

GEBRÜDER WEISS. Le groupe de transport et de logistique autrichien, membre du réseau System Alliance Europe, a réalisé en 2011 un CA net de 1,066 M€, en progression de 9,2 % par rapport à 2010. C'est la poursuite de l'extension du réseau sur les marchés d'Europe centrale, d'Europe de l'Est et d'Asie qui explique cette croissance.



Confidentiel La révision de la directive 2003/96 sur la taxation des produits énergétiques s'annonce électrique. Bruxelles veut modifier le cadre de taxation et propose d'égaliser les taux d'accises entre gazole professionnel et essence. À Strasbourg, l'eurodéputée Astrid Lulling (photo) redoute une majoration du prix du gazole. L'issue du vote au Parlement est incertaine (ndlr : 19 avril) mais on s'achemine vers une disparition de la notion de gazole professionnel.

+ 21 %

C'est la progression du trafic des navettes camions empruntant le Tunnel sous la Manche au premier trimestre 2012

ITALIE

L'Unatras mobilise les citoyens

L'Union nationale des associations de transporteurs italiens (Unatras), qui fédère 80 % des entreprises, organise un rassemblement citoyen le 28 avril dans les dix principales villes de la péninsule. « *Nous ne prévoyons pas de bloquer le pays, soutient Marco Digioia, le délégué général de la confédération des artisans transporteurs (Confartigianato Trasporti). L'objectif est de sensibiliser nos concitoyens afin de leur expliquer que les transporteurs sont les premiers à souhaiter davantage de sécurité à la fois routière et sociale.* » Asphyxiés par la hausse galopante des coûts d'exploitation, gazole en tête, les transporteurs italiens sont entrés dans un cycle insoutenable. En conséquence, cette mobilisation n'est pas innocente. Elle a été décidée le 16 avril par le président de l'Unatras, Francesco del Boca, alors que le décret relatif aux sanctions appli-

Les transporteurs sont les premiers à souhaiter davantage de sécurité à la fois routière et sociale.

cables aux donneurs d'ordre n'est toujours pas signé par le gouvernement de Mario Monti. A cette heure, le texte a été ratifié par seulement trois ministères : les Transports, l'Intérieur, l'Économie et les Finances. « *Il doit encore être paraphé par le ministère de la Justice pour avoir force de loi, précise Marco Digioia. Nous sommes optimistes et nous optons pour les rassemblements citoyens le 28 avril car les chargeurs, les industriels et les grandes entreprises sont devenues omnipotentes. Les artisans comme les TPE et les PME du transport sont pris en tenaille dans un rapport de force entre donneurs d'ordre et sous-traitants. L'Unatras demeure donc pugnace pour exiger l'application de la loi sur les coûts minimaux de transport assortie de contrôles.* » Il s'agit ni plus ni moins d'appliquer la procédure détaillée dans l'article 83 bis de la loi, lequel prévoit la responsabilité du donneur d'ordre et du sous-traitant en cas d'insécurité routière. ♦ L.G.

BELGIQUE. Les résultats du « *Truck & Business Barometer* » montrent que le moral des transporteurs belges chute. Les délocalisations massives et la concurrence des filiales de transport à bas coût expliquent cette déprime.

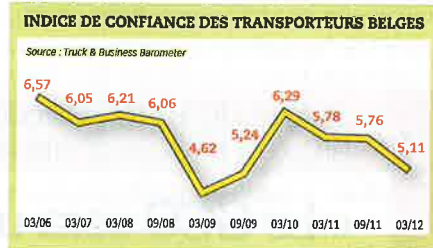
Moral en berne des transporteurs

Les résultats de l'édition de mars du Baromètre « *Truck & Business* » met en lumière l'extrême pression sur les prix de transport et le gouffre qui se creuse entre les sociétés de transport qui tentent de s'adapter à la crise en recourant à des chauffeurs d'Europe centrale et les transporteurs qui ne veulent (ou ne peuvent) utiliser cet expédient. Le Baromètre mesure l'indice de confiance des transporteurs depuis mars 2006. Malgré la baisse des volumes de transport, l'explosion des prix du gazole et un niveau de concurrence jamais atteint, cet indice reste supérieur à 5 (voir graphique), soit nettement au-dessus de son point bas de mars 2009.

Les réponses sont cependant très polarisées. Dans le groupe des « optimistes », on trouve surtout des entreprises qui estiment prendre leur destin en mains (par une nouvelle stratégie ou grâce à un plan d'assainissement). En revanche, les explications données par les « pessimistes » dénotent davantage une soumission aux événements qu'une réelle capacité de réaction.

L'EMPRISE DES DÉLOCALISATIONS

Au sein des transporteurs internationaux, cette capacité de réaction passe de plus en plus par une délocalisation : 38,5 % des transporteurs sondés annoncent qu'ils auront davantage recours à la sous-traitance en 2012. Dans le même temps, plus de 34 % des entreprises annoncent leur intention de réduire la taille de leur parc en Belgique. Ces chiffres confirment l'impression que laisse actuellement le marché belge du poids lourd : les immatriculations de tracteurs sont en forte chute,



Le moral des transporteurs belges a baissé, mais reste supérieur à son niveau de mars 2009.

moins à cause de la crise économique que d'immatriculations massives en Slovaquie (l'Eldorado supposé des transporteurs belges), en Pologne ou... au Luxembourg.

Par le passé, certains transporteurs ont réussi à s'implanter valablement en Europe Centrale, développant des activités locales en plus de leur pôle belge. Les nouveaux arrivants, pris par le temps, sont davantage tentés par la formule « boîte aux lettres », alléchés par les services d'offices spécialisées, notamment à Bratislava. Ces constructions sont non seulement illégales au regard du règlement 1071/2009, mais elles exacerbent la mauvaise humeur des transporteurs qui ne veulent pas y avoir recours et qui n'ont désormais d'autres choix que de réduire leurs activités. Les syndicats aussi entrent en guerre contre les « boîtes aux lettres », dénonçant par la bande les conditions de travail des chauffeurs de l'Est et trouvant une malheureuse confirmation à ses dires avec la mort de deux chauffeurs polonais dans l'incendie de l'entrepôt qui leur servait de gîte pour le week-end à Wingene le 31 mars dernier. ♦

CLAUDE YVENS