



Agressions contre les conducteurs de poids lourds internationaux

Faits et chiffres



*Union
Internationale des
Transports Routiers*

AVANT-PROPOS

Les atrocités terroristes commises à travers le monde ont attiré l'attention sur la fragilité des systèmes impliqués dans les mouvements internationaux de personnes et de marchandises.

En outre, les criminels ont utilisé le commerce légal comme couverture d'autres activités illicites comme le vol de marchandises et de véhicules avec ou sans agression sur les conducteurs, l'immigration illégale, le trafic de drogue, le blanchiment d'argent, la fraude douanière et de transit, le passage de biens de contrefaçon et autres délits qui menacent la vie et la santé des hommes, le bien-être des sociétés et la communauté internationale. Nous courrons également le risque de voir ces deux 'mondes illégaux', crime et terrorisme, ne bientôt faire plus qu'un.

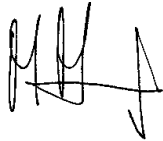
Aujourd'hui, la sécurité est légitimement l'une des principales priorités des entreprises concernées par le transport international de marchandises. Cependant, il faut garder à l'esprit que faciliter le commerce, et donc le transport, est une nécessité, même lorsque les aspects sécuritaires figurent en bonne place à l'ordre du jour.

L'enquête internationale initiée par la Conférence Européenne des Ministres du Transport (CEMT) à laquelle a succédé le Forum International des Transports, et l'Union Internationale de Transport Routier (IRU) cible l'une des préoccupations spécifiques engendrées par ces activités criminelles : les agressions sur les conducteurs internationaux qui impliquent, presque systématiquement, le vol de la cargaison, du véhicule et des effets personnels du conducteur.

Les résultats de l'enquête présentés dans ce rapport, sont instructifs et aideront à comprendre le problème, à clarifier l'ampleur et les caractéristiques des attaques, à quantifier les énormes pertes économiques et diverses engendrées par les agressions et à identifier les meilleurs outils et moyens à disposition pour protéger la vie et la santé des conducteurs de poids lourds internationaux, tout comme leurs véhicules et la cargaison qu'ils transportent. Il faut pour cela réagir de manière appropriée à ces incidents et permettre aux conducteurs, aux entreprises de transport, aux expéditeurs, aux syndicats, aux pouvoirs publics et à tous les acteurs concernés de mettre en œuvre les meilleures mesures de prévention possibles.

L'IRU reconnaît que les réponses apportées des conducteurs de poids lourds internationaux aux questionnaires ou données lors des entretiens individuels ne représentent pas nécessairement toujours la source d'information la plus fiable sur ce sujet délicat. Les autres preuves actuellement disponibles concernant ces attaques de conducteurs, sporadiques et par là même, anecdotiques, ne sont pas non plus suffisantes. C'est pourquoi l'IRU considère que les informations collectées, structurées et analysées doivent être vues comme une tentative d'élargir la connaissance de ce phénomène malheureusement croissant d'attaques de conducteurs et des délits qui y sont liés.

Nous savons que le crime est une problématique sociale. Cependant, cela ne signifie pas que nous devons rester inactifs et attendre un remède universel venu de l'extérieur guérir ce fléau social. Au contraire, nous devons tous agir dans notre propre domaine. C'est pourquoi nous invitons tous les acteurs concernés à améliorer la sécurité de la chaîne d'approvisionnement dans le cadre d'un vrai partenariat Public-Privé.

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized, overlapping letters that appear to be 'M M M' followed by a vertical stroke and a horizontal line.

Martin Marmy

Secrétaire Général de l'IRU

AGRESSIONS CONTRE LES CONDUCTEURS DE POIDS LOURDS INTERNATIONAUX

FAITS ET CHIFFRES ¹

Problématique

Les événements tragiques du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis ont montré à quel point tous les modes de transport étaient vulnérables face au terrorisme et à la criminalité. Les personnes travaillant dans le transport de marchandises par route sont également confrontées à des risques croissants et des difficultés bien spécifiques comme le vol de marchandises et de véhicules, les agressions à l'encontre des conducteurs de camions, l'immigration illégale, mais aussi la contrebande. Au-delà de ces difficultés souvent liées à la délinquance et à la fraude, les pouvoirs publics et les transporteurs doivent rester vigilants vis-à-vis de l'utilisation ou de la cible potentielle de leurs véhicules ou infrastructures à des fins terroristes. Ces défis et les réponses à y apporter posent de sérieux problèmes au quotidien à tous les acteurs travaillant dans ce secteur : les conducteurs, les entreprises de transport, la police, les forces de l'ordre, les pouvoirs publics, les hommes politiques, les organisations professionnelles, les syndicats, les compagnies d'assurances, les opérateurs de relais routiers et les autres acteurs.

Comme le montre cette étude, le nombre de vols de véhicules et de disparitions de marchandises ne constitue pas seulement un problème de sécurité majeur, mais est en outre en augmentation dans de nombreux pays. C'est pourquoi il est plus que jamais nécessaire de protéger les conducteurs, leurs véhicules et leurs cargaisons car la problématique ne cesse de prendre de l'ampleur.

Cependant, à ce jour, les informations nécessaires pour mieux comprendre la nature et l'échelle du problème et de ses conséquences sur les chauffeurs routiers, les entreprises de transport et le secteur tout entier manquent et seules des données circonstancielles portant sur ces agressions sont disponibles.

Les raisons de ce manque de données sont variées ; souvent, les conducteurs n'informent pas la police des agressions pour de multiples raisons, entre autres à cause de la barrière de la langue et du manque de confiance à l'égard des pouvoirs publics, mais aussi à cause des informations insuffisantes concernant le lieu et l'instance à laquelle doit être déclarée l'agression en question. Lorsqu'ils sont rapportés, ces incidents ne sont pas souvent enregistrés de manière centrale ni correctement traités.

En effet, dans de nombreux pays, un cadre de travail complet sur la politique et la prise de décision à appliquer au niveau local et national n'est pas encore en place pour contrecarrer le développement du crime routier. Il faut souligner que le nombre croissant des attaques dont sont victimes les conducteurs de poids lourds internationaux résulte aussi du fait que les mesures les plus efficaces pour combattre le crime, comme par exemple la mise à disposition de zones de parking réservées aux poids lourds qui soient suffisamment sécurisées, une utilisation plus systématique des dispositifs de protection à bord des véhicules, la mise en place de structures efficaces et accessibles pour

¹ Le texte intégral de l'étude est disponible sur commande à la librairie de l'IRU sur www.iru.org

signaler (« *Reporting* ») et enregistrer les incidents, ainsi qu'une sensibilisation accrue des services de police, ne sont en place dans quasiment aucun pays.

L'Enquête

Pour traiter ces problèmes, la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT)² et l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU) ont lancé en juin 2005 une enquête commune sur les agressions commises sur les conducteurs de poids lourds internationaux.

Cette enquête a été réalisée en 2005 et 2006 auprès des conducteurs de poids lourds internationaux, de leurs responsables et des pouvoirs publics compétents. Elle a été effectuée par le biais d'un questionnaire diffusé sur Internet et d'une série d'entretiens individuels en face-à-face conduits au hasard avec des conducteurs de poids lourds dans ou près de 5 villes, Berlin (Allemagne), Budapest et Szeged (Hongrie), plusieurs endroits près de Londres (Royaume-Uni) et Turin (Italie) ainsi que sur plusieurs sites en Bulgarie. Au total, 2 003 questionnaires de conducteurs ont été analysés, parmi lesquels 1 275 ont été complétés lors d'entretiens individuels en face-à-face avec des conducteurs.

Parallèlement à ce questionnaire, 248 entreprises de transport et pouvoirs publics de 31 pays européens ont répondu à des questions spécifiques.

Objectifs de l'enquête

Ce travail vise à mieux définir la nature et l'échelle des agressions commises sur des conducteurs de poids lourds internationaux opérant en Europe, et la façon dont les gouvernements se penchent sur le problème. L'enquête vise à fournir un éclairage sur cette problématique, en mettant notamment en lumière les méthodes utilisées pour commettre les agressions et les coûts qui en résultent en termes de pertes financières mais aussi de souffrance humaine. Le rapport propose des recommandations pratiques à prendre en compte et à mettre en œuvre par chaque 'partie prenante/acteur' concerné.

Note sur la méthodologie et limites des données fournies

Cette publication ne prétend pas avoir le statut d'une étude scientifique de grande ampleur. Elle se borne à présenter les résultats d'une enquête réalisée auprès de 2003 conducteurs routiers internationaux et complétée par un certain nombre d'informations en provenance d'autorités gouvernementales (31), d'entreprises (248) et de quelques syndicats.

² L'IRU assume la pleine responsabilité pour le contenu de cette étude. Les vues exprimées dans cette étude ne reflètent pas nécessairement le point de vue de la Conférence européenne des Ministres des Transports, ni de ses pays membres.

Tableau 1. **Pays de résidence des conducteurs ***

Par importance de représentation au sein de l'enquête			Par classement alphabétique des pays		
Nombre de conducteurs	Pays	% du total interrogé	Pays	Nombre de conducteurs	% du total interrogé
1	Moldavie	0.04	Albanie	11	0.54
2	Bosnie	0.09	Autriche	8	0.40
2	Grèce	0.09	Bélarus	20	1.00
2	Suisse	0.09	Belgique	20	1.00
3	Kazakhstan	0.14	Bosnie	2	0.09
4	Irlande	0.2	Bulgarie	301	15.02
4	Portugal	0.2	Croatie	8	0.40
7	Danemark	0.34	RépTchèque	25	1.24
7	Lettonie	0.34	Danemark	7	0.34
7	Slovénie	0.34	Estonie	27	1.34
8	Autriche	0.4	France	170	8.48
8	Croatie	0.4	Allemagne	72	3.59
11	Albanie	0.54	Grèce	2	0.09
12	Serbie	0.59	Hongrie	331	16.52
15	Macédoine	0.75	Irlande	4	0.20
16	Slovaquie	0.79	Italie	92	4.59
20	Belarus	1	Kazakhstan	3	0.14
20	Belgique	1	Lettonie	7	0.34
24	Russie	1.19	Lituanie	42	2.09
24	Espagne	1.19	Macédoine	15	0.75
25	Rép. Tchèque	1.24	Moldavie	1	0.04
26	Ukraine	1.3	Pays Bas	92	4.59
27	Estonie	1.34	Pologne	226	11.28
42	Lituanie	2.09	Portugal	4	0.20
65	Roumanie	3.24	Roumanie	65	3.24
72	Allemagne	3.59	Russie	24	1.19
81	Suède	4.04	Serbie	12	0.59
92	Italie	4.59	Slovaquie	16	0.79
92	Pays-Bas	4.59	Slovénie	7	0.34
92	Turquie	4.59	Espagne	24	1.19
117	Royaume-Uni	5.85	Suède	81	4.04
170	France	8.48	Suisse	2	0.09
226	Pologne	11.29	Turquie	92	4.59
301	Bulgarie	15.02	Ukraine	26	1.30
331	Hongrie	16.52	Royaume-Uni	117	5.85
47	Inconnu	2.52	Inconnu	47	2.52
2 003	TOTAL	100 %	TOTAL	2 003	100

* Ensemble des conducteurs interrogés (2003)

Les résultats de l'enquête dressés ci-dessous et de manière plus complète dans le chapitre 9 de l'étude doivent être pondérés par le type de données fournies. Un manque général de *signalement* des attaques aux autorités, immédiatement après que l'événement ait eu lieu, par les conducteurs et les entreprises de transport, a entraîné une absence de reconnaissance de la gravité du problème par ces mêmes autorités. N'étant pas reconnues comme un problème politique au niveau international comme au niveau national dans de nombreux pays, les attaques dont les conducteurs en transport

routier international sont victimes, ne sont répertoriées et suivies que dans la moitié des pays ayant répondu à cette enquête.

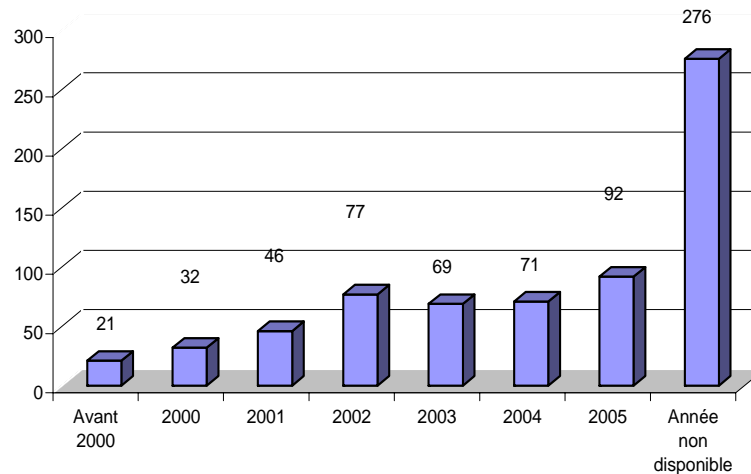
En outre, en raison de la taille relativement limitée de l'échantillon statistique retenu, l'enquête ne peut être considérée comme représentative de toutes les attaques dans la région considérée étant donné que de nombreux pays particulièrement concernés par les activités de transport international routier le long des corridors Europe-Asie particulièrement fréquentés soit n'ont pas fourni de réponses, soit n'ont pas participé à cette enquête. Les résultats de cette enquête doivent donc impérativement être analysés en ayant à l'esprit les limites inhérentes à la méthodologie utilisée.

SYNTHESE DES RESULTATS

En tenant compte des incertitudes des informations qui ont été soulignées ci-dessus, voici certains des résultats clé de l'étude :

- Sur un total de 2 003 réponses au questionnaire, 476 premières agressions³ sur des conducteurs ont été rapportées pendant l'enquête.
- 227 agressions ont été enregistrées pendant les entretiens individuels en face-à-face réalisés au hasard.
- 1 sur 6 (soit 17 %) de l'ensemble des 1 275 conducteurs interrogés au hasard en entretiens face-à-face a subi une agression au cours de ces 5 dernières années.

Graphique 1. Répartition du nombre total d'agressions * par an



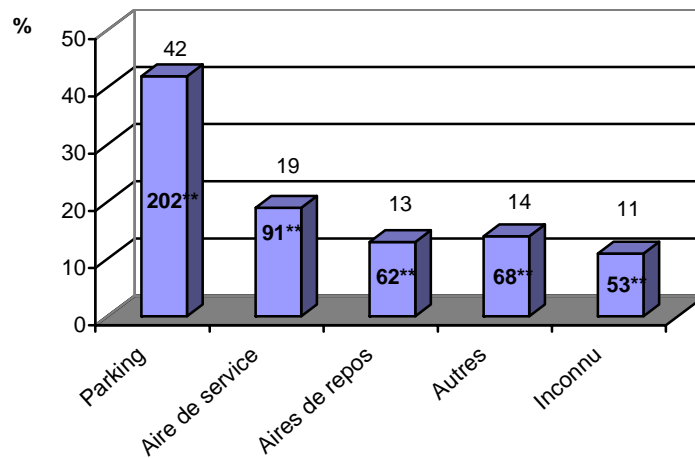
* Agressions multiples (684)⁴

³ Dans le cadre de ce rapport, le terme 'première agression' représente une agression par conducteur (476 agressions dans ce rapport).

⁴ Dans le cadre de ce rapport, une « agression multiple » représente l'ensemble des agressions identifiées dans cette enquête, c'est-à-dire également les différentes agressions sur un même conducteur (684 agressions dans ce rapport comparées aux 476 conducteurs attaqués une seule fois).

- 30 % des conducteurs agressés ont déclaré qu'ils avaient été attaqués plus d'une fois.
- 42 % des agressions ont apparemment eu lieu sur des aires de stationnement pour poids lourds, dont 19 % sur des stations services d'autoroute.

Graphique 2. **Lieux des agressions ***



* Premières agressions (476)

** Nombre d'incidents rapportés dans l'enquête

- 21 % des conducteurs ont rapporté qu'ils avaient été physiquement agressés pendant l'attaque.
- 32 % des conducteurs victimes d'une première agression (476) ont déclaré que ces agressions impliquaient l'utilisation de gaz : c'est presque 1 conducteur agressé sur 3.

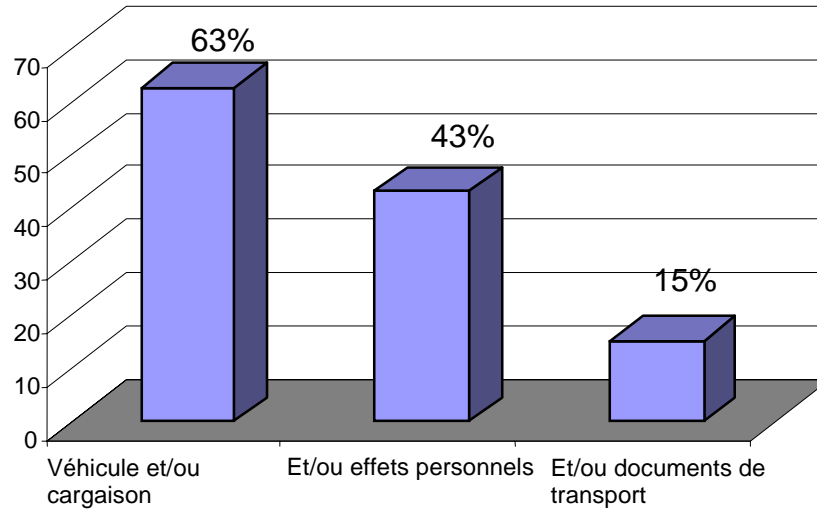
Tableau 2. **Ventilation des horaires des agressions ***

Horaires	Nombre d'agressions	%
06:00 – 10:00	22	4.6
10:00 – 14:00	27	5.7
14:00 – 18:00	33	6.9
18:00 – 22:00	38	8
22:00 – 02:00	135	28.4
02:00 – 06:00	183	38.4
Inconnu	38	8
TOTAL	476	100 %

* Premières agressions (476)

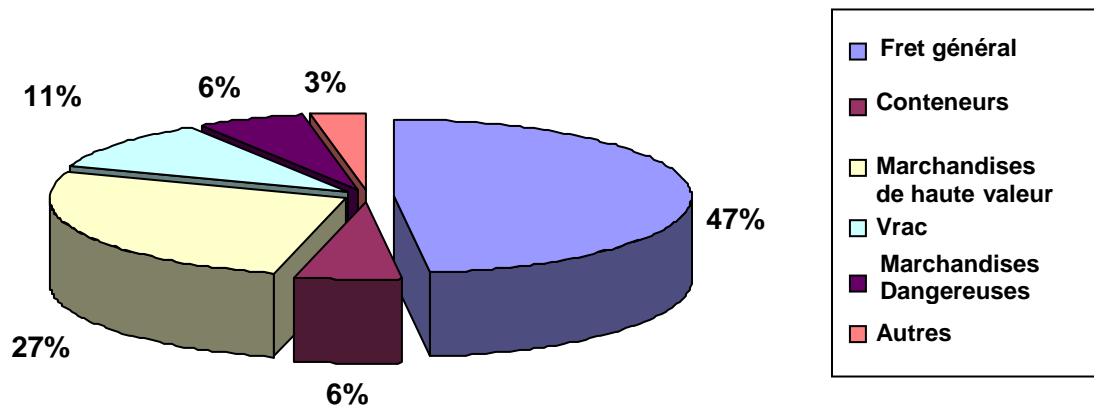
- C'est le véhicule et sa cargaison qui étaient ciblés dans 63 % des agressions, et/ou 43 % des attaques étaient liées au vol des effets personnels du conducteur. Parmi les affaires volées, on trouve des documents personnels, de l'argent et des cartes de crédit, des téléphones portables, des téléviseurs et même des vêtements.

Graphique 3. **Cibles criminelles préférées ***



* Premières agressions (476) ; les chiffres se chevauchent.

Graphique 4. **Types de cargaison volés**



Exemples de marchandises 'autres' : bétail, machines, déménagement, fournitures pour la construction.

- Selon les chauffeurs interrogés, les pays qui font état du nombre le plus élevé d'attaques rapportées *comparées au trafic de fret routier international* qu'ils génèrent et reçoivent, incluent la Roumanie, la Hongrie, la Pologne et la Russie.

Tableau 3. **Nombre d'attaques* et intensité du trafic international par pays**

Pays	Nombre d'attaques citées dans l'enquête (2000-05)	Trafic total en millions de tonnes (2004)	Attaques par millions de tonnes
Allemagne	23	268.9	0.09
Belgique	64	163.7	0.39
Espagne	70	80	0.88
France	140	182.6	0.77
Hongrie	21	16	1.31
Italie	85	104.5	0.81
Pologne	39	32.1	1.21
Roumanie	31	6.2	5.03
Royaume-Uni	55	60	0.92
Russie	34	35.1	0.97

* Attaques multiples (684).

Tableau 4. **Zones de forte intensité d'agressions***

Pays	Nombre d'attaques citées dans l'enquête (2000-05)
Belgique	Anvers et Bruxelles
Espagne	Barcelona, La Jonquiere, Madrid
France	Lyon, Marseille, Paris
Italie	Milan, Naples, Padua, Turin, Udine
Lettonie	Riga
Pologne	Varsovie
Russie	Chelyabinsk, Moscow
Royaume-Uni	Birmingham, Londres

* Attaques multiples (684).

- 30 % des conducteurs agressés n'ont pas appelé la police, invoquant parmi les raisons un manque de confiance à l'égard des pouvoirs publics (12 %), des difficultés linguistiques (5 %) et la peur des conséquences (1 %). Alors que 21 % des conducteurs ont eu le sentiment que les pouvoirs publics n'avaient pas 'pris en compte' leur agression, dans 2 % des cas seulement l'action de la police s'est traduite par des arrestations.

Tableau 5. **Raisons pour ne pas déclarer les agressions à la police**

Raison	Nombre d'agressions	%
Manque de confiance à l'égard des pouvoirs publics	55	11.56
Barrière de la langue	25	5.25
Peur des conséquences	7	1.47
Autres	54	11.34
Pas de commentaires	335	70.38
Total	476	100

- 35 % des conducteurs agressés ont déclaré que cet événement avait affecté leur vie professionnelle, 25 % rapportant que l'agression avait eu un impact sur leur vie personnelle. 9 % des conducteurs ont demandé une aide médicale et/ou psychologique, conséquence directe de l'agression.

Tableau 6. **Temps de récupération des conducteurs ***

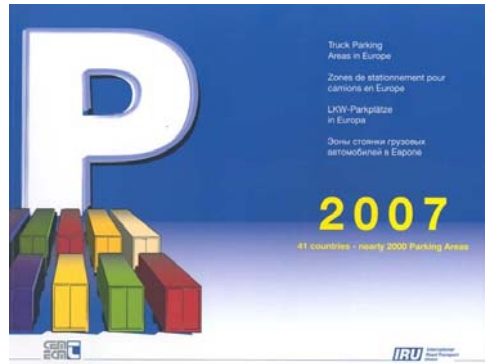
Laps de temps nécessaire pour reprendre le travail	Nombre de conducteurs	%
Ont continué à travailler	112	23.53
1 jour	108	22.69
2 jours	9	1.89
3 jours	22	4.62
1 semaine	18	3.78
2 semaines	8	1.68
Plus longtemps	22	4.62
Pas de commentaires	177	37.19
Total (premières agressions)	476	100 %

* Premières agressions (476)

- 18 % des conducteurs ont rapporté que le soutien offert par leur entreprise était, à leurs yeux, approprié.
- Le coût direct rapporté concernant l'ensemble des premières agressions (476) enregistrées lors de l'enquête sur ces 5 dernières années est estimé à environ 12 millions d'euros, somme qui comprend les vols des véhicules, des cargaisons et des effets personnels des conducteurs.
- Les résultats identifiés concernant les pertes ont été utilisés pour extrapoler à la population de conducteurs internationaux les chiffres relatifs aux agressions/incidents et aux coûts. Cette valeur extrapolée représente une perte de 7 milliards d'euros sur la période étudiée (2000-2005).

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

1. La volonté politique, l'engagement des parties prenantes et l'implication de l'industrie sont nécessaires au sein d'un *partenariat Public-Privé* pour développer une meilleure compréhension du problème des attaques sur les conducteurs, avec des solutions personnalisées en fonction des besoins locaux.
2. *Le crime avance rapidement* en direction de cibles nouvelles ou différentes, impactant ainsi le transport et le commerce de manières très différentes et souvent inattendues. Les dernières tendances criminelles, schémas de criminalité et modes opératoires doivent être étudiés de manière continue pour en tirer les conclusions appropriées et améliorer les outils de lutte contre le crime. Les *lois* contre le crime doivent être renforcées de manière efficace.
3. Tous les acteurs ont un rôle à jouer en ce qui concerne l'amélioration *de la notification, du suivi et de l'enregistrement* des attaques. De meilleurs canaux d'informations, plus fiables, sont nécessaires pour améliorer la saisie et la perception de ce problème.
4. *Des unités de crime dans le fret routier* liées à la police nationale ou des organisations similaires devraient être mises en place pour combattre le crime sur les routes.
5. Un réseau d'aménagements de *parking* réservés aux poids lourds, sûr et sécurisé, situé de manière stratégique, notamment le long des itinéraires clé, doit être mis en place, maintenu et exploité. La profession a d'ailleurs déjà pris des mesures pour contrer ce phénomène en publiant une mise à jour régulière de la brochure IRU/CEMT des Zones de stationnement pour camions en Europe, accessible au grand public. L'édition 2007 présente des données sur quelque 2000 aires de stationnement dans 41 pays européens.
6. Les *entreprises de transport ainsi que les expéditeurs* doivent se mettre d'accord pour emprunter des itinéraires sûrs, incluant les parkings, afin de protéger leur personnel et livrer en toute sécurité leurs cargaisons à destination. Ils doivent prendre les mesures nécessaires pour que leurs conducteurs travaillent en toute sécurité et pour protéger les véhicules ainsi que les chargements.
7. La *sensibilisation à la sécurité du transport* doit être accrue par le biais de la formation des *conducteurs* et de la mise à disposition d'informations utiles à ces derniers, aux *entreprises de transport, aux exploitants d'aires de parking et à toutes les autres parties* concernées par la prévention et la réduction du crime sur les routes. A cet égard, la mise en œuvre de lois sur la santé et la sécurité doit être favorisée.
8. *Les véhicules* doivent être équipés de solides dispositifs de sécurité.



*Travailler ensemble
pour un meilleur avenir*



d e p u i s 1 9 4 8

Agressions contre les conducteurs de poids lourds internationaux Résultats d'enquête - Faites et chiffres

L'enquête internationale cible l'une des problématiques spécifiques engendrées par les activités criminelles : les agressions sur les conducteurs internationaux qui impliquent presque systématiquement le vol de la cargaison, du véhicule et des effets personnels du conducteur.

Les résultats de cette enquête, présentés dans ce rapport, sont édifiants et permettent de saisir le problème, de préciser les caractéristiques et l'ampleur des attaques, de quantifier les énormes pertes économiques et autres qu'engendrent les agressions et à identifier les meilleurs outils et moyens à disposition pour protéger la vie et la santé des conducteurs de poids lourds internationaux ainsi que leurs véhicules et la cargaison qu'ils transportent.

Union Internationale des Transports Routiers, Secrétariat général (IRU)

3, rue de Varembe
B.P. 44
CH-1211 Genève 20
Suisse

Tél. : +41-22-918 27 00
Tél. : +41-22-918 27 41
Courriel : iru@iru.org
Web : www.iru.org

