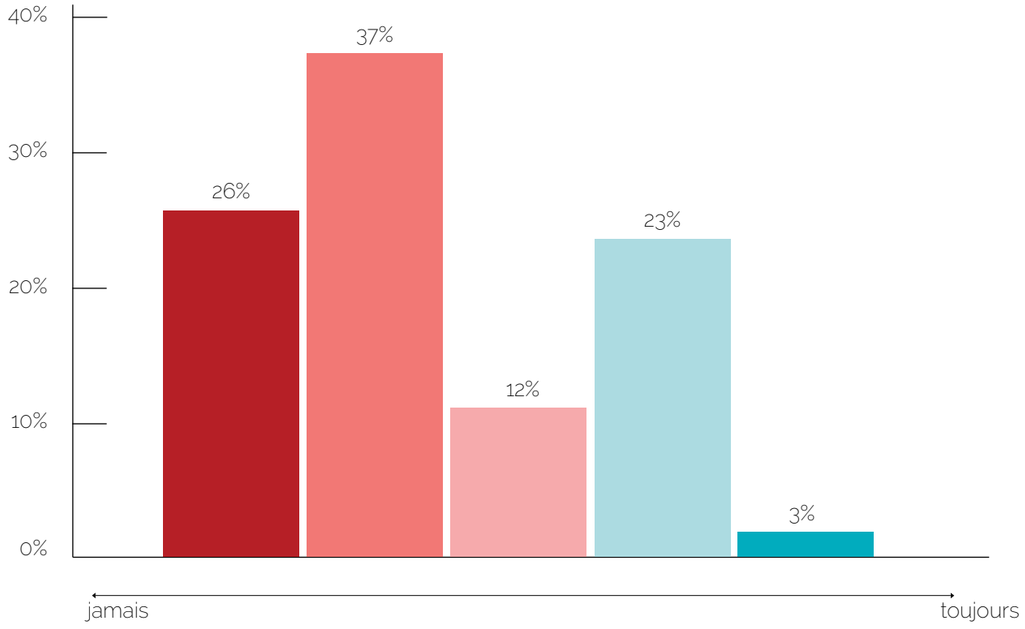
Non seulement, le nombre de WC et de douches devrait être plus élevé, mais l'hygiène et l'entretien laissent également à désirer. Dans plus de la moitié des cas, les toilettes et les douches ne sont pas propres.

Compte tenu des performances médiocres en termes de nombre d'infrastructures et de propreté des installations, il n'est pas étonnant que les chauffeurs trouvent disproportionnés les coûts que représente leur utilisation. Le moins que l'on puisse espérer, lorsque l'accès à ces infrastructures est payant, c'est de disposer de locaux de qualité, propres et bien entretenus.

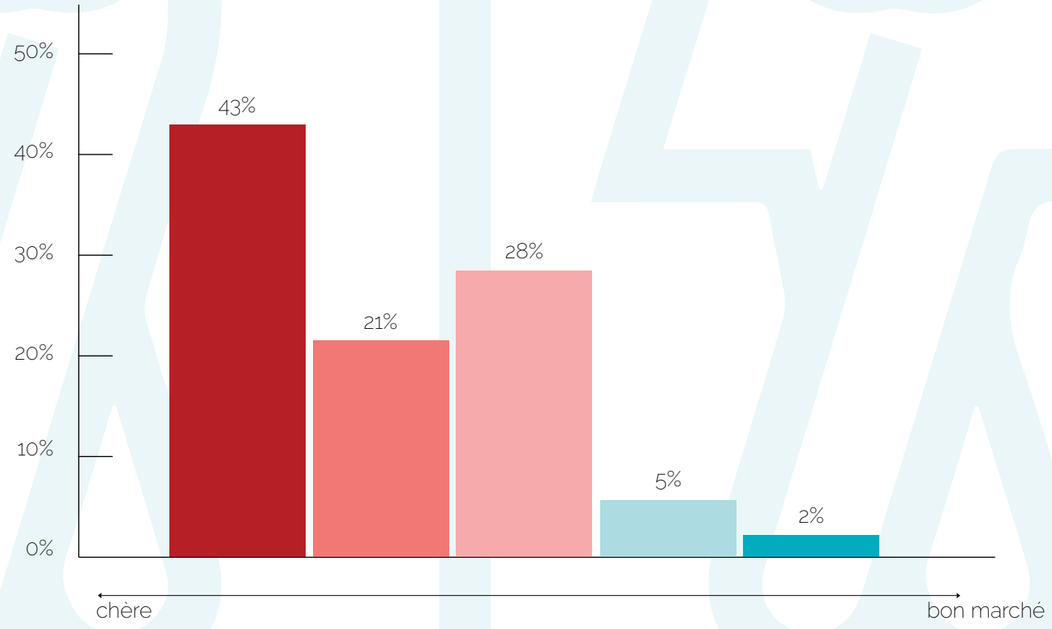
Les toilettes sont propres



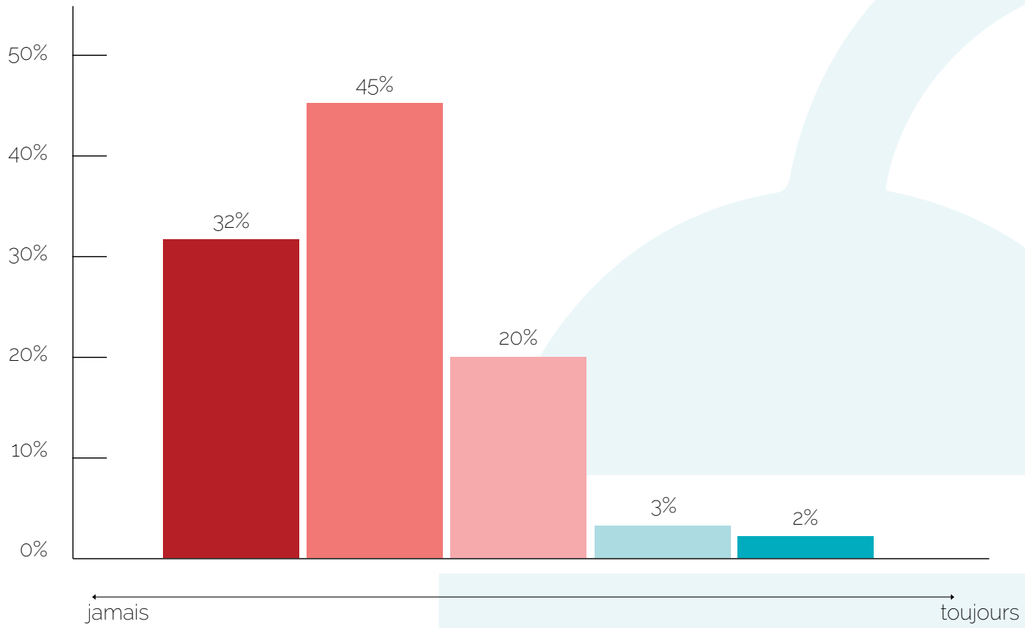
Il y a suffisamment de toilettes



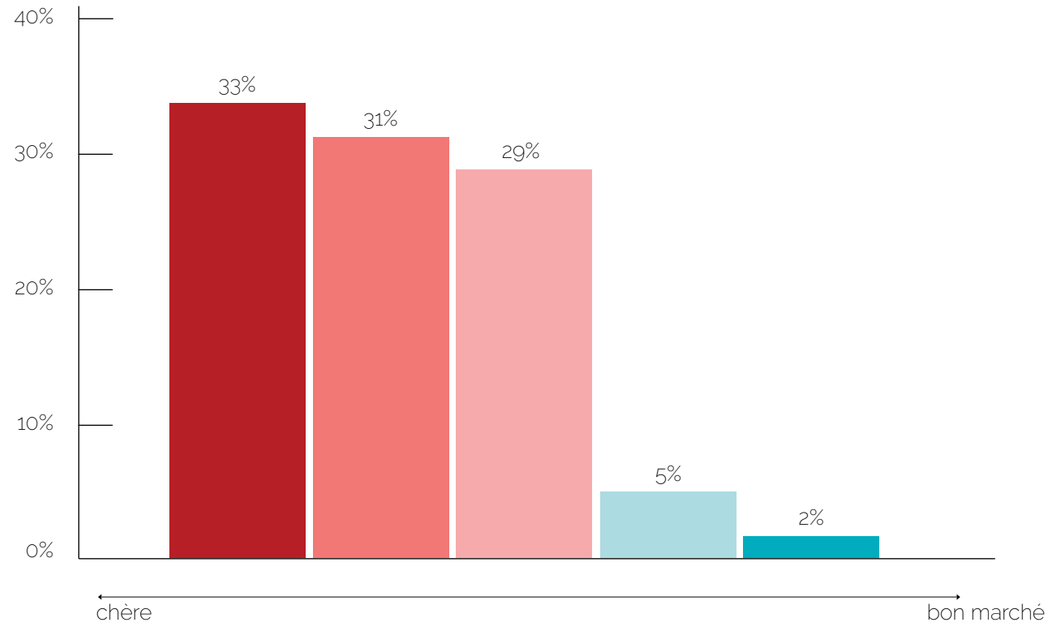
L'utilisation des toilettes est



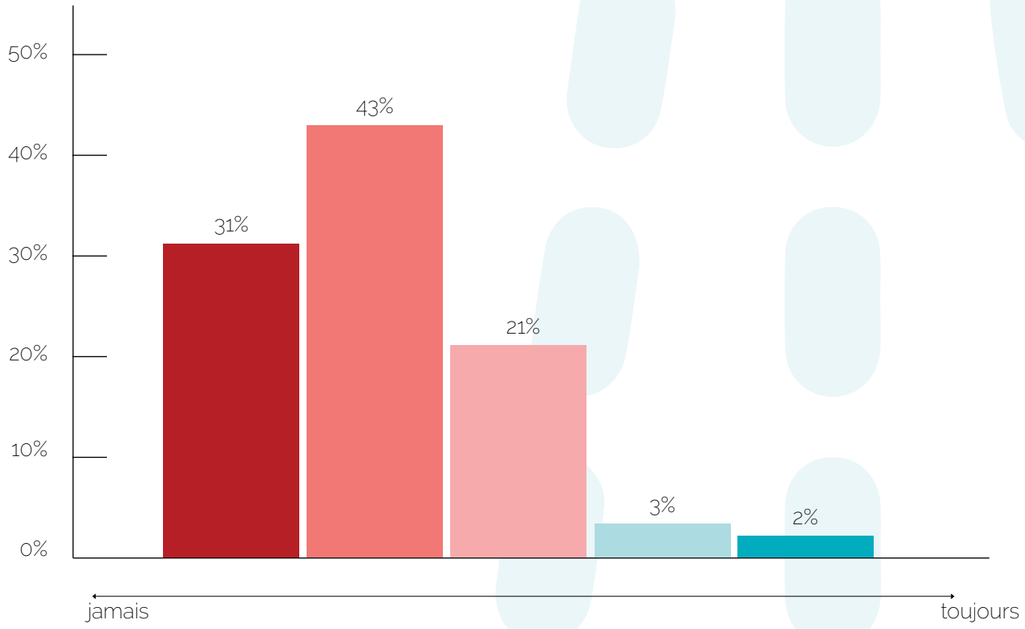
Il y a suffisamment de douches



L'utilisation des douches est



Les douches sont propres



Nos chauffeurs se retrouvent avec un sentiment d'insécurité.

Nous faisions écho, plus haut dans ce document, du sentiment d'insécurité des chauffeurs par rapport aux parkings.

Au cours de l'année écoulée, 1 répondant sur 5 a ainsi été victime d'actes criminels sur un parking autoroutier. 25 % des chauffeurs se sentent toujours ou souvent en situation d'insécurité sur les parkings. Seuls 17 % ne s'y sentent jamais en danger.

Criminalité.

Nous avons également sondé le type d'actes criminels auxquels nos répondants étaient confrontés sur les parkings autoroutiers belges :

Près d'1 répondant sur 4 constate des dégâts au niveau de son véhicule, tandis que 12 % sont confrontés à des vols de chargement. 14 % font état de violences verbales à leur encontre et 32 chauffeurs (8 %) ont dû constater le vol d'effets personnels.

9 chauffeurs ont été confrontés à de la violence physique, heureusement moins fréquente, mais chaque acte de violence physique est un fait de trop.

Stationnement sécurisé : à quel prix ?

Qu'en est-il des parkings sécurisés disponibles (à certains endroits) ?

1 chauffeur sur 3 n'y a jamais eu recours, ¼ des répondants indiquent les utiliser parfois et un peu plus de 40 % les utilisent de temps en temps.

73 % le font de leur propre initiative et 17 % sur ordre de leur employeur. Quelques-uns y font halte en raison du sentiment accru de sécurité puis du type de produits qu'ils transportent. 7 % des répondants qui utilisent ces parkings le font uniquement faute de place ailleurs.

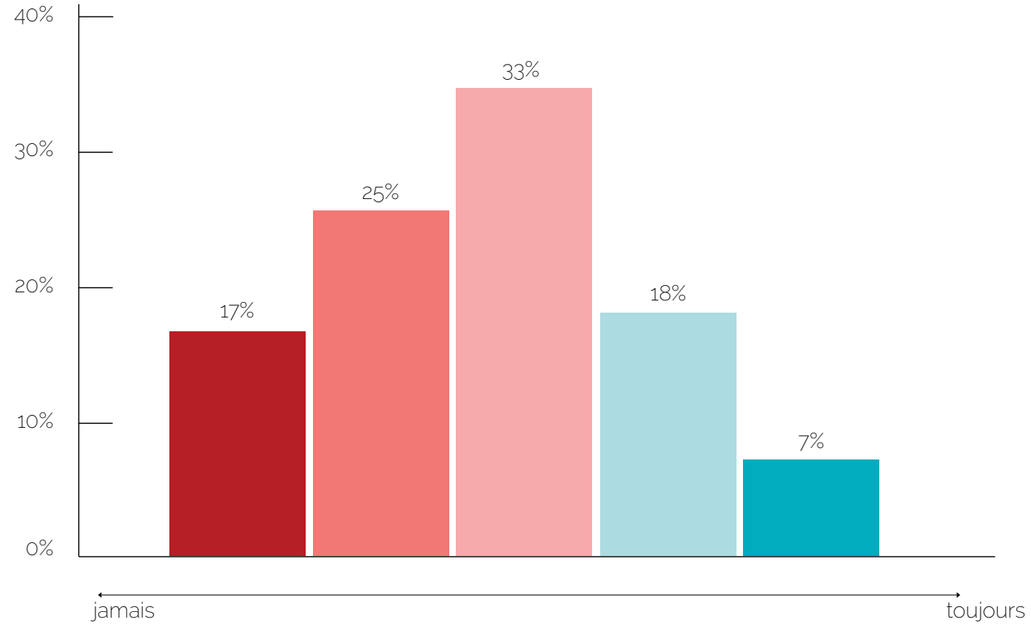
La moitié des chauffeurs n'obtiennent pas de remboursement pour les frais de fréquentation de ces parkings sécurisés contre 47 % qui en bénéficient bien. Le pourcentage restant fait parfois l'objet de remboursements, parfois non, certains en fonction de la nature des marchandises transportées, d'autres ne sachant pas vraiment pour quelle raison.

Frais propres

Fait plus marquant encore : parmi les chauffeurs soumis par leur employeur à une obligation d'utiliser un parking sécurisé, 24 % indiquent devoir le faire à leurs propres frais. C'est absolument inouï !

Fort heureusement, tous les chauffeurs ne sont pas logés à la même enseigne : parmi les répondants ayant indiqué fréquenter un parking sécurisé de leur propre initiative, près de 45 % voient leurs frais pris en charge par l'employeur. À raison, car qui dit « parking sécurisé », dit aussi moins de dégâts aux véhicules, moins de vols de chargement et, on l'espère, des chauffeurs mieux équipés.

Je me suis senti en danger sur un parking d'autoroute belge



Point d'attention particulière : les chauffeurs d'autocars

Il convient également d'accorder une attention particulière à nos chauffeurs d'autocars, car leur situation diffère quelque peu de celle des chauffeurs de poids lourds.

Les places de stationnement dans les parkings d'autoroute sont souvent occupées par d'autres usagers (qui ne sont pas des autocars).

Une frustration fort récurrente, dans le chef des chauffeurs d'autocars, concerne la nécessité de trouver un stationnement sécurisé sur des parkings autoroutiers où ils puissent faire embarquer ou débarquer leurs passagers dans de bonnes conditions.

D'un côté, il n'y a pas toujours de places et, de l'autre, les emplacements disponibles sont souvent occupés.

En général, ils sont dès lors investis par des véhicules autres que des autocars : des voitures qui prennent la première place libre, des camping-cars plus grands, des voitures avec caravane, mais aussi, souvent, des poids lourds.

Lorsqu'un chauffeur de camion occupe une place de stationnement réservée aux autocars, il peut avoir plusieurs raisons :
certains le feront en raison du caractère plus pratique de ces emplacements, mais bien plus souvent, parce qu'ils ne trouvent simplement pas d'autre place à ce moment. Prévoir suffisamment de places de parking pour les poids lourds et des lieux d'embarquement et de débarquement sécurisés pour les autocars avec passagers devrait donc prévenir ce problème.

Villes

Les chauffeurs d'autocars sont cependant confrontés à un problème supplémentaire: pour que leurs passagers puissent se poster au bon endroit, ils doivent souvent examiner eux-mêmes ce qu'il est possible de faire.

De nombreuses villes (touristiques) s'attachent à maintenir le trafic lourd en dehors du centre. Il est donc difficile pour les chauffeurs d'autocars, eux aussi, d'identifier les lieux où il est préférable de déposer et reprendre leurs passagers, mais aussi où ils peuvent se rendre dans cet intervalle de temps.

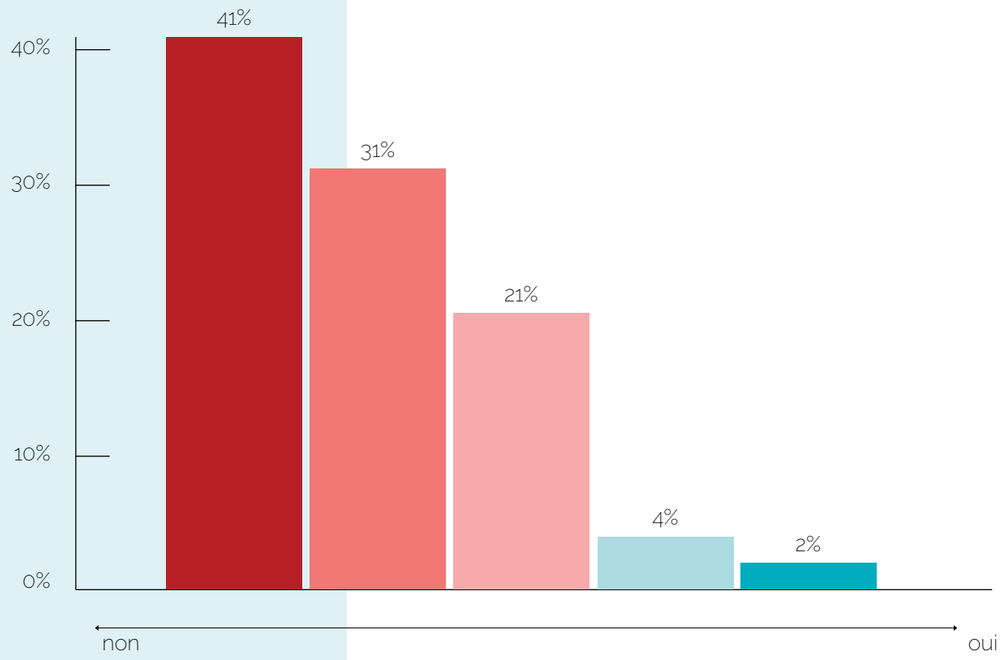
Une politique claire et un lieu reprenant les informations correctes leur éviteraient, en tout état de cause, bien des recherches.

Meilleur et pire parking

Avant que nous passions aux meilleurs et aux pires parkings autoroutiers en Belgique, procédons à une comparaison générale :
Que pensent nos chauffeurs des parkings autoroutiers belges par rapport aux parkings autoroutiers étrangers ? Car nous savons maintenant qu'il y a encore beaucoup de pain sur la planche en Belgique, mais les parkings à l'étranger ne sont pas toujours au top.

Or, ici aussi, nos chauffeurs sont clairs : les parkings autoroutiers belges sont à la traîne, et pas en meilleure posture. 7 chauffeurs sur 10 pensent que les parkings étrangers sont meilleurs !

Les parkings autoroutiers sont meilleurs en Belgique qu'à l'étranger



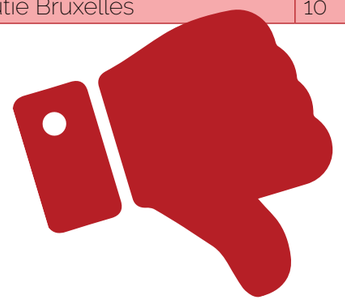
Meilleur parking

Le grand gagnant du meilleur parking ? 47 voix : aucun

Qu'autant de répondants indiquent consciemment, dans l'évaluation des parkings, qu'aucun d'eux ne mérite ce titre, en dit long.

Lieu	Parking	Voix
1	Aucun	47
2	E17 Kalken Gent	16
3	E411 Wanlin Luxembourg	12

Lieu	Parking	Voix
1	E19 Peutie Antwerpen	11
	E40 Groot-Bijgaarden Gent	11
2	E313 Ranst Antwerpen	10
	E40 Groot-Bijgaarden Bruxelles	10
	E19 Peutie Bruxelles	10



Pire parking

Ici aussi, même constat d'un tableau mitigé et de nombreuses voix qui se contentent simplement de nominer l'ensemble des parkings, mais voici le duo qui se hisse en première place : le parking de Peutie, sur la E19, en direction d'Antwerpen, et celui de Groot-Bijgaarden, sur la E40, en direction de Gent.

Entre-temps, le parking de Groot-Bijgaarden a été réaménagé et nous laisserons à une enquête ultérieure le soin d'en juger.

Le prix du pire parking est donc décerné à celui de Peutie, sur la E19.

Où existe-t-il encore des possibilités ?

Nos chauffeurs sont les mieux placés pour savoir que les places de parking poids lourds et autocars sont en nombre insuffisant.

On peut aussi tout à fait comprendre que la recherche et l'aménagement de tout nouveaux parkings ne se fasse pas du jour au lendemain. Mais comment, dès lors, pallier ce manque à court terme ?

Mettons-nous en quête de solutions rapides, offrant des possibilités d'aménagement rapide de places de stationnement supplémentaires de qualité.

Extension de zones de stationnement existantes dotées d'infrastructures.

Pour pouvoir à la fois créer rapidement des places de parking supplémentaires et disposer d'emplacements équipés des infrastructures nécessaires, nous ne pouvons qu'examiner les possibilités d'extension des terrains existants déjà équipés d'infrastructures.
Cette manière de procéder permet un accès immédiat aux infrastructures existantes dès que des places supplémentaires sont aménagées.

Revalorisation des passages frontaliers.

Il y a bien longtemps, notre Belgique, petit pays au milieu de l'Europe, était dotée de nombreux postes-frontières. Après la suppression des contrôles frontaliers au sein de l'Union européenne, ces postes sont tombés en désuétude, restant inutilisés,

sauf comme parkings. Malheureusement, le tableau est identique à tous les (anciens) postes-frontières : de grands parkings équipés tout au plus de quelques WC mobiles et, si l'on entre en Belgique, de quelques distributeurs d'OBU.

Ces terrains sont idéaux si l'on entend accroître rapidement la capacité tout en respectant les standards les plus élevés :

- Les terrains sont aux mains des (différents) pouvoirs publics.
- Les bretelles d'entrée et de sortie sont déjà présentes.
- La plupart de ces terrains disposent d'une surface n'ayant rien à envier à la plupart des zones de station-service présentes sur les autoroutes.
- La possibilité de construire des infrastructures, compte tenu de la présence passée, dans ces zones, des bâtiments douaniers.

Une visite de ces terrains ne laisse cependant entrevoir aucune initiative dans le chef des différentes instances compétentes. En effet, malgré le rappel insistant, depuis des années, du manque de places de parking de qualité le long et autour des autoroutes, ces terrains ont été, durant ce même laps de temps, laissés à l'abandon.

Régulièrement, des nouvelles apparaissent dans les médias concernant de nouveaux parkings pour poids lourds.
S'agit-il de projets effectifs ou de promesses jamais mises à exécution ?

Une certitude apparaît à cet égard : entre la première annonce et la mise en œuvre du projet, beaucoup de temps s'écoule. Si l'on garde à l'esprit qu'aujourd'hui déjà, les places de stationnement ne sont pas suffisantes et que les projections pour l'avenir prévoient une croissance du transport de fret, on sait déjà qu'au cours des prochaines années, ce problème n'ira pas en s'améliorant, que du contraire.

Il convient d'établir une distinction.

Initiatives locales.

Il existe, d'une part, de petites initiatives locales de régions et/ou de communes qui, en cas d'extension ou de réaménagement, prévoient également quelques places de parking supplémentaires pour les poids lourds.

Les communes sont souvent en quête d'idées, à la recherche de solutions à la problématique du stationnement, mais cela débouche rarement sur une solution rapide et l'on vise pratiquement toujours les chauffeurs locaux qui passent la nuit à leur domicile.

Ces parkings ne prévoient quasiment jamais d'infrastructures et l'on recherche activement des méthodes visant à éloigner des poids lourds non locaux : permis, badges, etc.

Projets de plus grande envergure.

Dans le port du Waasland, près d'**Antwerpen**, le problème ne pouvait plus être ignoré. Les kilomètres de camions stationnés sur le côté de la route étaient clairement visibles.
Début 2022, on y a annoncé l'arrivée d'un nouveau parking, avec un délai de réalisation raisonnable : fin 2022. Si ce délai n'a pas été respecté, le parking a bien ouvert ses portes fin mars 2023 : les 280 nouvelles places sur le parking Ketenis étaient indispensables !

Zeebrugge est également confrontée à un problème de parkings pour les poids lourds : fin 2021, le lecteur a pu prendre connaissances des premières annonces d'un nouveau parking à Zeebruges, à proximité de l'A11. Un parking pouvant accueillir 135 à 145 poids lourds, assorti d'une nouvelle station-essence et équipé de sanitaires (payants). Le timing actuel table sur une ouverture en 2024.

En 2020, il a été annoncé que le parking de **Jabbeke** serait réaménagé et agrandi. Les chauffeurs circulant en Flandre occidentale et cherchant à se stationner pourront donc pousser un soupir de soulagement en trouvant de nouvelles places disponibles. En 2022, les travaux battaient encore leur plein. Aujourd'hui, le parking modernisé a ouvert ses portes.

D'autres annonces de réaménagement et parfois d'extension limitée de différents parkings autoroutiers et/ou de zones de service, ont également été publiées en 2020. Le timing se situe autour de 2025.

Entre-temps, les parkings disponibles restent souvent surchargés, entraînant chaque jour des situations dangereuses.

Qu'y a-t-il de prévu ?

Wallonie

En Wallonie, différentes zones de service sont réaménagées. Quelques-uns des sites les plus grands peuvent assurément servir d'exemple en termes d'espace et d'aménagement.

Concernant les parkings plus petits (sans espaces commerciaux), on observe deux choses :
D'une part, ces parkings sont effectivement bien réaménagés en ce moment, ce qui était nécessaire. D'autre part, les besoins de chauffeurs ne sont pas suffisamment pris en compte. Les poubelles sont bien présentes en nombre suffisant, mais les équipements sanitaires manquent toujours à l'appel.

Flandre

Des investissements sont également consentis en Flandre. Certes, la question des parkings est abordée, mais sans que l'on se pose d'abord la question « qu'est-il nécessaire de prévoir sur un parking pour le chauffeur de poids lourd ? ». Encore et toujours, des parkings sont (ré)aménagés sans disposer des infrastructures sanitaires et autres, pourtant bien nécessaires. Prévoir des solutions temporaires en installant 1 ou parfois 2 toilettes mobiles ne suffit pas.

Or, la problématique des parkings n'est pas neuve. L'approche de cette problématique a des années de retard et une solution ne pourra venir que si l'on prévoit un plan d'approche intégré, qui s'attaque à tous les points épineux du dossier. Infrastructures, qualité et quantité Car, malgré les nombreux points que nous venons d'aborder, un problème urgent se pose : les emplacements disponibles pour accueillir les chauffeurs (surtout la nuit) de manière sécurisée sont insuffisants.

Faire le pari d'une région logistique constitue un beau défi, mais ce n'est pas sans conséquences. Qui dit « logistique », dit « besoin de transport ». Or, actuellement, la majeure partie du transport se fait par camion. Et les poids lourds sont conduits par des chauffeurs, qui doivent tous pouvoir se stationner, manger, se détendre et dormir en toute sécurité.

Brève conclusion

L'UBT s'est déjà penchée à plusieurs reprises sur les parkings et la conclusion reste identique : peu de choses évoluent.

Il n'y a toujours pas de places de parking en suffisance.

Il n'y a toujours pas suffisamment de places de parking sécurisées.

Le confort laisse toujours à désirer.

La qualité laisse toujours à désirer.

Les différents pouvoirs publics et les grands clusters économiques n'ont toujours pas de vision d'approche de ce dossier.

En Belgique, la profession de chauffeur de poids lourds est en pénurie depuis des années. En Europe, cette pénurie avoisine le demi-million.

Il n'y a pas d'activité économique sans transport. Il n'y a pas de transport sans chauffeurs. Il est temps de faire le lien entre l'absence de bonnes conditions de travail et de vie sur la route et la pénurie croissante de chauffeurs. Le temps presse, agissons !

En Europe, en Belgique, la profession de chauffeur doit être revalorisée :

- Une rémunération meilleure et plus juste pour les longues heures de travail qu'ils effectuent (dans tous les pays européens).
- Plus de respect pour leur travail, en leur offrant des places de parking de qualité, sécurisées et suffisamment nombreuses dans toute l'Europe.
- De meilleures infrastructures chez les clients qui recourent au transport

Qu’en est-il des communes ?

De nombreuses communes proposent surtout des bandes de stationnement. La plupart sont situées sur les routes régionales de leur territoire.

Il s’agit donc de bandes de stationnement sans équipements, sans sanitaires, sans connexion, etc., destinées surtout aux chauffeurs locaux qui logent à leur domicile. Les parcs de stationnement (avec ou sans infrastructures) sont, pour leur part, le fruit d’initiatives privées (comme les « truckstops ») ou se présentent sous la forme de parkings autoroutiers.

Dans le cas de parkings (avec infrastructures), il faut toujours s’en remettre aux autorités supérieures (en l’occurrence, les pouvoirs publics flamands, wallons et bruxellois).

Anti-mesures.

Lorsque des communes prennent des mesures, ce sont surtout des anti-mesures : suppression des bandes de stationnement, installation de panneaux d’interdiction de passage ou de stationnement pour les + de 3,5 tonnes interdiction d’accès aux bandes de stationnement pour cause de nuisances (présence de déchets et d’excréments humains).

Bien que l’incompréhension quant à ces nuisances et à l’approche de la sécurité du trafic local soit parfois tout à fait défendable, il est surtout frappant de constater le manque de solutions alternatives, mais aussi de volonté à en trouver.

Lorsqu’on parle de plans d’avenir, c’est surtout pour indiquer que l’on ne prévoit pas de parkings dotés d’infrastructures pour éviter tout effet d’aspiration.

Des problèmes changeants, mais pas de solutions.

Lorsque des mesures sont prises, la surcharge se déplace, pour la simple et bonne raison que les chauffeurs n’ont pas le choix et/ou d’autre solution.

Ce n’est pas de gaieté de cœur que les chauffeurs passent la nuit sur une bande de stationnement le long d’une route régionale, ils le font faute d’autre option valable.

Les régions misent (à juste titre) sur l’attraction d’entreprises, de l’industrie manufacturière à la logistique internationale en passant par l’agroalimentaire.
Cela entraîne automatiquement du transport de fret et, par là même, des chauffeurs.

Des chauffeurs dont on ne peut se passer pour effectuer les trajets, mais qui ne sont pas suffisamment importants pour pouvoir compter sur des espaces de vie et de repos qualitatifs et sécurisés.

Masterplan global.

Il est donc urgent que la Belgique se dote d’un masterplan global qui, non seulement, identifie clairement les besoins en présence (combien de places de stationnement sont-elles nécessaires la nuit pendant les périodes les plus chargées et à quel endroit ?), mais aussi améliore la qualité des parkings. Un plan pour les années à venir afin, d’une part, de procéder à l’accroissement nécessaire des capacités et, d’autre part, de garantir la qualité. Une norme européenne pour la qualité des parkings poids lourds devrait donc servir de guide en la matière.

Le transport est une matière internationale, surtout en Europe. Dès lors, il est grand temps d’obtenir une norme européenne en matière de qualité qui soit reconnue et contrôlée par une organisation indépendante dans toute l’Europe. Les parkings doivent offrir la qualité voulue aux chauffeurs, qu’ils se trouvent en Belgique, en Pologne ou en Espagne.

Un regard sur l’étranger

Meilleur parking d’Europe

Nous nous sommes également penchés sur la situation chez nos voisins.

Quoi de mieux, pour juger de la situation, que de découvrir le site tout juste élu Parking de l’Année en Europe (2022) ? Le titre a été décerné à un parking poids lourds situé à Béziers, dans le Sud de la France, mais qu’est-ce qui fait de lui le gagnant du titre ?

Pour nous y rendre, nous passons bien entendu par de nombreux autres lieux d'arrêt sur l'autoroute, sur lesquels nous faisons halte également.

Notre constat le plus frappant concerne le nombre de places. Que ces parkings soient ou non équipés d'une station-service, on peut y trouver bien assez de places de stationnement, pour les poids lourds comme pour les autocars. Inutile, donc, de se garer en double file, ni de risquer sa vie sur les bretelles d'accès et de sortie.

Deuxième constat : les «petits» parkings sans station-essence comportent eux aussi des blocs sanitaires. Ces derniers sont bien nécessaires pour un chauffeur de poids lourds, dont le fonctionnement est intimement lié à la présence de lieux de stationnement et aux temps de conduite et de repos. Les équipements essentiels comme les lieux d'aisance doivent donc être présents partout.

Ces infrastructures sont généralement gratuites, mais situées dans la zone de péage, un paiement qui finance bien sûr l'aménagement de ces équipements. La Belgique ne prévoit pas de zones de péage, mais bien une taxe kilométrique pour les poids lourds. Il est donc parfaitement possible de prévoir des équipements de qualité pour les chauffeurs, donc le coût soit financé par les taxes kilométriques.

Nous poursuivons notre route vers Béziers.

Le parking de Béziers est un parking poids lourd situé le long de l'autoroute. La voie d'accès est bien aménagée pour le transport des poids lourds, dotée d'une signalisation claire.

Dès notre arrivée, nous apercevons une station-essence proposant une multitude de modes de paiement (professionnels) et un petit commerce, disposés sur un vaste terrain bien entretenu et propre.

Le parking est totalement clos et sécurisé, ce qui signifie qu'il est payant. Heureusement, cet accès tarifé offre plusieurs avantages. Toutes les infrastructures sont comprises dans les frais de parking. Les chauffeurs peuvent donc se rendre aux toilettes, mais aussi accéder comme bon leur semble aux douches, à un espace détente équipé d'une TV, à un petit local fitness, à de petits terrains de sport, etc. Il va sans dire que le parking est aussi équipé de machines à laver, offrant la possibilité aux chauffeurs de laver leurs vêtements.

Vélos et repas frais.

Le parking n'est pas très éloigné de la côte française et les chauffeurs peuvent utiliser des vélos pour se déplacer dans les environs. Ils ne sont donc pas cantonnés sur le parking et peuvent, s'ils le souhaitent, se déplacer tout autour.

Notons également le restaurant attenant, qui propose des repas et des boissons à prix très démocratiques et gratifie les chauffeurs stationnés sur le parking d'une réduction supplémentaire.

La carte est petite, mais variée et l'établissement propose également un menu du jour. Lorsque nos plats arrivent à table, nous remarquons tout de suite qu'il s'agit de produits frais et les premières bouchées nous font dire que la qualité est plus qu'acceptable, en témoignent les nombreux habitants des environs qui viennent s'y restaurer.

Le parking proprement dit ne semble pas exceptionnel jusqu'à ce que l'on s'attarde sur les détails :

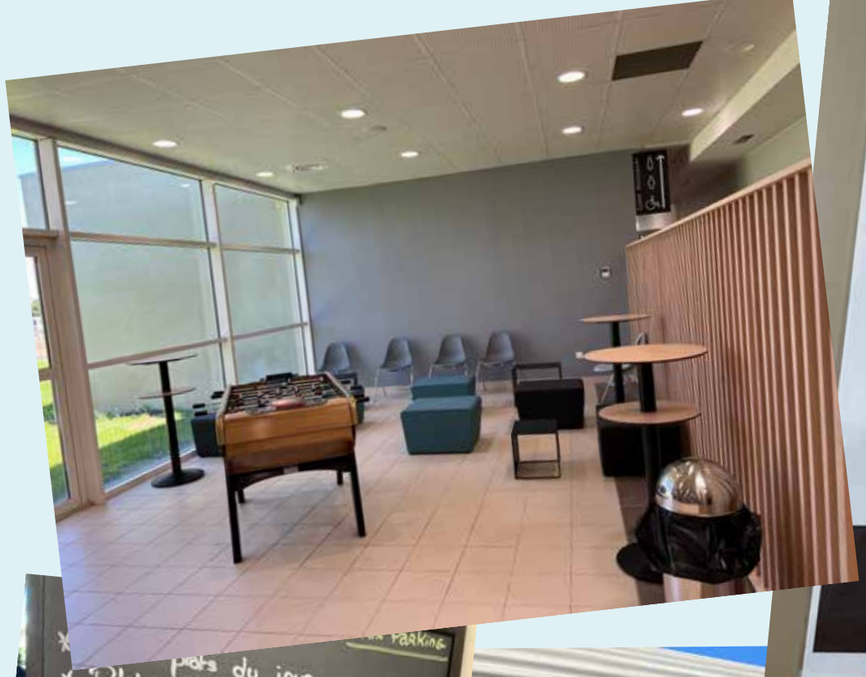
Espace suffisant pour se stationner, emplacements couverts pour ménager de l'ombre (ce qui n'est pas superflu dans le sud de la France, en plein été), de sorte que la cabine reste agréable pour le chauffeur.

Sensation de calme.

La situation géographique du parking, à brève distance de l'autoroute, nous fait percevoir d'emblée un niveau de bruit plus faible et nous offre une véritablement sensation de calme. Un sentiment renforcé par la zone distincte créée pour les camions frigorifiques, équipée de tous les raccordements nécessaires. Sans générateurs diesel allumés en permanence, la nuitée s'avère dès lors bien plus agréable.

Si nous devions malgré tout citer un point négatif, nous nous arrêterions sur les deux questions suivantes :

- Concernant l'utilisation payante du parking : si le chauffeur doit supporter lui-même ces frais, ce n'est pas, bien sûr, une solution durable.
- Le nouveau Mobility Package a introduit une interdiction de la prise du week-end de repos dans la cabine : il n'existe toujours pas de formule associant un parking sécurisé et une chambre d'hôtel qui satisfait à la condition minimale, pour un prix intégré.



Norme européenne en matière de stationnement

Le transport, qu'il s'agisse de passagers ou de marchandises, représente une composante essentielle de l'Europe et de son économie.

Il est grand temps que l'on s'attarde également sur les équipements essentiels nécessaires aux travailleurs de ces secteurs.

En effet, ce n'est pas un hasard si la profession de chauffeur poids lourd est en pénurie depuis de nombreuses années, pas seulement en Belgique, mais également dans toute l'Europe. Au fil des ans, les chauffeurs d'autocar deviennent, eux aussi, un métier délaissé.

Or, les possibilités de stationnement font partie de ces équipements essentiels.

À quelles conditions les parkings doivent-ils dès lors satisfaire ?

- Des places de stationnement en suffisance.
- Des places de stationnement sécurisées.
- Des infrastructures sanitaires propres et assez nombreuses.
- Une offre qualitative en matière de repas et de boissons.
- Des espaces détente de qualité (à l'intérieur et à l'extérieur).
- D'excellentes connexions Wi-Fi.

Résoudre les problèmes de base grâce à la technologie moderne : Applications de parking

L'un des principaux défis pour un chauffeur reste celui de trouver une bonne place de stationnement, surtout pour les pauses de repos prolongées.

Il n'est cependant pas toujours possible pour un chauffeur de prédire où il devra chercher ce précieux emplacement. C'est que le chauffeur est tributaire de nombreux facteurs sur lesquels il n'a pas d'influence et qui, pourtant, feront la différence en termes de distance parcourue : accidents, embouteillages, temps d'attente lors du chargement et du déchargement, etc.

À cet égard, les technologies modernes peuvent s'avérer bien utiles pour lui, pour autant qu'elles soient à la fois conviviales et exhaustives. Rien ne sert, en effet, de proposer 70 applications différentes en fonction du lieu ou de l'exploitant concerné.

Nous avons déjà traité, dans un précédent livre parking, des applications « parking ». En 2020, nous en citions 4. Qu'en est-il aujourd'hui ?

www.truck-parking.com

Portail allemand répertoriant uniquement des parkings situés en Allemagne. Pas d'aperçu, mais bien une affiliation (payante). Recourt toujours à un système de qualification propre, avec 2 options. Les utilisateurs peuvent réserver une place via un portail en ligne.

https://database.tapa-global.org/psr-location/
Ici encore, les parkings doivent être membres pour figurer dans l'aperçu et obtenir une certification. Il est toutefois bien possible d'obtenir un aperçu si l'on n'est pas membre.

Tapa est une organisation active dans le monde entier, qui rassemble donc des parkings situés dans toute l'Europe. L'utilisateur ne bénéficie pas, ici non plus, d'aperçu de tous les parkings.

https://map.esporg.eu

Ici non plus, l'utilisateur ne peut pas retrouver tous les parkings, il peut uniquement voir les parkings affiliés dans l'aperçu. Les parkings affiliés sont situés dans plusieurs pays européens, mais s'il zoome au maximum sans effectuer de sélection, l'utilisateur ne voit que 63 options s'afficher, dont 6 en Belgique.

La navigation sur le site Internet depuis un GSM n'est pas très performante non plus. Nous n'avons pas trouvé d'application pour ce site dans le store.

https://app.truckparkingeurope.com

Truck Parking affiche bien tous (ou pratiquement tous) les lieux possibles et est disponible sous la forme d'une application pour smartphone, ce qui en fait un outil facile à utiliser pour les chauffeurs.

L'utilisateur peut ajouter un filtre lui permettant de sélectionner les infrastructures, etc. Il peut ajouter des places de parking, ce qui permet de trouver également de nombreuses bandes de stationnement. Compte tenu de la quantité de parkings repris, l'utilisateur doit bien savoir ce qu'il recherche, mais l'application dispose de différentes fonctions de recherche.

La création d'un compte n'est pas obligatoire, mais offre plus de possibilités à l'utilisateur.

https://www.weareotra.com/for-drivers/solutions-for-truck-drivers

Nous ne procèderons pas à une analyse et à un testing complets de toutes les applications disponibles. Nous tenons toutefois à en présenter une nouvelle :
Otra est l'une des applications en vogue actuellement, qui s'attache à offrir aux chauffeurs une expérience conviviale et développe par ailleurs des possibilités pour les entreprises.

Ses avantages ?
- Les chauffeurs peuvent l'utiliser gratuitement.
- Les chauffeurs peuvent indiquer les infrastructures qu'ils recherchent sur le parking.
- L'application est disponible en plusieurs langues (déjà 10 langues actuellement).
- Les chauffeurs peuvent réserver un emplacement via l'application.

Si l'entreprise utilise elle aussi l'application, elle peut :
- réserver des places pour les chauffeurs.
- régler immédiatement les frais qui s'y rapportent.

Un point problématique actuellement ?
Comme c'est le cas de la plupart des applications, celle-ci reprend les seuls parkings ayant conclu un accord de collaboration avec elle. Actuellement, cet outil s'avère donc insuffisant pour trouver une place de stationnement dans toute l'Europe, à tout moment.

Parole à Otra

Pourquoi les chauffeurs de poids lourds devraient-ils réserver leurs places de parking via OTRA ?

La profession de chauffeur de poids lourds n'est pas de tout repos. Le transport routier est l'épine dorsale de notre économie, car la plupart des marchandises sont transportées par camions. Malgré leur rôle crucial dans notre société, les chauffeurs de poids lourds n'ont presque jamais de reconnaissance pour leur dévouement.

Chez OTRA, ces héros autoroutiers sont valorisés au quotidien. Il est de notre mission d'améliorer la vie de ces chauffeurs de poids lourds. Nous nous engageons à mettre en lien les poids lourds et les places de parking et garantissons des places de stationnement sécurisés et sûres.

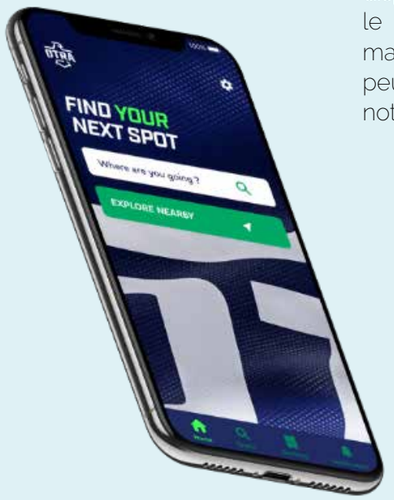
Les chauffeurs réservent leurs places de parking via OTRA Park™.

OTRA Park™ leur permet de trouver et de réserver des places de stationnement sur la base d'informations précises comme le lieu et les équipements disponibles, mais aussi de consulter des photos des emplacements concernés.

L'application encadre tous le volet « paiements et administration », rendant inutile tout paiement par argent comptant ou autre note de frais. L'utilisateur peut ainsi réserver facilement sa place de parking et prendre un repos bien mérité.

Pour réserver une place de parking sur l'application, rien de plus simple :

- Télécharger l'application OTRA Park™ (disponible sur Google Play et dans l'Apple Store)
- Se créer un compte
- Après avoir consulté tous les emplacements disponibles et pressé le bouton « Réserver maintenant », le chauffeur peut se stationner sous notre garantie.



Les personnes en charge de la planification peuvent utiliser OTRA Fleet Manager™.

Grâce à notre liaison directe en temps réel avec les parkings, les planificateurs connaissent les heures d'arrivée et de départ du parking et tous les paiements sont traités automatiquement. Il ne doivent plus, dès lors, gérer de tickets papier ni se soucier des dépenses inhérentes aux places de parking payées.

La technologie est notre allié le plus précieux pour garantir vos places de stationnement.

Grâce à la technologie et à l'expertise intégrée d'OTRA, nos utilisateurs peuvent consulter en temps réel l'ensemble des places de parking disponibles, tous les check-ins et check-outs pouvant dès lors être suivis par voie numérique et chaque réservation étant transparente.

Un vaste réseau de parkings qui comble tous les besoins.

Il existe plus de 130 parkings dans 14 pays, qui répondent aux différents besoins des conducteurs et des marchandises qu'ils transportent. Forte de son réseau en pleine expansion couvrant 9 corridors européens, OTRA est une solution unique pour tous les professionnels du transport.

Les personnes intéressées peuvent prendre contact avec OTRA par courriel, en envoyant un courriel à hello@weareotra.com.

Conclusion

Nous refermerons ce livre par des exigences claires.

1. D'ici 2029 (fin de la prochaine législature politique), une extension des places de parking existantes (avec des facilités) qui répondent aux besoins aux heures de pointe.
2. L'établissement et l'utilisation d'une norme européenne unique pour les parkings dans toute l'Europe, liée à une application qui fournit des informations au chauffeur professionnel.
3. L'adaptation des parkings pour poids lourds belges à la norme européenne la plus élevée.
4. Un schéma directeur clair à tous les niveaux de gouvernement se basant sur les besoins des chauffeurs. Ils ne se soucient pas de savoir qui est compétent ou non, ils ont seulement besoin de suffisamment d'aires de repos et de stationnement sûres et bien équipées.
5. Le Mobility Package européen parle clairement d'investissements dans les parkings en Europe: mettez également en œuvre cette partie du Mobility Package.

Les travailleurs essentiels méritent des équipements essentiels !

Lisez aussi nos autres dossiers

Livres noirs précécents

Le livre noir en est déjà à sa dixième édition.
Les 9 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
Livre parkings 2020 : http://tinyurl.com/UBT-livre-parking-2020

Sociale dumping

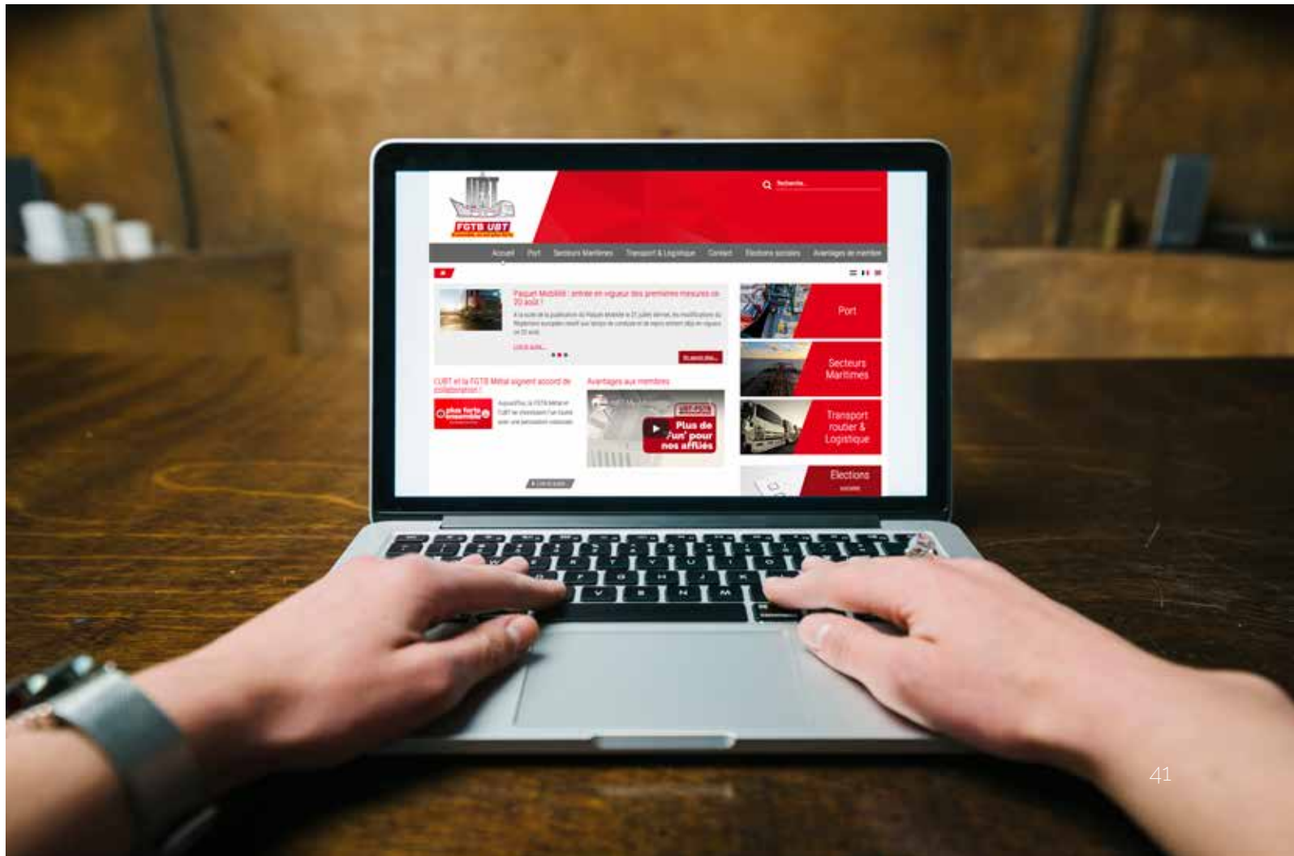
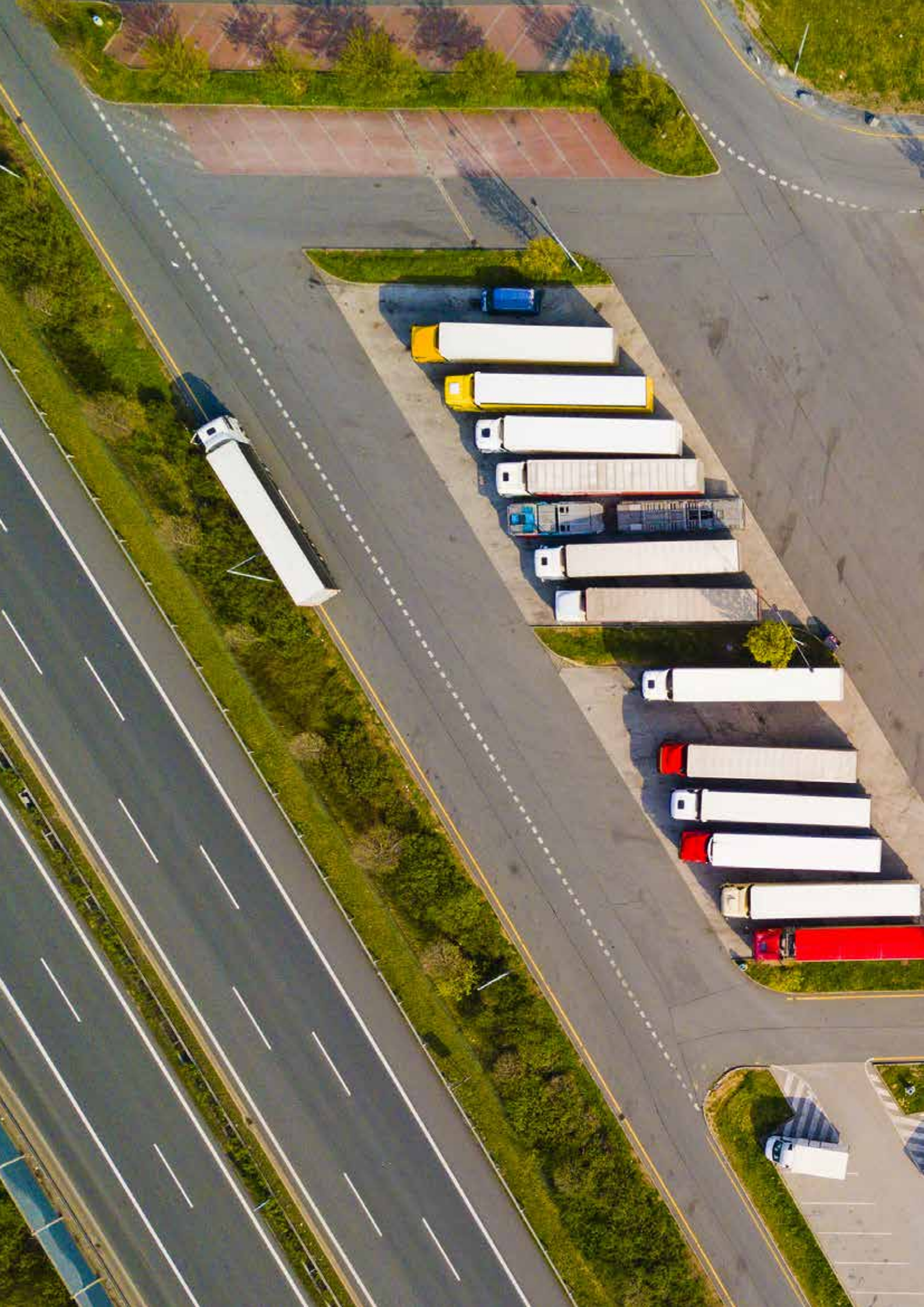
Dumping social

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 noir 2021 : https://tinyurl.com/2021-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

Suivez l'UBT en ligne

www.ubt-fgtb.be
www.facebook.com/fgtb.ubt
twitter.com/UBT_FGTB
www.instagram.com/btb_ubt/
www.linkedin.com/company/26536285
youtube.com/c/BTBUBT
wa.me/32474942725