

taux se situe à 34,1 % pour l'activité du pavillon slovaque et à 24,3 % pour l'activité du pavillon hongrois. En matière de cabotage, le pavillon allemand perd des parts de marchés et passe au 4^{ème} rang avec un taux de cabotage à 0,63 %. La Pologne se distingue à nouveau puisqu'elle a multiplié son activité de cabotage par 4,5 entre 2008 et 2010 (2,08 %).

Grande-Bretagne. À compter du 1^{er} janvier 2012, 1 800 ensembles routiers britanniques seront autorisés à utiliser des semi-remorques extra-longues par rapport à la longueur standard. Cette initiative est la conséquence d'une consultation publique portant sur l'allongement maximum de 2,05 m des semi-remorques, passant de 13,60 m à 15,65 m. Les ensembles articulés atteindront donc 18,75 m. L'expérimentation concerne des entreprises volontaires. Elle s'achèvera en octobre 2021. D'un côté, 900 semi-remorques circuleront avec un allongement de 2,05 m ; de l'autre 900 avec un allongement d'un mètre. Le PTR A demeurant à 44 tonnes. L'avantage n'est pas mince. Les pouvoirs publics estiment que dès 2015, la circulation de semi-remorques extra-longues réduira à la fois la congestion urbaine et les émissions de CO₂

de 100 000 tonnes par an. Le gouvernement ambitionne d'optimiser les chargements de 13 % et de générer un gain de 2 000 € par véhicule en année pleine, soit 36 M€ sur dix ans.

Réseaux transeuropéens. La Commission européenne propose le 19 octobre un plan de grands travaux pour créer des emplois et soutenir la compétitivité de l'UE à un moment où elle en a particulièrement besoin, soit un budget d'une valeur de 50 milliards d'euros pour améliorer les réseaux européens numériques, de transports et d'énergie. Le secteur des transports se taille la part du lion avec une dotation de 31,7 Md€, dont 10 provenant du fonds de cohésion. Cette enveloppe doit servir notamment à relier les 83 ports européens aux réseaux ferroviaire et routier et à réduire les goulets d'étranglement aux frontières. Fait marquant, l'exécutif européen souhaite que les pays de l'UE réservent cette enveloppe dans le prochain budget pluriannuel des Vingt-Sept entre 2014 et 2020, à propos duquel les négociations ont à peine démarré.

Italie. Les accords volontaires de branches sont sur les rails. En septembre, les donneurs d'ordre de la grande distribution, de l'in-



Marco Digioia, délégué général de Confartigianato Trasporti.

dustrie automobile et les opérateurs de conteneurs s'élèvent contre la Confindustria. Ces industriels font leur autonomie en acceptant l'application de la loi sur les coûts minimaux de transport en vigueur depuis mai 2010. « C'est un message inespéré qui lance les pourparlers liés aux accords volontaires de branches », affirme Marco Digioia, le délégué général de la Confartigianato Trasporti, la confédération des artisans-transporteurs. Il s'agit de respecter à la lettre l'article 83 bis de la loi 112/2008 que le sous-secrétaire d'État chargé des Transports, Bartolomeo Giachino, « appelle de ses vœux ». Ces accords volontaires s'inspirent de la notion de prix abusivement bas réglementé en France par les lois sous-traitance (1992) et « sécurité et modernisation des transports » (1995).

IRU. Le Conseil Transport de marchandises (CTM) de l'Union internationale des transporteurs routiers (IRU) adopte, le 3 novembre, un paquet réglementaire baptisé « conditions générales révisées de l'IRU pour le transport international de marchandises et les conventions cadres relatives ». Il permet de répondre aux contraintes juridiques et contractuelles auxquelles sont confrontés les transporteurs. « Grâce aux conditions générales et conventions-cadres de l'IRU, les transporteurs routiers et leurs clients auront à leur disposition des outils simples d'utilisation qui rendront leurs relations contractuelles plus transparentes et fiables », affirme Isabelle Bon-Garcin, la présidente de la commission des affaires juridiques de l'IRU. Cela passe par les exigences concernant le statut d'opérateur économique agréé (OEA) ou l'utilisation croissante des lettres de voiture électroniques et communications électroniques pour soumettre les déclarations douanières.

Italie. L'ex-ministre de l'Intérieur italien, Roberto Maroni, et les représentants de la fédération de transporteurs, Fai-Confrtrasporto (l'équivalent de la FNTR) signent, fin octobre, un protocole pour

ZOOM

RÈGLEMENT «CHRONOTACHYGRAPHE»

BRUXELLES MET LA PRESSION SUR LES ÉTATS MEMBRES

La révision juridique et technique du chrono a beau être en marche, le calendrier imposé par les institutions européennes sera difficilement respecté. « On ne pourra pas aller plus vite que la musique ! », pronostique Gilles Baranger, responsable de la réglementation chez le fabricant de chronotachygraphes VDO, filiale de l'allemand Continental. La Commission européenne table sur une commercialisation des appareils nouvelle génération à l'horizon 2017/2018. En fait, la révision juridique concerne un texte réglementaire en vigueur...depuis 1985 (3821/85/CE) et qui a été amendé une dizaine de fois. L'objectif vise à renforcer la lutte contre la fraude (fraude à l'aimant, cartes conducteurs, corruption dans les ateliers) et à simplifier les contrôles sur route pour les administra-

tions et les transporteurs. D'après les calculs de la DG Move, la réduction de la charge administrative s'élèvera à 34,54 M€ par an dont 17 M€ pour les transporteurs. En parallèle, la révision technique des chronos est en cours depuis 2009 (règlement européen 1266/2009) ; elle détaille les différentes phases du cahier des charges que les fabricants doivent respecter. Depuis le 1^{er} octobre 2011, les principales nouveautés concernent l'abandon de la minute indivisible, la standardisation des tickets imprimés, l'augmentation de 20 à 255 du nombre de sessions entreprises. En parallèle, la Commission a aussi lancé en 2010 une consultation européenne auprès des prestataires et des utilisateurs. Les 70 réponses au questionnaire recueillies vont constituer la base de la discussion euro-



Les chronos de nouvelle génération réduiront la charge administrative des transporteurs de 17 M€ par an.

péenne en 2012 (« Roadmap for the future »). Au chapitre des innovations techniques, la Commission pourra avoir un mandat pour adopter des mesures techniques (intégrer un module GNSS : système de navigation par satellite) et pour imposer la sécurité des scellements des chronos. Le texte préconise surtout la fusion de la carte conducteur et du permis de conduire. Toute la question est de savoir si ce qui est prévu légalement par Bruxelles pourra être applicable ?