



CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

La réforme des réglementations dans le transport routier de marchandises



La réforme des réglementations dans le transport routier de marchandises

**ACTES DE LA CONFÉRENCE
INTERNATIONALE**

Février 2001



CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) est une organisation intergouvernementale, créée par un Protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. La CEMT constitue un forum de coopération politique au service des Ministres responsables du secteur des transports, plus précisément des transports terrestres ; elle leur offre notamment la possibilité de pouvoir discuter, de façon ouverte, de problèmes d'actualité concernant ce secteur et d'arrêter en commun les principales orientations en vue d'une meilleure utilisation et d'un développement rationnel des transports européens d'importance internationale.

Dans la situation actuelle, le rôle de la CEMT consiste surtout à :

- faciliter la mise en place d'un système paneuropéen intégré des transports qui soit économiquement et techniquement efficace, dont les performances relatives à la sécurité et à la protection de l'environnement correspondent aux plus hautes exigences possibles et dont la dimension sociale occupe pleinement la place qu'elle mérite ;
- aider également à l'établissement d'un pont, sur le plan politique, entre l'Union Européenne et les autres pays du continent européen.

Le Conseil de la Conférence réunit les Ministres des Transports des 41 pays suivants qui sont Membres à part entière de la Conférence : Albanie, Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, ERY Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Moldova, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République fédérale de Yougoslavie, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. Six pays ont un statut de Membre associé (Australie, Canada, États-Unis, Japon, Nouvelle-Zélande et République de Corée) et deux, un statut de Membre observateur (Arménie et Maroc).

Les travaux du Conseil sont préparés par un Comité des Suppléants, composé de hauts fonctionnaires représentant les Ministres. Ce comité est assisté dans sa tâche par des groupes de travail auxquels sont confiés des mandats spécifiques.

Parmi les questions étudiées présentement au sujet desquelles les Ministres sont appelés à prendre des décisions, on peut citer l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique paneuropéenne des transports, l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale dans le marché européen des transports, les questions spécifiques liées aux transports par chemins de fer, par routes et par voies navigables, les transports combinés, les transports et l'environnement, les coûts sociaux des transports, les tendances en matière de transports internationaux et les besoins en infrastructures, les transports pour les personnes à mobilité réduite, la sécurité routière, la gestion du trafic, l'information routière et les nouvelles technologies de communication.

Des analyses statistiques concernant l'évolution des trafics, des accidents de la route et des investissements sont publiées régulièrement et permettent de connaître sur une base trimestrielle ou annuelle la situation du secteur des transports dans les différents pays européens.

Dans le cadre de ses activités scientifiques, la CEMT organise régulièrement des Symposiums, des Séminaires et des Tables Rondes sur des sujets relevant de l'économie des transports. Les résultats de ces travaux servent de base à l'élaboration de propositions de décisions politiques à soumettre aux Ministres.

Le service de Documentation de la CEMT dispose de nombreuses informations sur le secteur des transports. Ces informations sont notamment accessibles sur le site Internet de la CEMT.

Le Secrétariat de la CEMT est rattaché administrativement au Secrétariat de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE).

Also available in English under the title:

Regulatory Reform in Road Freight Transport

PROCEEDINGS OF THE INTERNATIONAL SEMINAR

February 2001

Des informations plus détaillées sur la CEMT sont disponibles sur Internet à l'adresse suivante :

www.oecd.org/cem

© CEMT 2002 – Les publications de la CEMT sont diffusées par le Service des Publications de l'OCDE,

2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, France

AVANT PROPOS

La CEMT a organisé à Paris le 7 février 2001 un Séminaire international sur la réforme réglementaire dans le transport routier de marchandises. Les conclusions de ce Séminaire ont servi à alimenter un débat sur les transports routiers lors du Conseil des Ministres de la CEMT de Lisbonne, les 29 et 30 mai 2001.

Cette publication reprend l'ensemble des documents qui ont été présentés lors du Séminaire ainsi que le document de synthèse (« Questions politiques à débattre ») qui a servi à introduire les discussions Ministérielles.

La réforme réglementaire des transports routiers de marchandises fait suite à des travaux entrepris par la CEMT et l'OCDE sur la réforme des réglementations dans le transport. Ces travaux visent à expliciter les conditions dans lesquelles on pourrait obtenir une plus grande efficacité économique des modes de transport tout en veillant aux critères essentiels de sécurité, de respect de l'environnement et d'un développement socialement harmonieux.

Des pistes d'évolution de la réglementation des transports routiers de marchandises au sein des pays Membres de la CEMT sont distinguées dans le présent document. Le débat n'est pas clos pour autant, tant il est vrai que les transports routiers de marchandises en Europe doivent franchir de nombreux obstacles dont, entre autres, ceux de l'élargissement de l'Union Européenne et d'une intégration des effets externes environnementaux ou encore ceux de la charge fiscale qui leur est afférente. Cette publication fournit néanmoins un éclairage sur les lignes directrices d'une évolution de la réglementation des transports routiers de marchandises en Europe telles qu'on peut les pressentir pour les années postérieures à 2001.

TABLE DES MATIERES

QUESTIONS POLITIQUES CLES	7
QUESTIONS POLITIQUES DÉBATTUES PAR LE CONSEIL DES MINISTRES	11
1. Le constat.....	11
2. Le débat	11
3. Vers une démarche progressive ?	12
4. Conclusion	14
SYNTHÈSE DU SÉMINAIRE DE LA CEMT	15
1. Des faits saillants	15
2. Un débat politique de fond	16
3. Des arguments pour trancher	18
4. Des obstacles résiduels ?	19
5. Quelles mesures de transition ?	19
RAPPORT INTRODUCTIF DU SÉMINAIRE.....	21
INTRODUCTION	21
1. LA RÉGLEMENTATION DES TRANSPORTS NATIONAUX	22
1.1 Le contingentement des licences : la limitation des capacités et la fixation de tarifs ...	22
1.2 Le marché des transports nationaux routiers décontingenté	23
1.3 Les critères qualitatifs	24
1.4 Les réglementations sur les véhicules	28
1.5 Les réglementations sur l'usage des véhicules.....	30
1.6 La fiscalité sur les véhicules	32
1.7 Les évolutions possibles du cadre réglementaire pour les transports nationaux	34
2. LA RÉGLEMENTATION DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX.....	35
2.1 Les transports internationaux au sein de l'Union Européenne.....	35
2.2 Les transports internationaux hors de l'Union Européenne	36
2.3 La libéralisation du cabotage en Europe	39
2.4 La Convention TIR	41
2.5 Les restrictions sur la circulation des véhicules en transport international	42
2.6 Des défaillances des marchés.....	44
2.7. Les évolutions possibles du cadre réglementaire des transports internationaux	46
CONCLUSIONS	49

ANNEXE 1.....	51
1.1. L'expérience française.....	51
1.2. L'expérience mexicaine.....	53
1.3. L'expérience des États-Unis.....	54
ANNEXE 2.....	57
BIBLIOGRAPHIE.....	61
CONTRIBUTIONS SCIENTIFIQUES AU SEMINAIRE.....	63
Gerd Aberle, Université de Giessen (Allemagne).....	65
Maurice Bernadet, Laboratoire d'Economie des Transports (Let), Lyon (France).....	67
Laszlo Ruppert, Institute for Transport Sciences, Budapest (Hongrie).....	69
Włodzimierz Rydzkowski, University of Gdansk, Sopot (Pologne).....	73
Włodzimierz Rydzkowski : Commentaires après le séminaire.....	76
Alan McKinnon, Heriot-Watt University, Edimbourg (Royaume-Uni).....	78
AUTRES CONTRIBUTIONS.....	81
Document présenté par le service des transports routiers du ministère des transports et de l'économie maritime (Pologne).....	83
Intervention de M. Marius Sorin Bota, Secrétaire d'Etat, Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Logement (Roumanie).....	88
Propositions de l'IRU en vue de l'élargissement de l'UE et d'une stratégie d'intégration pour le transport routier, par Peter Kraus.....	90
ANNEXE : TABLEAU SUR L'HARMONISATION LIÉE À L'ÉLARGISSEMENT.....	93
LISTE DE PRÉSENCE.....	95

QUESTIONS POLITIQUES CLES

1. Le transport routier est essentiel pour une économie moderne. Presque toutes les marchandises sont acheminées par route à un moment ou un autre. La part du trafic total revenant au transport routier, qui est allée croissant de façon régulière dans les pays de la CEMT depuis 30 ans, représente maintenant plus de trois quarts du nombre de tonnes-kilomètres enregistré dans les pays qui sont membres de la CEMT de longue date, et plus de la moitié dans les pays qui y ont récemment adhéré.
2. Pendant plus de deux décennies, on a observé une tendance soutenue à alléger la réglementation économique du secteur, tant au niveau national qu'international. Les restrictions imposées aux opérateurs, par exemple en ce qui concerne l'obtention de licences, le transport de marchandises précises, la desserte de zones circonscrites ou l'alignement sur des prix déterminés, ont été abolies à l'échelon national et international. Les contingents ont été remplacés par des régimes de marché libre fondés sur des critères de qualité. Le secteur est désormais largement privatisé, même en Europe centrale et orientale.
3. Au sein de l'Union européenne, l'ouverture du marché s'est concrétisée en 1993, année où ont été levées les restrictions quantitatives, et le cabotage est autorisé depuis juillet 1998.
4. Dans les pays et les régions ayant procédé à la déréglementation, les prix du transport ont fortement chuté, les gains de productivité ont été substantiels et la qualité du service s'est nettement améliorée. La concurrence y est devenue plus vive et les marges bénéficiaires se sont réduites ; en outre, la sous-traitance a connu un essor appréciable.
5. Dans la zone de la CEMT, le trafic international est principalement régulé par les dispositions que stipulent plusieurs centaines d'accords bilatéraux de contenu différent -- nombre d'entre eux prévoient des limites chiffrées du nombre de trajets et des exemptions réciproques de taxes et de redevances. Les accords bilatéraux ont la faveur des pays car ils permettent de traiter directement les problèmes. Outre ces accords bilatéraux, le système du contingent multilatéral de la CEMT (couvrant environ 4 % des déplacements) encadre le trafic international assuré par des véhicules de grande qualité. D'autres dispositifs sont en vigueur également au niveau international, notamment le régime d'ECOPOINTS pour le transit en Autriche, un système de contingent applicable aux poids lourds de 40 tonnes en Suisse. Le cabotage n'est pas autorisé en dehors de l'UE.
6. En même temps que l'ouverture des marchés au sein des pays de l'Union Européenne et de la CEMT, il y a eu un effort parallèle d'harmonisation des conditions d'accès à la profession aussi bien que des aspects techniques, sociaux et fiscaux. Un accord s'est dégagé sur des règles générales d'accès à la profession bien qu'il y ait des différences d'interprétation. Un accord international sur l'harmonisation technique a été pratiquement entériné. Bien qu'il y ait des Directives de l'Union Européenne à propos des taxes sur les véhicules, sur les carburants et les péages, il y a encore des différences sensibles de régime fiscal (même au sein de l'UE) et de droits de transit au sein de la CEMT. Pour ce qui est de l'aspect social, l'AETR régit le temps de conduite pour les transports internationaux. Au sein de l'UE, c'est le règlement 3820/85 qui s'applique et une discussion délicate

est en cours sur sa mise à jour et sur l'inclusion du temps de travail, notion distincte de celle du temps de conduite, dans les textes qui encadrent les transports routiers.

7. Il est largement reconnu que le contrôle des règles relatives au temps de conduite, aux poids maximaux autorisés et aux vitesses maximums a été très inégal.

8. Il y a des défis essentiels pour le futur dans l'aire de la CEMT. On peut constater qu'il y a des appréhensions politiques importantes ayant trait à la domination des transports routiers et à l'incessante croissance de leur part modale. Certains pays s'opposent de ce fait à une libéralisation plus poussée des transports routiers. D'autres estiment qu'il est nécessaire de saisir l'opportunité d'améliorer l'efficacité des transports routiers, d'autant plus que le fait d'user de la réglementation pour protéger les chemins de fer a été un échec politique majeur.

9. Une question importante est de savoir si le patchwork complexe qui encadre les transports internationaux peut être simplifié et rendu plus transparent. Il est clair que ce système n'a pas réussi au regard de certains des objectifs principaux de la politique des transports et, de plus, il est souvent inefficace et discriminatoire. La question est de savoir comment ce dernier peut être orienté dans le sens d'un système fondé sur la qualité avec un libre accès pour des véhicules sûrs et propres, conduits par des chauffeurs qualifiés, bien formés et qui respectent les règles.

10. S'il y a besoin de créer dans le transport un marché aux conditions équitables, il est nécessaire de comprendre ce que l'on entend par là. Dans quelle mesure est-il indiqué d'avoir un accord dans les domaines fiscaux et sociaux ou sur les conditions d'accès, sur le contrôle et les sanctions pour les transports routiers nationaux et internationaux ? Dans certains de ces domaines, une pleine harmonisation n'est pas indispensable. Par exemple, certaines des disparités fiscales existantes à l'heure actuelle sont fortement réduites dans le cadre de transports internationaux. En effet, en matière fiscale, il est plus important d'appliquer les Résolutions de la CEMT (sur la non discrimination) que d'harmoniser les droits et taxes. Un autre facteur qui induit des différences de niveau de coût est lié aux disparités salariales, mais bien peu de personnes iraient dire qu'il est nécessaire pour les gouvernements d'intervenir pour harmoniser les salaires.

11. Dans de nombreux pays, l'organisation du secteur est analogue : on y dénombre beaucoup de petites entreprises (qui, souvent, ne possèdent qu'un seul véhicule), pouvant représenter jusqu'à deux tiers de l'ensemble des opérateurs. Ces entreprises affichent des taux de défaillance élevés, il est fréquent que de plus grandes sociétés fassent appel à elles en sous-traitance et leur pouvoir de marché est faible. Cette situation s'est perpétuée pendant de nombreuses années et les tentatives visant à accroître la taille moyenne des entreprises ont échoué. Ce problème étant posé, il y a lieu de se demander si la solution ne passe pas plutôt par le contrôle de l'application des règles et l'implication des chargeurs en les rendant responsables du comportement de ces opérateurs, au lieu d'envisager un éventuel changement de structure de la profession.

12. Il y a des domaines où des améliorations aux conditions existantes peuvent être considérées. En transport international, on pourrait aller dans le sens de plus de multilatéralisme, d'une introduction graduelle du cabotage et/ou de la création d'un registre des transporteurs internationaux qui répondent aux exigences les plus fortes. D'autres avancées sont possibles pour permettre la location de véhicules avec chauffeur dans les transports pour compte propre et de traiter le transport pour compte propre et les transporteurs professionnels de la même manière, de telle façon qu'il y ait pour les deux des conditions harmonisées.

13. De façon générale, les pouvoirs publics ont pour mission de favoriser le développement d'un secteur de telle manière qu'il réponde de manière efficiente aux défis sociaux, de sécurité et d'environnement. Or, on peut difficilement se targuer d'un bilan positif à cet égard jusqu'à présent.

QUESTIONS POLITIQUES DEBATTUES PAR LE CONSEIL DES MINISTRES

1. Le constat

Développer l'intermodalité et créer un cadre concurrentiel équitable est l'un des objectifs de la politique européenne des transports. Dans le même temps, il est également nécessaire que chaque mode opère avec la plus grande efficacité, sans barrières artificielles.

Le présent document est consacré aux transports routiers de marchandises. Il part du constat qu'en Europe tout au long des dix dernières années, marquées par l'amorce et la confirmation d'un processus de libéralisation des transports routiers de marchandises, le transport routier a vu son activité s'accroître tandis que les autres modes de transport stagnaient, notamment le transport ferroviaire. Pour une très grande partie des transports, il n'y a en fait pas d'alternative à court terme au transport routier de marchandises.

Dans ces conditions, les prévisions de trafic en transport terrestre de marchandises font toutes état d'une croissance des transports routiers de marchandises se poursuivant dans un proche futur. S'il y a des aspects positifs à la croissance des transports routiers, -- comme des gains de productivité favorables à l'économie --, on peut également trouver des points négatifs, notamment les conséquences environnementales ou l'incidence sur la congestion.

Cette croissance des transports routiers de marchandises, que l'on pressent particulièrement forte dans les échanges entre l'Union Européenne et les pays d'Europe Centrale et Orientale, sera entravée, avec toutes les conséquences négatives que cela implique, par le contingentement des autorisations de transport, qu'elles soient bilatérales ou multilatérales. En effet, le décalage entre une économie qui développe le commerce électronique et qui multiplie de plus en plus les échanges internationaux, et un régime d'autorisations de transport contingentées, est flagrant.

2. Le débat

Pour concilier les objectifs susmentionnés, doit-on aller de manière privilégiée vers l'harmonisation ou vers la libéralisation du transport routier de marchandises en Europe ?

Au sein de l'Union Européenne, on a clairement tranché en faveur de la libéralisation, sans pour autant négliger la définition de mesures d'harmonisation.

Au sein de la CEMT, des réticences existent, tant chez les anciens pays Membres que chez les nouveaux, à l'idée d'une libéralisation. Ces réticences s'expliquent par la crainte pour les transporteurs des nouveaux pays Membres, d'être perdants dans une concurrence qui les opposerait à des transporteurs des anciens pays Membres plus au fait de la logistique et, réciproquement, par la crainte

des transporteurs des anciens pays Membres de ne pouvoir être compétitifs en terme de prix. Ces deux thèses verrouillent en partie l'ouverture du transport international.

Le modèle théorique libéral admet, lui, un équilibre fait de spécialisation : les pays à fort coût de main d'œuvre pourraient se spécialiser dans des prestations à la composante logistique très évoluée, -- une fuite vers la qualité --, tandis que les transporteurs des pays mieux situés sur l'échelle des coûts, assureraient la traction du fret pour les produits les plus sensibles aux coûts de transport.

Il y a lieu de replacer ce modèle théorique dans le contexte de la politique européenne des transports afin d'en infléchir la portée, notamment pour ceux qui défendent l'harmonisation : une libéralisation n'est concevable qu'à partir de conditions de concurrence loyales, c'est-à-dire qui placent chaque transporteur dans une large mesure à égalité avec ses concurrents, quelles que soient leurs nationalités. Il s'agit d'un objectif de long terme qui passe par un certain nombre de mesures de transition, tant économiques que sociales. Ainsi, dans cette perspective, aucune libéralisation n'est compréhensible sans un progrès dans le sens de l'harmonisation.

3. Vers une démarche progressive ?

Sur le plan politique, une progression pas-à-pas, hiérarchisant les problèmes, est-elle la seule démarche praticable ? Ne peut-on avoir, notamment pour les pays candidats à l'accession à l'UE, un « big bang » qui reconnaîtrait et précipiterait l'objectif final d'un marché libéralisé, gage d'efficacité économique ? Ne peut-on considérer, pour l'ensemble des pays, une démarche qui aille davantage dans le sens d'une libéralisation, à l'image de ce qui s'est passé au sein de l'UE où un ensemble minimal de mesures d'harmonisation a été prévu, sans que cela n'entraîne de perturbations majeures du marché ?

Différents aspects du débat peuvent être retenus. Ils illustrent les conditions minimales à retenir dans le sens d'une libéralisation qui ne fait pas fi de mesures d'harmonisation ou encore d'une libéralisation avec un minimum d'harmonisation :

La structure du secteur et l'accès au marché

L'existence en grand nombre de petites entreprises artisanales n'est pas en soi critiquable. Il peut néanmoins en résulter un déséquilibre : leur arrivée incessante sur le marché tire les prix à la baisse, au-delà de ce qui serait juste en situation normale de concurrence car ces entreprises tendent à méconnaître leurs coûts. En ayant des critères d'accès à la profession extrêmement exigeants, notamment sur la formation initiale et le capital propre à maintenir tout au long du fonctionnement de l'entreprise, on évite d'ouvrir trop facilement la profession. Certains estiment que l'exigence d'un capital propre minimum revient à réintroduire un contingentement de l'accès à la profession en lieu et place d'autorisations. Mais en fait, n'importe-t-il pas, dans une économie au fonctionnement « capitalistique » dominant, d'imposer que les entreprises satisfassent à un capital minimum ? Sur ces points, les décisions du Conseil de mai 2000 vont dans le bon sens. En outre, la préservation du capital n'est-elle pas une garantie de bonne gestion ?

Le contrôle des réglementations

Pour qu'un minimum d'harmonisation des conditions de concurrence ait lieu, encore faut-il que les réglementations qui sous-tendent une telle harmonisation soient appliquées avec la même vigilance

d'un pays à l'autre. Une réglementation n'a de portée véritable que si elle est également suivie dans les différents pays. A ce sujet une question surgit : un système de contrôle harmonisé entre pays ne pourrait-il venir renforcer l'arsenal des mesures à prendre pour gommer les disparités concurrentielles les plus criantes ? En effet, si un grand nombre d'entreprises est en dehors des règles, on ne peut plus parler de concurrence harmonieuse.

La fiscalité

Pour ce qui est de la fiscalité, le principe qui devrait dominer les débats est celui de la causalité : plus l'on roule ou pollue, plus l'on doit payer. Ne devrait-on pas rapidement introduire des redevances kilométriques calculées électroniquement pour établir, selon la voie dans laquelle s'engagent différents pays, un principe commun de taxation de l'activité des transports ?

L'environnement et la croissance du trafic

De nombreux pays sont préoccupés de la croissance continue du transport routier et de ses effets sur la congestion et l'environnement. L'expérience a cependant montré que l'introduction de barrières artificielles au transport de marchandises par route a été une réponse inefficace à ces problèmes. Ne serait-il pas préférable de se fonder sur un ensemble de mesures combinant des normes environnementales plus élevées dans l'industrie, la promotion de modes alternatifs au transport routier et surtout, la fixation de prix du transport routier qui reflète correctement ses coûts externes plus élevés ?

Le phénomène de la sous-traitance

Le phénomène de la sous-traitance est récurrent dans le transport. Il pose problème et se diffuse lorsqu'il est difficile de répercuter la hausse des coûts sur les prix de vente. Dans ces conditions, la réglementation sur le temps de travail -- qui augmente effectivement les coûts de production salariaux -- ne produira-t-elle pas inévitablement un effet analogue et ceci d'autant plus que les artisans indépendants sont exonérés du respect de cette réglementation ? N'assistera-t-on pas, pour les pays qui appliqueront cette réglementation, à un renforcement de la sous-traitance et ce, tant que l'on ne cherchera pas à mettre en cause le donneur d'ordres ?

Le cabotage

Le cabotage ne suscite pas l'accord de tous les pays Membres de la CEMT. Ce qui est particulièrement significatif, c'est de considérer qu'au sein de l'Union Européenne, l'introduction du cabotage dès 1990 sous forme de contingents, et entièrement libéralisé à partir de 1998, avait provoqué la même ligne d'argumentation : la concurrence ne devait pas être équitable et les transporteurs de certains pays devaient envahir les marchés. On sait maintenant qu'il n'en a rien été. Aussi, ne devrait-on pas introduire le cabotage sur la base d'autorisations contingentées, notamment pour les pays qui ne feront pas partie de l'UE, et suivre statistiquement, de manière très précise, les évolutions des marchés ?

La question des visas

On peut s'interroger pour savoir si les procédures d'obtention d'un visa pour les chauffeurs, parfois très lourdes et très administratives, ne correspondent pas à une forme de protectionnisme. Un tel protectionnisme peut être suscité par le non-respect, par certaines entreprises et par conséquent, leurs chauffeurs, des conditions de transport correspondant aux autorisations dont ils sont titulaires. A contrario, n'y a-t-il pas lieu justement de veiller à ce que toutes les règles soient respectées, de façon à abolir toute forme de protectionnisme indu ?

4. Conclusion

L'objectif, en définitive, n'est-il pas de parvenir à un ensemble de réglementations pour les transports routiers de marchandises qui ait en Europe une plus grande uniformité et qui soit conçu autour de réglementations transparentes et applicables et non pas de réglementations complexes, plaquées sur le secteur ? Pour y parvenir, ne pourrait-on utilement passer d'un système où les autorisations bilatérales sont majoritaires à un système où ce sont les autorisations multilatérales qui dominent, à partir d'une harmonisation minimale ? Le plus appréciable serait d'avoir, à terme, un système fondé sur des critères qualitatifs et non quantitatifs.

SYNTHESE DU SEMINAIRE DE LA CEMT

La CEMT a organisé à Paris, le 7 février 2001, un Séminaire international sur la réforme des réglementations dans le transport routier de marchandises. Ce Séminaire a rassemblé des scientifiques et des responsables à haut niveau de la politique des transports routiers de marchandises au sein des pays de la CEMT.

Les quelques lignes qui suivent présentent une synthèse des débats de ce Séminaire.

1. Des faits saillants

En Europe, tout au long des dix dernières années, marquées par l'amorce et la confirmation d'un processus de libéralisation des transports routiers de marchandises, ces derniers ont vu leur activité s'accroître tandis que les autres modes de transport terrestre au mieux stagnaient. La différence d'évolution est surtout frappante avec le transport ferroviaire que les pouvoirs publics ont pourtant toujours le souci de voir progresser. Malgré les nombreuses restrictions qui frappent le transport routier sur certains corridors, sa progression a été réelle et l'on peut affirmer que les prestations offertes par le rail ne peuvent se substituer à celles de la route. Le rail manque en effet de flexibilité pour s'adapter aux évolutions de la logistique, comme le *just-in-time*, par absence d'un réseau dédié au fret, par absence d'une priorité accordée au fret ou encore par la lenteur des passages aux frontières. Il n'y a donc pas d'alternative au transport routier de marchandises à court terme.

Dans ces conditions, les prévisions de trafic en transport terrestre de marchandises font toutes état d'une croissance des transports routiers de marchandises se poursuivant dans un proche futur, ne serait ce que pour accompagner la croissance économique. On chiffre ainsi couramment la croissance des transports routiers de marchandises à + 50 ou + 60 % d'ici 2015. A l'inverse, dans le transport ferroviaire, il semblerait que la capacité soit utilisée à plein, tout au moins dans la plupart des pays au sein de l'Union Européenne. La croissance des transports routiers de marchandises est donc inévitable.

Cette progression à venir pose au moins deux problèmes : les conséquences sur l'environnement, d'une part, et sur la sécurité routière, d'autre part. En effet, s'il y a des aspects positifs à la croissance des transports routiers, -- comme des gains de productivité favorables à l'économie --, on peut également trouver des points négatifs dans cette progression des transports routiers.

Cette croissance des transports routiers de marchandises, que l'on pressent très forte dans les échanges entre l'Union Européenne et les pays d'Europe Centrale et Orientale, sera entravée, avec toutes les conséquences négatives que cela implique, par le contingentement des autorisations de transport, qu'elles soient bilatérales ou multilatérales.

Le système d'autorisation actuel composé d'un grand nombre d'autorisations bilatérales et d'un contingent restreint de multilatérales est loin d'être optimal en ce que les autorisations bilatérales prévoient des exemptions non transparentes et multiples aux règles communes des transports comme,

par exemple, en matière de taxation. Ceci est contraire à l'idée qui devrait dominer d'un grand marché aux conditions égales.

A cette situation singulière s'ajoute le fait que l'espace couvert par la CEMT sera fortement subdivisé en trois catégories (les pays membres de l'UE, les pays candidats à l'accession à l'UE et les pays dans aucun des deux cas précédents). D'une part, il est difficilement concevable pour une organisation d'adopter une démarche distincte pour certains de ses pays membres et, d'autre part, les pays non candidats à l'Union Européenne sont néanmoins impliqués par le processus qui traverse l'Europe.

Le décalage entre une économie qui se développe de plus en plus à partir des nouvelles technologies, -- ou encore le commerce électronique --, et un régime d'autorisations de transport contingentées est également flagrant. Tout aussi flagrant est l'écart qui existe entre une industrie des transports routiers où les entreprises artisanales dominent et les besoins de l'industrie et du commerce en services de transport particulièrement pointus.

A certains égards, les transports routiers de marchandises apparaissent victimes de leurs succès : si la croissance d'activité ne se démentit pas, elle se fait dans des conditions qui rendent sa poursuite difficile. Ainsi, l'on peut se demander qui transportera à l'avenir lorsque l'on sait que les difficiles conditions de travail rendent délicat le recrutement de personnel qui, en règle générale, préfère travailler dans d'autres secteurs. Les derniers textes sur le temps de travail des chauffeurs participent certes à une revalorisation du métier de conducteur mais vont aussi accroître les besoins en personnel de conduite. D'où ce qui ressemble à une impasse.

2. Un débat politique de fond

Harmoniser ou libéraliser ? Au sein de l'Union Européenne, on a clairement tranché en faveur de la libéralisation non sans une incursion dans la direction de l'harmonisation, incursion qui est certes évidente en matière de normes techniques sur les véhicules mais qui est beaucoup plus modeste en matière de fiscalité.

La marche en avant dans le sens d'une libéralisation est très évidente en ce qui concerne l'ensemble du système économique des nouveaux pays membres de la CEMT. Mais, pour ce qui touche au transport, des réticences existent tant chez les anciens pays membres que chez les nouveaux. Ces réticences ont trait à la possibilité, pour les transporteurs des nouveaux pays membres, d'être perdant dans une concurrence qui les opposerait à des transporteurs plus au fait de la logistique et des prestations qualitativement développées et ces réticences concernent, réciproquement, la crainte des transporteurs des anciens pays membres de ne pouvoir être compétitifs en terme de prix par rapport aux conditions des transporteurs des PECO. Ces deux thèses verrouillent en partie l'ouverture du transport international et la possibilité d'étendre le cabotage aux pays de la CEMT.

La logique de l'économie de marché ou de la thèse libérale veut que ce soient les entreprises les plus efficaces qui gagnent des marchés. Toutefois, cette thèse exige, dans une présentation simplifiée du modèle libéral, que les entreprises soient placées sur un pied d'égalité. Ainsi, on obtient la plus grande efficacité économique si l'entreprise qui est la plus compétitive gagne des parts de marché au détriment d'entreprises moins productives.

Remarquons d'emblée que le modèle libéral simplifié a une prolongation au niveau du « commerce international ». Dans cette version plus complète de l'équilibre sur les différents marchés de biens et services, puisqu'elle intègre les échanges extérieurs, chaque pays se spécialise sur les

prestations où il est le plus productif. Il en résulte une division internationale du travail où tout pays dispose d'avantages comparatifs et les exploite au maximum.

En transposant à la problématique du transport, le modèle simplifié (sans les échanges extérieurs) implique la création d'un marché unique où toutes les entreprises sont sur un pied d'égalité dans la lutte compétitive. En étant en dehors de conditions égales, l'on a aucune chance d'aboutir à un modèle d'équilibre économique qui soit performant. Le modèle qui intègre les « échanges extérieurs » admet lui qu'il existe des différences de pays à pays et bâtit même sur ces disparités un équilibre fait de spécialisation.

Il est étonnant de constater que ce qui est totalement accepté dans le commerce international -- c'est-à-dire la spécialisation -- ne l'est pas lorsque l'on parle des problèmes de transport. Ainsi, un pays admettra difficilement que ce soient des transporteurs d'une autre nation qui assurent en partie le transport de son commerce international tandis que la spécialisation, dans des produits de luxe ou dans l'électronique, d'un pays est tout à fait acceptée.

Cette asymétrie dans la tolérance a certainement pour cause les dysfonctionnements même du transport. Tout responsable politique sait que le transport routier est assuré, dans sa majorité, par des entreprises artisanales aux conditions de fonctionnement très difficiles et ne veut pas accentuer davantage la pression sur ces entreprises qui sont toujours à la limite du dépôt de bilan.

Le débat est sans doute plus complexe, de multiples aspects liés entre eux apparaissent mais il est clair que si certains emplois peuvent être perdus d'autres peuvent être gagnés. En laissant des entreprises qui ont des coûts inférieurs assurer les transports, l'économie dans son ensemble gagne sous la forme de coûts de transport plus faibles. Ceci se traduit par une rentabilité supérieure pour les entreprises qui ont recours à des transports importants et par des baisses de prix pour des consommations qui intègrent des transports, là également en quantité importante.

Le modèle fait de spécialisation internationale est sans doute encore plus complexe puisque l'on peut considérer que les pays à fort coût de main d'œuvre se spécialiseraient dans des prestations à forte composante logistique, -- une fuite vers la qualité des prestations --, tandis que les transporteurs des pays mieux situés sur l'échelle des coûts, assureraient la traction du fret pour les produits très sensibles aux coûts de transport. Ainsi, chaque pays pourrait être gagnant dans la concurrence internationale qui ménagerait vraisemblablement une place pour tout le monde étant donné la croissance des débouchés du transport routier.

Toutefois, ce modèle qui comporte des gagnants et des perdants, mais avec un résultat positif global, n'est pas celui qui est préféré par les hommes politiques. Ainsi, plutôt que de libéralisation, on préfère parler d'une ouverture au cabotage pas à pas, d'un besoin de protection des transporteurs ou du cas d'une libéralisation sans harmonisation qui aboutirait à remettre en cause la libéralisation elle-même.

Sur un plan politique, une progression pas à pas, en classant les problèmes et en ne s'attardant pas sur les points de désaccord est la seule démarche qui soit porteuse tant l'apport des modèles théoriques, reposant sur des hypothèses simplificatrices, est sans cesse contesté même si tout un chacun s'accordera à reconnaître l'impérieuse nécessité finale d'avoir un marché libéralisé pour les transports en Europe.

3. Des arguments pour trancher

La libéralisation, là où elle a été pratiquée, n'avait pas nécessairement pour objectif de bénéficier aux transporteurs mais plutôt de diminuer le coût pour la collectivité des transports. Dans ce sens, elle a pleinement réussi et l'on devrait toujours avoir présent à l'esprit cet argument.

Certes, des différences très importantes de niveau salarial existent entre les nouveaux pays membres et les anciens. Toutefois, ces différences ne sont pas aussi importantes lorsque l'on considère qu'au sein des nouveaux pays membres davantage de personnel est nécessaire dans des tâches administratives ou d'entretien du matériel étant donné le moins grand stade d'organisation de ces économies.

Ce qui est particulièrement significatif, c'est de considérer qu'au sein de l'Union Européenne, l'introduction du cabotage, d'abord sur base de contingents puis entièrement libéralisé ensuite, avait provoqué la même ligne d'argumentation : la concurrence ne devait pas être équitable et les transporteurs de certains pays devaient envahir les marchés des pays où le transport était le plus cher. On sait maintenant qu'il n'en n'a rien été.

Une autre menace qui est souvent brandie est l'argument de l'environnement. Pourtant, les transporteurs des PECO ont fait un effort considérable pour s'équiper en véhicules Euro2 ou Euro3 et ce n'est pas rendre justice à cet effort que de brandir une menace qui n'est que virtuelle ou, en tout cas, pas plus avérée que s'il s'agissait de transporteurs des anciens pays membres qui assurent les prestations de transport international.

La question de l'environnement est cependant de la plus haute importance au point que certains pays s'opposent à la libéralisation encore en vertu de la protection du chemin de fer. Cet argument n'a pas lieu d'être : c'est au chemin de fer de mieux répondre aux attentes de sa clientèle, notamment par une qualité de service irréprochable plutôt que de vouloir favoriser ce dernier en entravant les transports routiers. Ceci serait purement artificiel et augmenterait les coûts de transport pour la collectivité.

Un argument a un certain poids : c'est celui de l'importance en nombre des petites entreprises artisanales. Pour certains, il n'est pas naturel économiquement que les entreprises accroissent leurs tailles étant donné qu'il n'y a pas d'économies d'échelle possibles dans le transport routier ou alors étant donné que ces dernières sont très marginales. Ceci concourt au maintien de la structure artisanale du secteur.

Il est possible de s'opposer à la création incessante de petites entreprises qui n'ont qu'une faible idée des conditions à réunir pour permettre le fonctionnement pérenne d'une entreprise et qui parfois perturbent le fonctionnement du marché en tirant les prix à la baisse au delà de ce qui serait normal en situation de concurrence. En ayant des critères d'accès à la profession extrêmement exigeants, notamment sur la formation initiale et le capital propre à maintenir tout au long du fonctionnement de l'entreprise, on évite d'ouvrir trop facilement la profession.

Remarquons que certains estiment que l'exigence d'un capital propre minimum revient à réintroduire un contingentement de l'accès à la profession en lieu et place d'autorisations. Pour d'autres, il importe dans une économie au fonctionnement capitaliste dominant d'imposer que les entreprises satisfassent à un capital minimum, ce qui est une garantie de bonne gestion -- et non de concurrence ruineuse -- par la nécessité de préserver ce capital. Pour adapter cette condition aux niveaux de richesse rencontrés dans chaque pays, notamment pour les PECO, on peut prévoir que le niveau requis de capital soit le même en valeur relative par rapport au niveau de vie d'un pays donné

On peut noter en revanche que les procédures d'obtention d'un visa pour les chauffeurs, parfois très lourdes et très administratives, correspondent bien à une forme de protectionnisme suscité par le non respect, par certains chauffeurs, des conditions de transport attachées aux autorisations dont ils sont titulaires. Ce non respect est condamnable en ce qu'un pays se voit retourner contre lui, par des mesures de rétorsion plus ou moins ouvertes, les conséquences des agissements de quelques-uns.

4. Des obstacles résiduels ?

Un point qui a été abordé dans les développements précédents mérite une attention soutenue. Il s'agit de la tendance de certains transporteurs de garder la maîtrise du fret mais de sous-traiter à leurs chauffeurs, en les incitant à s'installer en tant que transporteurs, la traction du fret pour un prix de transport très faible. Remarquons que ce processus d'externalisation tend à s'auto-entretenir : pour répondre aux bas prix de transport ainsi générés, les transporteurs concurrents n'ont d'autre choix que de rentrer dans le même processus avec leurs propres chauffeurs.

Ces phénomènes sont le résultat du pouvoir très fort de certains chargeurs qui ne veulent pas payer le transport à son juste prix. De toute façon, lorsque des augmentations tarifaires sont consenties, elles ne sont pas, la plupart du temps, répercutées sur les sous-traitants qui assurent effectivement le transport.

Remarquons que ce phénomène se diffuse de plus en plus chaque fois que les coûts de transport s'élèvent puisqu'il est toujours difficile de répercuter sur les prix de vente la hausse des coûts. Il semble inévitable que la réglementation sur le temps de travail -- qui augmente bien effectivement les coûts de production salariaux -- produira inévitablement un effet analogue et ceci d'autant plus que les artisans indépendants sont exonérés du respect de cette réglementation. On assistera donc, pour les pays qui appliqueront cette réglementation, à un renforcement de la sous-traitance.

Ceci pose bien le problème du contrôle de la réglementation que l'on sait très bien être éminemment variable d'un pays à l'autre.

5. Quelles mesures de transition ?

Pour ceux qui défendent le primat de l'harmonisation, les domaines pour lesquels une transition peut s'avérer indiquée sont ceux de la fiscalité, de l'accès à la profession, des règles qui touchent les transports routiers comme le temps de conduite ou les normes techniques sur les véhicules. En parallèle, un système de contrôle harmonisé viendrait renforcer l'arsenal des mesures à prendre pour gommer les disparités concurrentielles les plus criantes.

En ce qui concerne la fiscalité, le principe qui devrait dominer les débats est celui de la causalité : plus l'on roule ou pollue, plus l'on doit payer. Un tel principe, qui fait de la variabilisation des taxes une donnée essentielle, pourrait s'appuyer sur les derniers progrès technologiques, pour assurer, par l'intermédiaire de redevances kilométriques, un principe commun de taxation de l'activité des transports routiers de marchandises. La difficulté tient en la nécessité de rendre un tel système interopérable en Europe, ce qui peut s'avérer très délicat compte tenu des enjeux industriels.

Il n'est pas utile de revenir sur les conditions d'accès à la profession si ce n'est pour affirmer que les réglementations doivent produire les mêmes effets où que l'on soit : les exigences à retenir en matière de capital propre doivent, par exemple, être identiques d'un pays à l'autre, non pas en valeur absolue mais en valeur relative.

En outre, l'extension de la responsabilité, en cas de manquement grave à la réglementation, au donneur d'ordre doit être recherchée. Dans le rapport de force entre les transports et leurs clients industriels, ce sont ces derniers qui ont le dernier mot, d'où l'importance d'être en mesure de dire si les infractions aux réglementations résultent d'exigences excessives des clients du transport. Ceci fait partie d'un autre principe selon lequel les pouvoirs publics de différents pays doivent se concerter pour lutter contre la variété d'interprétation des textes. Il apparaît hautement souhaitable d'avoir un contrôle du respect de la réglementation qui soit plus homogène entre pays.

Il ne semble pas que le cabotage puisse être introduit avec l'accord de tous les pays membres de la CEMT. Aussi, pour contourner la difficulté, on pourrait introduire le cabotage sur base d'autorisations contingentées et suivre statistiquement, de manière très précise, les évolutions des marchés.

Un système d'observation des marchés doit en effet aller de pair avec une ouverture dans le sens d'une libéralisation. Il est important de pouvoir suivre l'évolution des marchés afin d'identifier immédiatement tout dysfonctionnement. La profession doit être associée à un tel monitoring. D'une manière générale, il serait indiqué de mettre en place des partenariats avec la profession qui s'efforce de rehausser le niveau de qualification de ses adhérents en mettant en place des labels. Cette démarche va dans le même sens que celle qui est recherchée par les pouvoirs publics d'où l'intérêt d'un partenariat. Les pouvoirs publics peuvent de leur côté mettre en valeur les meilleures pratiques, -- un étalonnage donc des performances des entreprises --, pour susciter autour de certaines réglementations un comportement d'imitation des meilleurs.

L'objectif est de parvenir à un ensemble de réglementations pour les transports routiers de marchandises qui ait en Europe une plus grande uniformité et qui soit conçu autour de réglementations transparentes et applicables et non pas de réglementations complexes plaquées sur le secteur.

RAPPORT INTRODUCTIF DU SEMINAIRE

INTRODUCTION

En Europe, le scénario de la « déréglementation et de la concurrence » s'est pratiquement imposé partout pour ce qui est des transports intérieurs routiers de marchandises. Il est quasiment intégralement présent au sein de l'Union Européenne, tant pour les transports intérieurs qu'internationaux, le cabotage étant même institué. Ceci est le résultat d'une longue évolution de la réglementation des transports routiers de marchandises.

Dès la fin de la première guerre mondiale, le transport routier de marchandises a été réglementé en Europe, essentiellement pour éviter qu'il ne porte préjudice à l'activité des chemins de fer. Cette orientation politique a été omniprésente. Malgré les nombreuses dispositions visant à contenir l'activité des transports routiers de marchandises, ce mode de transport a rapidement gagné du terrain sur les chemins de fer tandis que pour le transport de personnes la route est devenue un mode de transport universel.

Pendant longtemps, les pouvoirs publics ont hésité. Ils ont en effet progressivement décontingenté l'activité des transports routiers de marchandises pour que ces derniers accompagnent la croissance économique sans pour autant, à l'exception de quelques pays, libéraliser cette activité. La pratique de licences et de tarifs obligatoires est restée longtemps instituée tant pour les transports intérieurs qu'internationaux, notamment en Europe. C'est d'ailleurs à cette zone géographique que ce rapport sera consacré même si quelques exemples issus d'autres continents viendront émailler le cours de la publication.

Pour en revenir donc à l'Europe et alors que les travaux des spécialistes en économie des transports prônaient souvent une libéralisation des marchés des transports routiers de marchandises, il a fallu attendre au sein de l'Union Européenne la création du marché unique au 1er janvier 1993 et l'institution du cabotage -- d'abord sous forme de contingent, puis complètement libéralisé en juillet 1998 -- pour que les dernières interventions réglementaires sur les capacités et les prix soient pratiquement partout levées.

Au sein de l'Europe de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT), qui comprend les pays de l'Union Européenne plus vingt cinq pays européens, c'est la chute du rideau de fer qui a amené les pays issus de l'ancien bloc de l'Est -- alors pas encore tous membres de la CEMT -- à rejoindre le rang des pays qui pratiquent la déréglementation et la privatisation. Il convient de noter toutefois qu'à l'échelle de la CEMT, la déréglementation n'a pas encore abouti à un modèle comparable à celui de l'Union Européenne, surtout pour les transports internationaux. Une partie importante de ce rapport sera, pour cette raison, consacrée aux transports internationaux.

Précisément, le plan suivi sera d'aborder dans une première partie, la réglementation des transports nationaux, essentiellement des transports nationaux européens même si certaines considérations et certains exemples sont issus d'autres parties du Monde. Ensuite, dans une deuxième partie, les transports internationaux européens seront présentés. A chaque fois, il sera évoqué en conclusion les possibilités d'évolution du cadre réglementaire.

Pour parachever cette introduction, il importe de signaler que les transports routiers de marchandises représentent plus de 75 % de l'activité en tonnes-kilomètres des transports de marchandises en Europe, qu'ils ont en 1998, par rapport à 1970, multiplié par trois leur activité tandis que les autres modes de transport terrestre stagnaient. Les transports routiers de marchandises ont engendré en 1998 plus de 1 % du PIB des pays de l'Union Européenne (OCDE, 2000) et ce secteur se caractérise, ainsi qu'il vient de l'être décrit par ces quelques chiffres, par son dynamisme nonobstant la charge considérable qu'il fait peser sur l'environnement et la sécurité.

1. LA REGLEMENTATION DES TRANSPORTS NATIONAUX

1.1 Le contingentement des licences : la limitation des capacités et la fixation de tarifs

Il s'agit ici d'une pratique qui a eu durablement cours consistant à limiter la capacité offerte par les transports routiers publics de marchandises en transport national par l'institution de licences de transport. Là où cela a été ou est pratiqué, les licences peuvent prévoir des zones de transport, des relations géographiques spécifiques ou des distances de transport ainsi que le type de biens transportés. En plus, la capacité offerte a été le plus souvent encadrée par la pratique de tarifs obligatoires qui ont pour but de limiter la liberté commerciale des prestataires. Les dispositions adoptées ont grandement variées d'un pays à l'autre mais leur esprit demeure commun. Introduites la plupart du temps dans les années trente, ces dispositions avaient pour objectif de protéger les chemins de fer de la concurrence de plus en plus menaçante des transports routiers. Ces mesures ont été confirmées dans l'après-guerre. C'est ainsi qu'en France ou encore en Allemagne, le transport routier a été, par des licences de camionnage, fortement restreint, à cette époque, en longue distance tandis que les tarifs obligatoires, également en longue distance, mis en place ultérieurement, ont été calqués sur ceux pratiqués par le chemin de fer.

Les difficultés récurrentes des chemins de fer (ampleur des déficits et des subventions, pertes de parts de marché) et le fait qu'on leur ait imposé des obligations de service public n'ont fait que renforcer l'objectif de les protéger. Aussi, l'évolution de la réglementation des transports routiers n'a été que très mesurée dans le temps au cours des années 1960 et 1970. La deuxième raison qui militait en faveur d'une réglementation stricte des transports routiers tient dans le fait que ce secteur était alors perçu comme instable, c'est-à-dire comme souffrant d'un excès de concurrence ou encore d'une concurrence dite « ruineuse ». La facilité d'acquisition du matériel, la faible rentabilité des opérations liées à des inadéquations temporelles de capacité (en période de récession par exemple), militaient en faveur d'une action sur les capacités et les prix pour assurer un retour sur investissement minimum ainsi que le maintien en bon état des véhicules (couverture des coûts de maintenance et de remplacement). A l'heure actuelle en Europe, l'Italie et la Grèce maintiennent des tarifs obligatoires

d'application pour les transports intérieurs, il s'agit là des deux seuls pays européens membres de l'Union Européenne à conserver de telles dispositions (cf. Base de données internationale sur la réglementation, OCDE, 1999).

Il est possible d'analyser la pertinence du maintien de dispositions restrictives -- dont on peut dire qu'elles ont durablement inspiré les pouvoirs publics jusqu'au début des années 80 -- à partir de la relation des conséquences de quelques expériences de déréglementation.

Auparavant, il convient encore de noter que la privatisation a également joué un rôle dans le sens de la déréglementation, quoique moins déterminant. A l'instar de la déréglementation, la privatisation fit son chemin dans les années 1980 au fur et à mesure où les gouvernements firent confiance, à des degrés divers, au secteur privé pour gérer des entreprises plus ou moins immergées dans la concurrence. C'est sans doute au Royaume-Uni que les expériences de privatisation ont pris leur origine, l'État abandonnant son contrôle dans de nombreux secteurs. On peut à cet égard noter la privatisation de NFC (1982), dans le domaine des transports de marchandises, et de British Airways (1987). Depuis, le mouvement de privatisation a également touché les chemins de fer au Royaume-Uni tandis que la chute du rideau de fer a eu pour conséquence un mouvement de privatisation très important des anciens monopoles publics du transport au sein des pays d'Europe centrale et orientale.

1.2 Le marché des transports nationaux routiers décontingenté

Commençant avec le Royaume-Uni en 1969 suivi par les États-Unis en 1980, le mouvement de déréglementation des transports routiers intérieurs de marchandises s'est propagé au sein de la Communauté européenne mais a également touché d'autres pays (Mexique, Nouvelle Zélande, Canada). On trouvera en annexe 1, le résumé de l'expérience de trois pays (France, Mexique, États-Unis) dont il est possible de tirer quelques conclusions de caractère général.

On peut affirmer que les principaux bénéficiaires des restrictions quantitatives étaient les entreprises qui disposaient de permis de transport ou de licences (McKinnon, 1996). Ces entreprises étaient protégées du plein effet de la concurrence. Elles pouvaient ainsi bénéficier d'une rentabilité supérieure puisqu'elles étaient à l'abri par une forme de protection. On peut en prendre pour preuve le fait que par exemple, en France, les licences de transport avaient acquis une valeur marchande (30 000 Euros en 1978). Cela étant, l'efficacité de l'organisation des entreprises était obérée par la nécessité de disposer de permis de transport et de rentabiliser l'investissement que représentaient les titres de transport. D'une manière générale, des restrictions sur les itinéraires ou distances, la nécessité de passer par des centres de fret, les impossibilités de chargement de retour ont eu pour effet d'amoindrir la productivité des entreprises. Aussi, l'on peut dire que les réglementations quantitatives ont eu pour conséquence de limiter les gains de productivité, l'innovation technique et organisationnelle, empêchant les prix de transport de connaître une évolution à la baisse, que ce soit en terme de prix relatifs ou absolus.

Il est difficile de quantifier l'effet positif de la déréglementation par la levée des restrictions quantitatives. On peut néanmoins se faire une idée en suivant l'évolution des prix et à ce sujet, on a pu noter au Royaume-Uni, aux États-Unis, en Nouvelle Zélande et en France, des réductions de prix de transport de l'ordre de 15-25 %, étalées dans le temps. En effet, dans la plupart des pays la levée des restrictions quantitatives a été progressive. Cette levée des restrictions quantitatives s'est effectuée dans une conjoncture économique morose, ce qui aura poussé les prix de transport à la baisse. Dans le même temps, les améliorations infrastructurelles induisaient des gains de productivité, ce dont les

chargeurs ont su bénéficier du fait du renforcement de la concurrence au sein des transports de marchandises.

Les autres bénéficiaires de la déréglementation sont plus difficiles à évaluer. En favorisant l'initiative des entreprises, cela a pu renforcer l'adéquation des offres des entreprises aux demandes de leurs clients. Ceci est un facteur de promotion de nouveaux services logistiques. Au Royaume-Uni par exemple, où la déréglementation est intervenue relativement tôt, les nouvelles conditions de concurrence ont favorisé l'apparition de services logistiques -- pour lesquels les entreprises sont maintenant réputées en Europe -- dans le domaine de la distribution. Au Mexique, cela a permis aux entreprises mexicaines du secteur de la production de conquérir de nouveaux marchés, les prestations de transport ayant connu à la fois un bond qualitatif et une réduction de prix.

Enfin, au sein des pays qui ont tenté l'expérience, aucune tendance à la concentration du secteur - susceptible de porter atteinte à la concurrence - n'est apparue. Au Royaume-Uni, une comparaison de la structure du secteur des transports routiers de marchandises en 1969, avant la déréglementation, avec celle existant en 1995, ne montre aucune tendance au renforcement du poids des grandes entreprises (Cooper, 1994).

Le bilan semble donc largement positif pour les pays qui ont tenté l'expérience même si des points négatifs en ce qui concerne l'évolution de la situation des petites entreprises méritent d'être soulignés, comme la faible rémunération des prestations. Il est vraisemblable que le renforcement des critères de base pour accéder à la profession de transporteur routier, à l'œuvre dans la plupart des pays, peut suffire à combattre ces tendances, issues des faiblesses de gestion des petites entreprises toujours tentées d'accepter des transports à des tarifs ne couvrant que partiellement les coûts et déséquilibrant par la même l'ensemble du marché puisque les chargeurs s'engouffrent dans la brèche ainsi créée.

1.3 Les critères qualitatifs

Il s'agit d'une politique qui, tournant le dos à l'institution de licences contingentées, consiste à lui substituer des critères pour pouvoir accéder au marché des transports routiers. Au sein de l'Union Européenne, ces critères prévoient de remplir des exigences d'honorabilité dans l'exercice des affaires, de ressources financières minimum et de compétence professionnelle. Reconnaisant par là que l'exercice de la profession de transport routier est encadré par de nombreuses dispositions (transport de matières dangereuses par exemple ou code de la route) qui ont une incidence, entre autres, sur la sécurité des autres usagers de la route, la compétence professionnelle atteste de la connaissance par le prestataire de ces nombreuses dispositions. En outre, cette compétence professionnelle atteste de la capacité de gérer une entreprise. L'honorabilité permet en théorie d'écarter les entrepreneurs peu scrupuleux au regard du droit tandis que la capacité financière assure, en théorie également, d'un capital propre à assurer la continuité de gestion de l'entreprise et la maintenance des véhicules, pour éviter toute pratique dommageable à la sécurité. Reprenons ces points pour l'Union Européenne et les pays de la CEMT.

L'aptitude à l'exercice de la profession au sein des pays de l'Union Européenne

La Directive 96/26, qui a repris les modifications intervenues depuis 1974 en la matière, a été modifiée par une nouvelle Directive (n° 98/76) qui renforce sensiblement les exigences communautaires.

Capacité professionnelle

La capacité professionnelle, toujours assurée par un examen écrit, peut également être complétée par un examen oral. Par ailleurs, les candidats justifiant d'une expérience professionnelle suffisante (5 ans à un poste de direction d'une entreprise de transport) peuvent toujours être dispensés de l'examen complet, mais à la condition désormais de satisfaire à un examen de contrôle.

La capacité professionnelle est reconnue par un certificat conforme au modèle type établi par la directive 98/76. Le titulaire de la capacité professionnelle doit être la personne qui assure la direction permanente et effective de l'entreprise.

Honorabilité

La Directive 96/26, modifiée par la Directive 98/76, laisse aux États Membres la détermination du contenu de la notion d'honorabilité. Elle leur impose néanmoins de préciser que l'honorabilité disparaît lorsque l'entreprise :

- Fait l'objet d'une condamnation pénale grave, y compris pour des infractions de caractère purement commercial.
- Est déclarée inapte à l'exercice de la profession de transporteur.
- Est condamnée pour des infractions graves et répétées en matière de conditions de rémunération et de travail de la profession, de temps de conduite et de repos des conducteurs, de poids et dimensions des véhicules, de sécurité routière, de protection de l'environnement et autres règles concernant la responsabilité professionnelle.

La condition d'honorabilité doit être remplie par la ou les personnes qui dirigent effectivement et en permanence l'activité de l'entreprise, les États membres pouvant exiger qu'elle le soit également par d'autres personnes.

Capacité financière

Selon la Directive 96/26, l'objet de la capacité financière est de disposer des ressources nécessaires pour assurer la mise en marche correcte et la bonne gestion de l'entreprise. La Directive 98/76 a fixé le montant dont doit disposer le transporteur désirant accéder à la profession à 9 000 euros pour un seul véhicule et à 5 000 euros pour chaque véhicule supplémentaire. Ces conditions doivent être satisfaites à tout moment de l'activité de l'entreprise (sur ces points voir Lamy, 2000).

L'aptitude à l'exercice de la profession au sein des pays de la CEMT

Une Résolution d'ensemble de la CEMT, adoptée lors du Conseil des Ministres de la CEMT des 30 et 31 mai 2000 à Prague, et qui s'applique aux transports internationaux de marchandises par route, invite les pays membres de la CEMT à faire en sorte que l'exercice de la profession de transporteur international de marchandises par route soit soumis à l'obtention d'une autorisation d'exercer délivrée par l'autorité compétente du pays d'établissement. Nous citons cette résolution sous le chapitre des transports nationaux car elle inspire les dispositions qui sont progressivement prises pour l'accès à la

profession également pour les transports nationaux même s'il faut bien reconnaître qu'une grande disparité règne au sein des pays membres de la CEMT non membres de l'Union Européenne et que, par ailleurs, les exigences des autorités publiques sont plus élevées pour les transports internationaux que pour les transports nationaux.

Dans le cadre des dispositions prévues par le texte ci-dessus mentionné, les entreprises qui présentent une demande pour l'exercice d'une activité de transport international de marchandises par route doivent apporter la preuve :

- De l'honorabilité ; qui prévoit que les personnes physiques censées la remplir n'ont pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave, en particulier dans le domaine commercial ; n'ont pas été déclarées inaptes à l'exercice de la profession de transporteur ; n'ont pas été condamnées pour des infractions graves au droit du travail, à la législation du transport, notamment aux règles relatives au temps de conduite et de repos des conducteurs ou à la législation relative à la circulation routière et en particulier la sécurité des véhicules ainsi qu'à la protection de l'environnement.
- De la capacité financière appropriée. L'entreprise doit pour cela disposer d'un capital et de réserves d'une valeur au moins égale aux minima requis au sein de l'Union Européenne. Au cas où un pays membre n'appartenant pas à l'Union Européenne n'est pas en mesure d'appliquer ces minima, il doit indiquer au Secrétariat de la CEMT les délais qui lui paraissent nécessaire pour se conformer à ces dispositions. Ces délais ne peuvent en aucun cas excéder cinq ans.
- De la capacité professionnelle, constatée par un examen écrit obligatoire qui peut être complété par un examen oral. Lors de la fixation du niveau de formation et de la détermination des matières à connaître pour prouver la capacité professionnelle, les autorités compétentes des pays membres de la CEMT n'appartenant pas à l'Union Européenne s'inspirent et prennent en compte, dans toute la mesure du possible, l'acquis communautaire en la matière. Cependant, les personnes physiques qui justifient avoir été, avant l'introduction du système, autorisée dans un pays membre à exercer la profession de transporteur international de marchandises par route sont dispensées de fournir la preuve qu'elles satisfont aux dispositions prévues au titre de la capacité professionnelle. La même disposition s'applique aux personnes physiques qui ont dirigé l'activité de transport d'une entreprise.

Il est prévu en outre que les Pays Membres de la CEMT assurent que les autorités compétentes retirent l'autorisation d'exercer la profession de transporteur de marchandises par route, si elles constatent qu'il n'est plus satisfait aux dispositions relatives à l'honorabilité, à la capacité financière appropriée ou à la capacité professionnelle.

On peut noter que la Suisse a émis une réserve sur l'ensemble des points énumérés ci-dessus pour des raisons formelles.

Appréciation sur les critères qualitatifs d'entrée dans la branche

Les effets de la déréglementation ont été atténués par le fait que l'on a mis en place des critères qualitatifs d'accès à la profession. Il est peu de doutes qu'en l'absence de ces critères, la concurrence aurait été plus forte au sein de la profession avec de probables effets négatifs sur la sécurité et la

stabilité de la branche. On peut néanmoins se poser des questions sur l'adéquation de ces critères qualitatifs aux objectifs des pouvoirs publics.

La condition d'honorabilité est réputée remplie tant qu'il n'y a pas eu de condamnation du dirigeant de l'entreprise pour infractions graves et répétées à la réglementation en matière de rémunération, de conditions de travail, de temps de conduite et de repos des conducteurs, de poids et dimensions des véhicules et, plus généralement, de sécurité routière, d'environnement et de responsabilité financière. Cette condition est interprétée de façon plus ou moins sévère selon les législations nationales mais il semblerait que l'on aille dans le sens d'une sévérité croissante au fur et à mesure du temps. D'une manière générale, l'existence de cette condition d'honorabilité n'est pas contestée.

La condition d'aptitude professionnelle est reconnue par la délivrance d'une attestation qui peut être obtenue par trois voies distinctes : la réussite à un examen ; l'équivalence de diplôme ou l'expérience professionnelle. La mise en œuvre de ces dispositions conduit à des différences marquées d'un pays à l'autre, la difficulté d'obtention de l'attestation ayant été très variable, mais elle a été notablement durcie par les derniers textes. On pourra retenir néanmoins que l'existence de cette condition n'est pas non plus remise en question. La tendance est plutôt tant au durcissement qu'à l'harmonisation des exigences requises des candidats à l'attestation de capacité.

Il en va différemment de la condition financière dont le bien-fondé est parfois contesté. Le capital requis n'est cependant plus modeste et l'entreprise est tenue de le maintenir au niveau initial. L'origine de ces dispositions est de s'assurer que l'entreprise dispose des moyens nécessaires à une bonne gestion et à l'entretien des véhicules, notamment pour des raisons de sécurité. Mais dans les faits, rien ne garantit que ce capital sera affecté à l'entretien du ou des véhicules et il est sans doute d'autres moyens de s'assurer que les véhicules sont conformes, par un contrôle direct par exemple.

Un rapport parlementaire au Royaume-Uni a conclu cependant que les entreprises disposant de bases financières saines seront moins enclines à violer les réglementations pour gagner des contrats. Ainsi, on peut interpréter la condition de capital minimum par le fait que les entreprises de transport disposent généralement d'un capital propre très faible et que ceci est dommageable à l'exercice d'une concurrence loyale. Par ailleurs, il peut s'agir là d'un moyen de freiner l'apparition de petites entreprises.

Dans les pays d'Europe centrale et orientale, la situation est peu homogène. Tant pour le transport national que pour le transport international, après une très large libéralisation, les pouvoirs publics prennent conscience des inconvénients qui ressortent de l'apparition en très grand nombre d'entreprises mal formées. Ils tendent à introduire des dispositions plus restrictives, notamment sur la capacité financière ou sur la compétence, qui se rapprochent de celles adoptées par l'Union Européenne (Bernadet, 1998).

Si nous avons considéré jusqu'à présent les titres nécessaires à l'exercice de la profession de transporteur routier de marchandises, bien d'autres réglementations touchent le secteur, notamment celles sur les véhicules, sur leur usage ou encore la taxation. Abordons successivement ces points.

1.4 Les réglementations sur les véhicules

Normes sur les véhicules

Ces réglementations sont multiples et touchent à de nombreux aspects techniques (équipement, contrôle technique, etc.) ou ont trait aux caractéristiques propres des véhicules. L'accord de 1958 de la CEE/ONU et ses règlements annexés établissent les normes techniques auxquelles doivent satisfaire les véhicules routiers. Par ailleurs, la Convention de Vienne sur la sécurité routière de 1968 (révisée récemment) et l'Accord Européen de 1971 qui la complète, établissent les conditions générales techniques et juridiques pour le trafic international routier en Europe. En outre, d'autres instruments juridiques gérés par la CEE/ONU tels que l'AETR ou la Convention TIR traitent d'aspects réglementaires du transport routier.

Par simplification, nous évoquerons seulement dans ce document les dispositions relatives aux poids et dimensions ainsi qu'aux normes environnementales.

Poids et dimensions

Au sein de l'Union Européenne, l'harmonisation des poids et dimensions et de certaines autres caractéristiques des véhicules, comme les longueurs, est le fait de la Directive 85/3, remplacée par un texte plus récent. Il importe de souligner que les progrès récents résultent d'un travail d'harmonisation poursuivi pendant pratiquement quarante ans.

La dernière Directive en date est la Directive 96/53/CE du Conseil, du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international. Cette Directive part du considérant que la Directive 85/3/CEE a été amendée notablement à maintes reprises ; que, à l'occasion de la nouvelle modification de cette Directive, il convient de procéder, pour des raisons de clarté et de rationalisation, à sa refonte, en la réunissant en un seul texte avec la Directive 86/364/CEE du Conseil, du 24 juillet 1986, relative à la preuve de conformité des véhicules à la Directive 85/3/CEE.

La Directive 96/53/CE stipule qu'un État membre ne peut refuser ou interdire l'usage sur son territoire :

- en trafic international, de véhicules immatriculés ou mis en circulation dans tout autre État membre pour des raisons de poids et dimensions,
- en trafic national, de véhicules pour le transport de marchandises immatriculés ou mis en circulation dans tout autre État membre pour des raisons concernant les dimensions,

si ces véhicules sont conformes aux valeurs limites spécifiées par la Directive. Ces valeurs limites sont une longueur maximale de 12 mètres pour un véhicule à moteur, de 16.50 mètres pour un véhicule articulé, de 18.75 mètres pour un train routier. La largeur maximale de tout véhicule est de 2.55 mètres à l'exception des véhicules conditionnés (2.60 mètres pour ces derniers). Le poids maximal autorisé des véhicules est de 40 tonnes pour un train routier ou véhicule articulé à 5 ou 6 essieux. Il est de 44 tonnes pour un véhicule à moteur à 3 essieux avec semi-remorque à 2 ou 3 essieux transportant, en transport combiné, un conteneur ISO de 40 pieds.

Toutefois, les États membres peuvent autoriser que les véhicules ou ensembles de véhicules qui sont utilisés pour le transport de marchandises et qui effectuent certaines opérations de transport national n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, circulent en ayant des dimensions qui s'écartent de celles indiquées par la Directive. L'État membre qui permet que des opérations de transport soient effectuées sur son territoire par des véhicules ou ensembles de véhicules s'écartant des dimensions prévues en annexe de la Directive, autorise également l'utilisation de véhicules à moteur, remorques et semi-remorques conformes aux dimensions de l'annexe de la Directive, combinés de telle façon que l'on puisse obtenir au moins la longueur de chargement autorisée dans ces États membres afin que tout opérateur puisse bénéficier de conditions égales de concurrence (approche modulaire). L'État membre qui doit adapter son infrastructure routière peut néanmoins interdire jusqu'au 31 décembre 2003 la circulation sur son territoire, en transport national de marchandises, des véhicules ou ensembles de véhicules qui dépassent les normes nationales en vigueur en ce qui concerne les dimensions.

La Directive stipule également que les États membres peuvent autoriser que des véhicules ou des ensembles de véhicules utilisés pour le transport de marchandises et immatriculés ou mis en circulation avant la mise en application de la Directive, circulent, jusqu'au 31 décembre 2006, sur leur territoire avec des dimensions dépassant celles indiquées en annexe de la Directive, du fait de l'existence de dispositions ou de méthodes de mesure nationales différentes.

Que ce soit au sein de l'Union Européenne d'ici la fin des dérogations ou au sein des pays européens des différences subsistent quant aux poids et dimensions comme l'illustrent les tableaux de l'annexe 2 qui sont issus de publications de *L'officiel des Transporteurs* des mois de mai et juin 2000.

Rappelons brièvement qu'au sein de la CEMT, les dispositions en vigueur résultent de la Résolution 91/1 adoptée par le Conseil des Ministres à Antalya les 22 et 23 mai 1991. Cette Résolution prévoit que tout pays membre autorisant les poids et dimensions plus élevés que ceux prévus par la Résolution peut limiter leur application aux véhicules immatriculés ou mis en circulation dans ce pays membre lorsqu'ils sont utilisés dans le trafic national de celui-ci. En outre, les pays membres ne peuvent refuser ou interdire l'usage sur leur territoire en trafic international de véhicules immatriculés ou mis en circulation dans tout pays membre qui applique cette Résolution pour des raisons concernant les poids et les dimensions si ces véhicules sont conformes aux valeurs limites spécifiées en annexe de cette Résolution.

Les normes environnementales

Le motif de la protection de l'environnement prend une place de plus en plus prépondérante dans les débats politiques des pays développés que ce soit les États-Unis, le Japon ou l'Europe occidentale tandis que cette préoccupation commence à avoir un certain retentissement en Europe centrale et orientale. En Europe occidentale, les dispositions qui veillent à un meilleur respect de l'environnement constituent un ensemble relativement consistant tandis qu'elles restent embryonnaires à l'Est de l'Union Européenne (Bernadet, 1998). Parmi les diverses façons de lutter contre les nuisances du transport routier, le contrôle à la source des émissions de nuisances atmosphériques et acoustiques a été choisi par l'Union Européenne par l'établissement de normes imposées à la construction des véhicules lourds. On a ainsi défini successivement les normes EURO 1 et EURO 2, 3 et 4 :

Tableau 1. Normes d'émissions des véhicules lourds

Date d'application	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4
	1er octobre 1993	1er octobre 1996	1er janvier 2000	1er juin 2005
CO	4.9	4.0	2.1	1.5
HC	1.23	1.1	0.66	0.46
NOX	9.0	7.0	5.0	3.5
Particules	0.4	0.15	0.1	0.02
En g/KWh				

On peut constater qu'un véhicule EURO 3 est, pour les critères considérés, plus de deux fois moins polluant qu'un véhicule EURO 1. Un véhicule EURO 4 le sera plus de trois fois moins.

1.5 Les réglementations sur l'usage des véhicules

La réglementation européenne sur les temps de conduite, bien qu'elle vise essentiellement la sécurité routière en écartant les temps de conduite excessifs sur la route, a une incidence économique non négligeable puisqu'elle est un facteur de normalisation des conditions de concurrence intermodale. La Communauté européenne est intervenue très tôt dans le domaine de la législation sociale, puisqu'un premier Règlement relatif au temps de conduite et de repos est intervenu en 1969. L'esprit du texte est essentiellement d'améliorer la sécurité routière : des temps de conduite excessifs et un repos insuffisant représentent des risques sur la route.

La réglementation des temps de conduite et de repos est identique dans tous les États membres de l'Union Européenne et même dans la plupart des pays d'Europe suite à l'application de l'accord européen relatif au travail des équipages effectuant des transports internationaux sur route (AETR) de la CEE/ONU, qui remonte à 1970 et qui est aujourd'hui totalement aligné sur le Règlement 3820/85. Plus précisément, l'AETR prévoit que les véhicules immatriculés dans les pays tiers sont assujettis aux normes communautaires de conduite et de repos dès l'instant où ils pénètrent sur le territoire de l'Union Européenne.

On peut dire que dans un triple souci de sécurité routière, d'harmonisation des conditions de concurrence et de progrès social, les instances communautaires ont élaboré et mis en place, depuis 1969, une réglementation rigoureuse des temps de conduite et de repos, ainsi que de certains autres points considérés comme ayant une influence sur la sécurité routière (âge minimal des conducteurs, interdiction de rémunérations au rendement). Cette réglementation résulte à l'heure actuelle d'un Règlement CEE n° 3820/85 du 20 décembre 1985 « relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route » qui a remplacé l'ancien Règlement qui datait de mars 1969.

Contrairement à la réglementation du travail, le règlement des temps de conduite et de repos s'applique à tous les conducteurs, qu'ils soient salariés ou indépendants, qu'ils conduisent à titre habituel ou occasionnel, dans une entreprise de transport public (ou assimilée) ou dans une entreprise effectuant des transports pour compte propre.

Le Règlement 3820/85 a placé hors de son champ d'application certaines catégories de véhicules, treize exactement dont onze intéressent les transports de marchandises. Il s'agit de :

- Véhicules dont le poids maximal autorisé, y compris celui des remorques et des semi-remorques, ne dépasse pas 3.5 tonnes.
- Véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 30 km/h.
- Véhicules affectés au service des forces armées, des pompiers, de la protection civile, à l'enlèvement des immondices, utilisés dans des états d'urgence ou de sauvetage, affectés à des tâches médicales, transportant du matériel de cirque, spécialisés de dépannage, subissant des tests sur route, utilisés pour des transports non commerciaux de biens dans des buts privés ou encore utilisés pour la collecte de lait dans les fermes.

Hormis les exceptions précitées, le Règlement 3820/85 fixe quatre normes, pour les transports qu'il régit, qui limitent le temps de conduite continue, journalière, hebdomadaire et sur deux semaines consécutives. La durée maximale de conduite continue est ainsi de 4h30 à l'issue de laquelle le conducteur doit respecter une interruption d'au moins 45 minutes, à moins qu'il n'entame une période de repos. La période de conduite journalière est constituée par la durée totale de conduite comprise entre deux repos journaliers ou entre un repos journalier et un repos hebdomadaire. La durée totale de conduite journalière ne doit pas dépasser 9 heures, le règlement communautaire autorisant toutefois de la porter à 10 heures deux fois par semaine. Après un maximum de six périodes de conduite journalière, le conducteur doit prendre un repos hebdomadaire. Ceci revient à limiter la durée de conduite hebdomadaire à $9h \times 4 + 10h \times 2 = 56$ heures. La durée maximale de conduite par période de deux semaines consécutives est fixée à 90 heures.

En ce qui concerne les durées de repos, le Règlement 3820/85 pose que le repos est constitué de toute période ininterrompue d'au moins une heure pendant laquelle le conducteur peut librement disposer de son temps. Au cours de chaque période de 24 heures, le conducteur doit bénéficier d'un temps de repos journalier d'au moins onze heures consécutives. Dans certaines conditions, la durée normale de onze heures peut être réduite à 9 heures consécutives trois fois par semaine. En outre, le repos journalier est fractionnable en deux ou trois périodes séparées sous certaines conditions dont notamment le fait qu'une période de repos doit s'étendre sur 8 heures consécutives au moins. Le repos hebdomadaire est tel qu'au cours de chaque semaine civile, une des périodes de repos journalier (simple ou double équipage) doit être portée à un total de 45 heures consécutives pour constituer un repos hebdomadaire. Toutefois, la période de repos hebdomadaire peut être réduite à :

- 36 heures consécutives si le repos est pris au point d'attache habituel du véhicule ou au point d'attache du conducteur.
- Ou même à 24 heures consécutives si le repos est pris ailleurs (grands routiers par exemple).

Tout raccourcissement doit être compensé par un temps de repos équivalent, pris en bloc, c'est-à-dire non fractionnable, avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine concernée.

Ces dispositions s'avèrent très complexes d'application et l'on peut affirmer que les infractions à la réglementation sur les temps de conduite et de repos ont été monnaie courante pendant longtemps. Cette situation évolue progressivement dans un sens positif, les entreprises ne concevant des plans de transport systématiquement en infraction avec la réglementation tout au moins lorsqu'elles assurent les transports en propre, c'est-à-dire lorsqu'elles ne les sous-traitent pas. L'on pourra retenir qu'au-delà de la sécurité routière, cette réglementation a également une incidence sur la formation des coûts

d'exploitation des entreprises qui respectent la réglementation, ce qui est un facteur de neutralisation des conditions de concurrence dans la branche et entre le transport routier et ses concurrents.

Une action sur les temps de conduite et de repos en vue d'éviter des accidents routiers meurtriers à cause de la fatigue n'est pas l'apanage de l'Union Européenne ou des pays signataires de l'accord AETR de la CEE/ONU précédemment mentionné. En Australie, en décembre 1996, dans le cadre d'un rapport de la *National Road Transport Commission*, il est préconisé d'introduire une telle réglementation (hormis sur les territoires de l'Ouest et du Nord). Les dispositions, beaucoup plus simples que la réglementation européenne, prévoyaient un maximum journalier de conduite de douze heures plus deux heures de tâches afférentes, avec trente minutes de non conduite au sein de toute période de cinq heures et demi et au moins vingt quatre heures de repos dans toute période de sept jours. La conduite peut être étendue à quatorze heures par jour sur deux semaines sous réserve d'une formation du chauffeur et d'un examen médical en plus d'un engagement de l'entreprise de suivre très précisément le cycle de conduite et de repos.

On retiendra de ces dispositions l'universalité des préoccupations des pouvoirs publics en ce qui concerne le temps de conduite ou de travail des chauffeurs routiers mais l'on pourra regretter que la voie dans laquelle l'Europe s'est engagée soit celle de la complexité du dispositif et de la seule surveillance du temps de conduite et non de travail malgré des tentatives plus récentes qui ont échoué faute notamment d'un accord à inclure les conducteurs non salariés.

1.6 La fiscalité sur les véhicules

Considérant que l'élimination des distorsions de concurrence entre les entreprises de transport des États membres nécessite à la fois l'harmonisation des systèmes de prélèvement et l'institution de mécanismes équitables d'imputation des coûts d'infrastructure aux transporteurs et que ceci ne peut être atteint que par étapes, la Directive 1999/62 du Parlement et du Conseil, en date du 17 juin 1999, -- alors que le début des travaux d'harmonisation date d'il y a plus de vingt cinq ans --, a fixé les conditions cadres de perception de droits d'usage sur les infrastructures des pays membres de l'Union Européenne. Cette directive s'applique aux taxes sur les véhicules, aux péages et aux droits d'usage sur les véhicules.

En matière **de taxes sur les véhicules**, la Directive prévoit que quelle que soit la structure des taxes visées par la Directive, les États membres fixent les taux de ces taxes de façon à ce que pour chaque catégorie de véhicule ou sous-catégorie de véhicule décrite par la Directive, le taux de la taxe ne soit pas inférieur au taux minimaux établis à l'annexe de la Directive. En guise d'illustration, on pourra retenir que pour un véhicule de 3+2 essieux d'un poids total en charge autorisé supérieur ou égal à 40 tonnes mais inférieur à 44 tonnes, le taux minimal de la taxe est de 929 euros par an pour un véhicule avec une suspension classique et de 628 euros pour un véhicule avec une suspension pneumatique ou reconnue équivalente. Pour un véhicule qui s'inscrit dans les mêmes limites de tonnage mais qui comporte 3+3 essieux, le taux minimal de la taxe est de 535 euros pour un véhicule classique et de 336 euros dans le cas d'une suspension pneumatique ou équivalente.

La Directive stipule dans son chapitre 3 que les États membres peuvent maintenir ou introduire des **péages et / ou des droits d'usage** pour l'utilisation d'autoroutes ou d'autres routes à plusieurs voies dont les caractéristiques sont analogues à celles des autoroutes ainsi que pour l'utilisation de ponts, tunnels et routes de cols de montagne. Les péages et droits d'usage sont appliqués sans discrimination, directe ou indirecte, en raison de la nationalité du transporteur ou de l'origine ou de la destination du transport. En outre, les péages et droits d'usage sont mis en œuvre et perçus, et leur

paiement est contrôlé, de façon à gêner le moins possible la fluidité du trafic en évitant tout contrôle ou vérification obligatoire aux frontières intérieures de la Communauté.

Les **droits d'usage** pour toutes les catégories de véhicules, frais administratifs compris, sont fixés par l'État membre concerné à un niveau égal ou inférieur aux taux maximaux suivants (en euros) :

Tableau 2. **Droits d'usage**

Catégorie	3 essieux max.	4 essieux min.
Non Euro	960	1 550
Euro 1	850	1 400
Euro 2 et moins polluants	750	1 250

Ces catégories définissent les charges imposées aux poids lourds selon les dégâts provoqués aux infrastructures et selon la pollution de l'air engendrée par ces mêmes poids lourds.

Ces droits mensuels et hebdomadaires maximaux sont proportionnels à la durée de l'usage de l'infrastructure. Le droit d'usage journalier est de 8 euros pour toutes les catégories de véhicules.

Pendant deux ans, à compter de la date d'entrée en vigueur de la Directive, la Grèce, l'Italie, le Portugal et l'Espagne ont été autorisés à appliquer des taux réduits, égaux à 65 % au moins des taux minimaux établis par la Directive.

Il a été prévu que les États membres qui perçoivent des droits d'usage appliquent, pendant deux ans après l'entrée en vigueur de la Directive, une réduction de 50 % sur les taux des droits d'usage pour les véhicules immatriculés en Grèce, en raison de la situation géopolitique de ce pays. La Commission peut décider d'autoriser une extension de cette réduction par lesdits États membres d'une année à une autre.

Les **péages** sont liés aux coûts de construction, d'exploitation et de développement du réseau d'infrastructure concerné. Les États membres peuvent faire varier les taux de péages en fonction :

- Des catégories d'émission des véhicules, pour autant qu'aucun péage n'excède de 50 % le péage imposé pour des véhicules équivalents conformes aux normes les plus strictes en matière d'émissions.
- Du moment de la journée, pour autant qu'aucun péage n'excède de 100 % le péage imposé durant la période la moins chère de la journée.

Les péages et droits d'usage ne sont pas perçus cumulativement pour l'utilisation d'un même tronçon de route. Toutefois, il est prévu que les États membres peuvent également appliquer des péages sur des réseaux où des droits d'usage sont perçus, pour l'utilisation de ponts, de tunnels et de cols de montagne.

En ce qui concerne les droits **d'accises sur les carburants** ; le texte le plus récent est la Directive 92/81 qui a prévu qu'à partir du 1er janvier 1993 au plus tard, les États membres appliquent des taux d'accises sur les huiles minérales, qui ne peuvent être inférieurs aux taux minimaux fixés par

la Directive. Le taux minimal de l'accise sur le gazole utilisé comme carburant est fixé à 245 écus par 1000 litres sauf dans le cas du Luxembourg et de la Grèce où, au cours de la période allant du 1er janvier 1993 au 31 décembre 1994, le taux minimal de l'accise a été fixé à 195 écus par 1 000 litres. Tous les deux ans, le Conseil procède, sur la base d'un rapport, et, le cas échéant, d'une proposition de la Commission, à l'examen des taux d'accises fixés par la Directive et, statuant à l'unanimité, après consultation du Parlement européen, arrête les mesures nécessaires.

Notons comme on le verra plus loin à propos des transports internationaux que l'on n'est pas parvenu à une harmonisation intégrale des conditions de concurrence ; des différences subsistant entre les transporteurs de différentes nationalités. Il s'agit en effet d'un compromis politique et non d'une situation optimale eu égard à l'harmonisation des conditions de concurrence entre pays.

1.7 Les évolutions possibles du cadre réglementaire pour les transports nationaux

Compte tenu de la libéralisation importante des transports intérieurs au sein de l'Union Européenne -- ces derniers pays pouvant servir de modèle --, il est une dernière possibilité qui s'ouvre aux pouvoirs publics, celle d'autoriser les transporteurs pour propre compte à effectuer des transports pour compte d'autrui. En Europe, il n'y a que le Royaume-Uni à avoir mis en place une telle évolution de 1970 à 1978, avant que des critères d'accès à la profession de transport public ne soient institués, conformément aux textes européens. Le principal argument avancé pour maintenir des restrictions est que les transports pour propre compte pourraient tarifier au coût marginal, ou, le cas échéant, subventionner de leur activité principale, un fret complémentaire ou de retour. La concurrence ne serait ainsi pas loyale avec les transporteurs professionnels.

Cette question d'une concurrence loyale ou pas a été examinée au Royaume-Uni. La Commission Foster s'est penchée sur cette question dans les années 1970 pour conclure qu'il est faux que les transporteurs pour compte propre sous-tarifient systématiquement leurs prestations dans le cadre d'un transport pour compte d'autrui. La Commission a conclu que «les bénéfices d'une efficacité plus importante des transports qui résulte de la possibilité pour les transporteurs pour propre compte de transporter pour compte d'autrui l'emportent sur les possibles effets indésirables sur les transporteurs pour compte d'autrui ».

Dans la pratique, les transporteurs pour propre compte ont peu utilisé au Royaume-Uni leur faculté de transporter pour compte d'autrui. Huit ans après que cette liberté ait été octroyée, le transport pour compte d'autrui, au sein des transports pour propre compte, ne représentait au Royaume-Uni que 2.7 % du tonnage transporté pour propre compte (Cooper, 1994). Cette pénétration limitée s'explique par les contraintes organisationnelles du transport pour propre compte et la nécessité de prévoir des plans de transport compatibles avec les impératifs de la délivrance du fret pour compte propre. Par ailleurs, les transports pour compte propre effectuent des transports sur des distances relativement courtes, rendant plus difficile l'accès à un chargement de retour. En outre, il est une pratique générale qui est de voir le transport pour compte d'autrui emporter des marchés de transport pour compte propre, ceci à cause de la tendance des entreprises industrielles et commerciales à se concentrer sur leur activité principale, laissant le soin aux entreprises de transport de développer des services logistiques évolués.

L'expérience du Royaume-Uni tendrait à prouver que l'octroi de la liberté de transporter pour compte d'autrui aux transporteurs pour propre compte ne perturbe en rien l'équilibre des marchés. Cependant, il n'est pas possible d'accorder sans réserve la liberté au transport pour compte propre de transporter pour compte d'autrui, simplement parce que les transports pour compte d'autrui sont soumis à des critères d'accès à la profession, ce qui n'est pas le cas des transports pour propre compte.

Deux évolutions sont possibles néanmoins, l'une « modérée » consisterait à autoriser la location de véhicules avec chauffeur dans le cadre des transports pour compte propre. En France, la location avec chauffeur est permise dans le cadre des transports pour propre compte ; les conditions d'accès à la profession de loueur avec conducteur ou de transporteur étant les mêmes. En effet, dans ces conditions, la location de véhicules avec chauffeur ne se distingue que très peu d'un transport public, il faut dès lors prévoir les mêmes conditions d'accès à la profession pour un transporteur public ou un loueur avec chauffeur. De plus, toujours au titre d'une évolution en « douceur », on pourrait admettre pour les transports pour compte propre, les transports au sein d'un même conglomérat industriel constitué de différentes entreprises et ne plus limiter à chaque entreprise de ce conglomérat, l'autorisation de transporter pour son propre compte. Par ailleurs, il devient obsolète le fait d'obliger à une déclaration des véhicules pour le transport pour compte propre.

Une transformation plus « radicale » serait d'autoriser les transports pour compte propre à effectuer des transports pour compte d'autrui. Il s'agirait en fait de faire une fusion entre les deux systèmes en prévoyant un même corpus de réglementation d'accès à la profession pour le compte propre et le compte d'autrui. Le secteur des transports routiers de marchandises y gagnerait en efficacité ; en ayant moins de retours à vide qui est l'une des défaillances du compte propre dans l'état actuel. L'augmentation de capacité globale du secteur ainsi induite ne serait pas insupportable, elle participerait en effet à l'absorption de la croissance de la demande qui n'a jamais été démentie dans le transport routier de marchandises.

2. LA REGLEMENTATION DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX

2.1 Les transports internationaux au sein de l'Union Européenne

Dans les lignes qui suivent, les considérations se comprennent pour les quinze États membres de l'Union Européenne, plus la Norvège, l'Islande et le Liechtenstein (Lamy, 2000).

Transports pour compte propre

L'annexe I à la Directive CEE du 23 juillet 1962 modifiée donne des transports pour compte propre intracommunautaires la définition suivante :

Transport de marchandises par véhicule automobile dans la mesure où les conditions suivantes sont remplies :

- *Les marchandises transportées doivent appartenir à l'entreprise ou avoir été vendues, achetées, données ou prises en location, produites, extraites, transformées ou réparées par elle.*

- *Le transport doit servir à amener les marchandises vers l'entreprise, à les expédier de cette entreprise, à les déplacer soit à l'intérieur de l'entreprise, soit pour ses propres besoins à l'extérieur de l'entreprise.*
- *Les véhicules automobiles utilisés pour ce transport doivent être conduits par le personnel propre de l'entreprise.*
- *Les véhicules transportant les marchandises doivent appartenir à l'entreprise ou avoir été achetées par elle à crédit ou être loués à condition que dans ce dernier cas, ils remplissent les conditions prévues par la Directive CEE 84/67 relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route.*
- *Le transport ne doit constituer qu'une activité accessoire dans le cadre de l'ensemble des activités de l'entreprise.*

Les transports entre pays de l'Union Européenne répondant à ces questions peuvent être exécutés librement. On remarquera que la définition communautaire des transports pour compte propre, contrairement à la réglementation française notamment, continue d'exclure l'utilisation des véhicules loués avec chauffeur et même simplement le recours à des chauffeurs intérimaires pour conduire les véhicules de l'entreprise.

Transports pour compte d'autrui

Une série de transports (transports postaux, transports de véhicules endommagés ou en panne, de marchandises par des véhicules dont la charge utile autorisée ne dépasse pas 3.5 tonnes, transports de médicaments ou d'appareils médicaux, d'articles de secours d'urgence) peuvent être exécutés librement. A la liste précitée, il y a lieu d'ajouter les transports rail-route. Les transports pour compte d'autrui autres que ceux qui viennent d'être énumérés, c'est-à-dire la majorité, nécessitent un titre d'exploitation qui est la licence communautaire qui, au plan de l'Union Européenne, se substitue aux autorisations bilatérales (règlement CEE n° 881/92 du 26 mars 1992).

Licence communautaire

Les transports pour compte d'autrui entre pays de l'Union Européenne s'effectuent sous couvert d'une licence communautaire qui sont délivrées pour une période de cinq ans renouvelable. Elles présentent un caractère multilatéral puisqu'elles permettent d'effectuer des transports entre deux pays membres distincts du pays d'origine de l'entreprise. **Depuis le 1er juillet 1998, elles permettent en outre d'effectuer des transports intérieurs de cabotage.**

2.2 Les transports internationaux hors de l'Union Européenne

L'identité du régime compte propre / compte d'autrui s'applique, les deux catégories de transport étant soumises au même régime en ce qui concerne les transports au départ ou à destination des pays hors Union Européenne à la nuance près que les autorisations de la Conférence Européenne des Ministres des Transports sont réservées aux transports pour compte d'autrui.

Transports libres

Peuvent être exécutés sans autorisation les transports dont la liste suit avec l'un quelconque des pays membres de la CEMT. Cette liste comprend :

- Les transports de véhicules endommagés ou en panne.
- Les déplacements à vide d'un véhicule destiné à remplacer un véhicule tombé en panne ainsi que le retour du véhicule tombé en panne après réparation (la Fédération de Russie a émis une réserve sur ce point).
- Les transports de marchandises par véhicule automobile dont le poids total en charge autorisé, y compris celui des remorques, ne dépasse pas 6 tonnes ou dont la charge utile autorisée, y compris celle des remorques, ne dépasse pas 3.5 tonnes (l'Autriche, la Finlande et l'Italie ont émis une réserve sur ce point).
- Les transports d'articles nécessaires aux soins médicaux et transports humanitaires.
- Les transports occasionnels de marchandises à destination des aéroports, en cas de déviation des services.
- Les transports d'objets et d'œuvre d'art destinés aux expositions et foires ou à des fins non commerciales.
- Les transports à but non lucratif de matériel, d'accessoires et d'animaux à destination ou en provenance de manifestations théâtrales, de cirques.
- Les transports de pièces de rechange et de produits destinés à l'avitaillement des navires de mer et des avions (la Fédération de Russie et la République Tchèque ont émis une réserve sur ce point).
- Les transports funéraires.
- Les transports d'animaux vivants au moyen de véhicules construits ou aménagés spécialement d'une façon permanente pour assurer le transport d'animaux vivants et admis comme tel par les autorités compétentes (l'Autriche, l'Estonie, la Fédération de Russie, la France, la Hongrie, la Pologne, la République Tchèque et la Suisse ont émis une réserve).
- Les transports pour compte propre (l'Autriche, le Bélarus, l'Estonie, la Fédération de Russie, la Finlande, la France, la Hongrie, l'Italie, la Lituanie, la Pologne, le Portugal, la République Tchèque et la Turquie ont émis une réserve).

Cette liste correspond en fait à des transports particuliers, ce qui permet de dire que l'immense majorité des transports internationaux européens, hors de l'Union Européenne, demeure soumise à autorisation. En effet, les autres transports que la liste précédente à destination ou au départ de pays n'appartenant pas à l'Union Européenne, nécessitent une autorisation de transport international dont il existe deux types distincts :

- Autorisation dite bilatérale, utilisable aussi bien pour les transports pour compte d'autrui que pour compte propre.

- Autorisation multilatérale CEMT, accessible uniquement aux transports pour compte d'autrui.

Autorisations bilatérales

Il s'agit d'autorisations délivrées dans le cadre d'accords bilatéraux conclus entre deux pays dont l'un au moins n'appartient pas à l'Union Européenne. Ces accords ont pour but d'assurer un équilibre de trafic entre les transporteurs de deux pays et ils fixent le nombre annuel de voyages autorisés. Les États contractant échangent entre eux des autorisations en blanc, que chacun délivre à ses propres transporteurs pour le compte de l'autre. Les autorisations bilatérales sont valables aussi bien pour les transports pour compte propre que pour les transports publics ; ces autorisations étant d'ailleurs les seules auxquelles ont droit les entreprises effectuant des transports pour compte propre hors de l'Union Européenne (Lamy, 2000).

Les autorisations bilatérales peuvent être au voyage, valables alors pour un voyage aller-retour et pour un temps déterminé (3 mois maximum à partir de la date de délivrance), ou à temps, valables un an et pour un nombre indéterminé de voyages. Certaines de ces autorisations voient, par ailleurs, leur validité limitée au simple transit par le pays étranger émetteur, alors que d'autres, à l'inverse, sont validées à la fois pour le bilatéral et/ou le transit.

Ces autorisations bilatérales, accordées sous le principe de la réciprocité, ont pour les pays qui les émettent l'avantage apparent de conduire à une maîtrise des flux de transport et en principe à un certain équilibre des pavillons. Toutefois, derrière cette apparence se profile le fait que les transports ne sont pas nécessairement assurés au moindre coût, c'est-à-dire par l'entreprise la plus productive, mais par l'entreprise qui détient des autorisations. Il n'y a aucune garantie que ce soit à l'entreprise la plus efficiente, -- en tant que telle ou compte tenu des itinéraires et chargements --, qu'est octroyée l'autorisation. Ceci est un frein à l'allocation la plus productive des mouvements de transport. En outre, les autorisations bilatérales peuvent venir à manquer, ce qui constitue un barrage aux échanges.

La pluralité des accords bilatéraux, leur caractère secret et leur singularité résultant de dispositions particulières font que la majorité des transports internationaux hors Union Européenne qui sont assurés le sont selon des modalités qui ne sont pas transparentes et qui constituent chacune des exceptions aux règles de l'économie de marché. Ces transports ne répondent en effet pas aux critères d'une allocation efficace des ressources, c'est-à-dire qu'aucun équilibre qui résulterait de la concurrence et des seuls mécanismes économiques n'est recherché.

On peut noter que la CEMT, constatant que les accords bilatéraux continueront à jouer un rôle considérable en attendant la mise sur pied d'un système universel et multilatéral englobant tous les États européens, a proposé à ses pays membres, pour les accords bilatéraux, un **Accord-type** contenant des définitions, des règles, des principes, des normes et critères inspirés notamment par les résolutions de la CEMT et par le droit de l'Union Européenne. Un tel Accord-type qui a un caractère optionnel, est de nature à jouer un rôle non négligeable dans le rapprochement du droit international créé par les accords bilatéraux.

Autorisations CEMT

Outre les États membres de l'Union Européenne, la Conférence Européenne des Ministres des Transports regroupe vingt cinq pays européens. Un contingent d'autorisations multilatérales a été institué en 1974 au bénéfice des entreprises effectuant régulièrement des transports pour compte

d'autrui entre les pays Membres de la CEMT. Il s'agit d'un contingent d'autorisations multilatérales et depuis le 1er janvier 1999, les pays Membres peuvent échanger une autorisation traditionnelle contre deux autorisations pour camions « verts » ou contre quatre autorisations pour camions « plus verts et plus sûrs ». Ces autorisations sont valables un an mais chaque pays peut transformer une partie de son contingent en autorisations de courte durée d'une durée de validité de trente jours. Les autorisations CEMT, lorsqu'elles ne comportent pas de réserves, permettent d'effectuer des transports publics de marchandises sur toutes les relations de trafic entre les pays Membres de la CEMT participant au système, c'est-à-dire, y compris le transit, mais à l'exclusion de tout cabotage intérieur. Remarquons enfin que ces autorisations par leur nombre limité ne couvrent qu'une faible partie des échanges entre les pays concernés même si leur rôle est essentiel, notamment pour la traversée de certains pays qui limitent fortement les contingents bilatéraux.

2.3 La libéralisation du cabotage en Europe

La pratique du cabotage, qui est l'accès au transport national de la part de transporteurs non ressortissants, ne concerne que les pays de l'Union Européenne auxquels s'ajoute la Norvège et reste proscrite dans tout le reste de l'Europe. Remarquons que le cabotage concerne la réalisation de transports nationaux par des non-résidents et qu'à ce titre, il eut été possible de faire figurer cette section au chapitre précédent sur les transports nationaux. Toutefois, comme le cabotage relève d'une évolution du droit communautaire et que les transports sont effectués par des non-résidents, nous trouvons plus judicieux de le faire figurer sous les transports internationaux.

Les autorisations de cabotage, contingentées, ne sont entrées en vigueur que le 1er juillet 1990, leur nombre a été progressivement augmenté jusqu'à leur suppression au 1er juillet 1998. A cette date, tout détenteur de la licence communautaire peut réaliser des transports nationaux dans un pays de l'Union Européenne dans lequel il ne dispose pas d'établissement. Il faut préciser que le cabotage s'effectue en respectant la réglementation spécifique du pays caboté, en matière de règles régissant le contrat de transport, de poids et dimensions des véhicules, de conditions de circulation nationales, de règles fiscales voire de prix lorsque ceux-ci sont réglementés. Le caboteur ne dispose ainsi pas de privilège dû à sa nationalité différente de celle du pays caboté.

Dans le document COM(2000) 105 final du 28.02.2000, la Commission de l'Union Européenne fait le point sur le cabotage au sein des pays membres depuis son introduction. On peut y lire les informations suivantes :

- Le cabotage réalisé sous l'égide des autorisations de cabotage, c'est-à-dire de juillet 1990 à juin 1998, a représenté 10.5 Milliards de tonnes-kilomètres, soit un taux de pénétration, par rapport aux transports nationaux, de 0.164% et de 0.66% par rapport aux transports internationaux. A cause de l'augmentation rapide du nombre d'autorisations de cabotage entre 1990 et 1997, le cabotage a été multiplié par 6 sur cette période. Malgré une nouvelle augmentation du nombre d'autorisations au début 1998, le cabotage a alors légèrement décliné.
- Ce sont les transporteurs du Bénélux qui ont été les plus actifs en matière de cabotage. Sous le régime d'autorisations, les transporteurs du Bénélux ont réalisé 59% du cabotage total bien que n'ayant que 22.5% des autorisations. Plus de 31% du cabotage a été réalisés par les seuls transporteurs des Pays-Bas. Les transporteurs du Bénélux ont réalisé, par autorisation, un parcours moyen compris entre 70 200 et 86 900 kilomètres comparés à 16 400 kilomètres pour les transporteurs issus d'autres pays. Les autres transporteurs actifs ont été les Français,

les Danois et les Suédois. Les Allemands, les Italiens et les transporteurs du Royaume-Uni n'ont pas été très actifs bien qu'à eux trois ils aient totalisés plus de 30% des autorisations.

- Les transporteurs des pays à bas coût de main d'œuvre (Grèce, Espagne, Portugal), n'ont réalisé que 2% du cabotage sous régime d'autorisations bien qu'ils aient reçu plus 16% des autorisations. Ceci montre que la crainte que les pays à bas coûts de salaires n'envahissent les marchés nationaux est infondée.
- Les chiffres montrent que plus de 68% du cabotage a été réalisé en Allemagne. Le taux de pénétration du cabotage dans ce pays, rapporté aux transports intérieurs, avoisine les 0.75% en 1997 ; conduisant à une balance du cabotage très nettement négative pour ce pays. 12.6% du cabotage a été réalisé en France, soit un taux de pénétration de 0.21% sur le marché intérieur, entraînant une balance du cabotage équilibrée pour ce pays voire légèrement positive. Le troisième pays qui a connu le plus de cabotage sur son sol est l'Italie avec 7% du total du cabotage, s'accompagnant d'une balance négative. Les autres pays dont la balance est négative sont l'Espagne, la Grèce et la Norvège.
- Les transporteurs les plus actifs furent les transporteurs des Pays-Bas en Allemagne, effectuant 27% du total du cabotage. Ensuite viennent les transporteurs belges en Allemagne qui y ont effectué 10% de tout le cabotage. Toutefois, avant la libéralisation du cabotage, les transporteurs belges en Allemagne ont été dépassés par les transporteurs luxembourgeois en Allemagne et par les transporteurs belges en France en terme d'importance par rapport au cabotage total. Avant cette même libéralisation du cabotage, les transporteurs suédois en Allemagne et les transporteurs français en Allemagne ont représenté chacun d'entre eux plus de 6% du cabotage total.
- Enfin, il n'y a pas eu d'explosion du cabotage après que les restrictions aient été levées au 1er juillet 1998. Cette conclusion, provisoire à la date de rédaction du document de la Commission, est basée sur les données de cinq pays (France, Pays-Bas, Royaume-Uni, Norvège et Finlande). Les données de ces pays ne montrent qu'une augmentation du cabotage de 2% en tonnes-kilomètres après que les restrictions aient été levées.

En conclusion, le cabotage a augmenté considérablement entre juillet 1990 et juin 1998. Toutefois, en 1997, les tonnes-kilomètres effectuées en transport international entre les pays membres étaient 70 fois plus importantes que les tonnes-kilomètres assurées en cabotage. 68% de tout le cabotage a été effectué en Allemagne, mais même en 1997, le marché du transport intérieur allemand était 100 fois plus important que celui du cabotage effectué dans ce pays. Il ne semble pas qu'il y ait eu explosion du cabotage après sa libéralisation et les pays à bas coût de main d'œuvre n'ont pas envahi les marchés des pays moins favorablement situés sur ce poste de coûts ou, plus généralement, en matière de coûts des prestations.

Le principal effet du cabotage aura été de précipiter l'évolution réglementaire au sein des pays cabotés. Ainsi, l'abolition de la réglementation des capacités en Allemagne aura coïncidé avec la suppression des restrictions quantitatives au cabotage au sein de l'Union Européenne. Il n'est en effet pas possible que deux régimes distincts coexistent. Il est clair que dans la mesure où la déréglementation exerce une pression à la baisse sur les prix de transport, les possibilités offertes par le cabotage sont moins attrayantes que si ce dernier était intervenu dans un contexte de capacités et de prix administrés. Ceci explique sans doute la faible portée du cabotage. Il est indéniable également que les transporteurs ont préféré acquérir ou créer des succursales dans un autre pays, profitant de la facilitation des conditions d'installation, plutôt que d'exploiter à plein les possibilités du cabotage.

Aussi, le cabotage n'est qu'une opportunité parmi d'autres offertes aux transporteurs dans un régime plus libéral.

En complément de ce qui vient d'être présenté et qui présente un pas en avant en matière de libéralisation important au sein de l'Union Européenne, on notera que d'autres dispositions en Europe visent à faciliter les échanges routiers, tel est notamment le cas de la Convention TIR gérée par la CEE/ONU.

2.4 La Convention TIR

Il est utile de rappeler simplement que des dispositions visant à simplifier le régime douanier des transports internationaux (« Convention TIR ») ont été adoptées puis amendées. Les dernières dispositions sont entrées en vigueur le 17 février 1999. La procédure de transit en douane TIR permet le transport international de marchandises, pour la partie du voyage effectuée par route, d'un bureau de douane de départ à un bureau de douane d'arrivée, en passant par autant de pays que nécessaire, sans contrôle douanier intermédiaire des marchandises transportées. Cette facilitation du transport international de marchandises exige la satisfaction d'un certain nombre de mesures à appliquer par les autorités douanières et les opérateurs de transport. Elles comprennent l'utilisation de véhicules et de conteneurs approuvés par les Douanes, l'utilisation d'un carnet TIR comme document douanier international, la fourniture d'une garantie internationale TIR et la reconnaissance mutuelle des mesures de contrôle douanier dans les pays impliqués. Enfin, l'accès aux dispositions du régime TIR est contrôlé par les autorités nationales compétentes en coopération avec le Conseil Exécutif TIR (TIRExB) à Genève, un organisme intergouvernemental établi par les Etats contractant de la Convention.

En 2000, près de 2.8 millions d'opérations de transport TIR ont eu lieu en Europe, facilitant en particulier les transports pan-européen Est-Ouest ainsi que les transports sur le corridor du Sud-Est de l'Europe, allant et venant de Turquie et du Moyen-Orient.

Présentons brièvement cette Convention avec ses dernières modifications :

En vue de remédier aux aspects négatifs des attentes aux frontières, une première Convention sur le transit international routier « TIR » a été signée à Genève en 1959. Sa révision, rendue nécessaire par les changements intervenus dans les procédures douanières et par l'adhésion de pays appliquant des méthodes administratives différentes, a abouti à la nouvelle Convention TIR du 14 novembre 1975. Il a été constaté, de 1990 à 1995, que le régime TIR a fait l'objet de nombreuses fraudes. Pour cette raison et pour tenir compte de l'extension du nombre des parties contractantes à la Convention qui est actuellement de 63, y compris la Communauté Européenne, un processus de révision TIR a débuté dans la seconde moitié des années 90. Un premier paquet d'amendements, négociés sous l'égide de la Commission Economique pour l'Europe des Nations-Unies (CEE/ONU) est entré en vigueur le 17 février 1999 et un second paquet d'amendements a été finalisé en octobre 2000 et devrait être mis en œuvre d'ici mi-2002. Un troisième paquet d'amendements est en cours de préparation par la CEE/ONU et le secrétariat TIR et portera surtout sur l'informatisation des procédures TIR afin de satisfaire aux exigences de l'industrie moderne et des Douanes.

En vue de répondre aux exigences du trafic routier international, la Convention TIR apporte un certain nombre d'avantages :

- La Convention autorise le titulaire du carnet TIR à l'utiliser en trafic combiné. Cette convention est en effet multimodale.

- Le carnet de voyage TIR, simple de conception et d'utilisation, facilite le travail des entreprises et de la douane.
- Un seul carnet TIR peut couvrir un train routier ou plusieurs conteneurs sur un seul véhicule.
- Les associations garantes habilitées à délivrer les carnets TIR ne sont plus soumises aux pénalités financières demandées à la suite d'infractions douanières.
- Les droits et taxes de douane ne sont plus exigés lorsqu'il est établi que les marchandises ont disparu en cas de force majeure -- excluant le vol toutefois -- ou à cause d'accidents non intentionnels.
- En cas de non-décharge du carnet TIR, le délai de la demande de paiement formulée par les autorités compétentes à l'association garante est de un an, porté à deux ans en cas de fraude. Ceci permet à l'association garante de mieux sauvegarder ses droits.
- Il n'est pas exigé de garantie et de titre d'importation temporaire pour le véhicule.
- Il est admis qu'un nouveau bureau de douane de destination puisse être retenu à la place d'un bureau initialement désigné.
- Les transports TIR ne peuvent être effectués qu'à l'aide de véhicules routiers ayant obtenu l'agrément des services compétents. On peut dire que les engins destinés à des transports TIR doivent être construits et aménagés de telle façon que :
 - un scellement douanier puisse y être apposé de manière simple et efficace ;
 - aucune marchandise ne puisse en être extraite ou y être introduite sans effractions visibles ou sans rupture de scellement ;
 - aucun espace caché ne permette de dissimuler des marchandises.

Au contraire des dispositions précédentes qui visent à faciliter les échanges internationaux, remarquons qu'il existe des limites à la facilitation des transports routiers internationaux.

2.5 Les restrictions sur la circulation des véhicules en transport international

Il existe des réglementations qui ont pour objectif d'imposer des contraintes à la circulation des véhicules sur le territoire d'un pays donné. Il existe de nombreux pays qui frappent, par exemple, d'interdiction de circulation, à certains moments, les véhicules lourds. En fait, tous les pays ont plus ou moins des interdictions sur la circulation des poids lourds. Plus précisément, au sein de l'Union Européenne, huit États membres (l'Autriche, l'Allemagne, l'Espagne, la France, l'Italie, le Luxembourg, le Portugal et la Grèce) imposent des restrictions aux poids lourds afin d'éviter les encombrements routiers en fin de semaine et les jours fériés. Le tout forme une mosaïque qui n'est pas homogène et qui peut représenter une gêne pour les transports internationaux. On peut considérer que ces réglementations ne forment pas un tout cohérent au sein des pays de la Conférence Européenne des Ministres des Transports, deux pays en particulier -- la Suisse et l'Autriche -- ayant adopté des mesures concernant les véhicules transitant par leur territoire, mesures qui visent à obtenir un partage modal favorable au rail.

Politique de la Suisse

Après le non à l'accord EEE en 1992, la Suisse est entrée dans un processus de ratification d'accords bilatéraux avec l'Union Européenne et ses Etats membres. L'un des 7 accords négociés porte sur les transports terrestres. Cet accord prévoit notamment l'augmentation à 34 tonnes du poids maximal admissible sur les routes suisses, une nouvelle tarification de l'usage des infrastructures et l'introduction de quotas pour les camions jusqu'à 40 tonnes qui ne seront pleinement autorisés qu'en 2005. Ces contingents comprennent 300 000 autorisations en 2001 et 2002 et 400 000 autorisations en 2003 et 2004. La répartition de ces quotas s'est faite en fonction du poids des pays dans les principaux flux de transport. Les 34 tonnes, le nouveau système de tarification et les quotas de 40 tonnes ont été introduits le 1er janvier 2001.

L'accord sur les transports terrestres contribuera à réaliser l'un des objectifs essentiels de la politique suisse des transports, à savoir le transfert de la plus grande part possible du trafic sur le rail. Cet objectif doit être atteint :

- En dissuadant le trafic d'emprunter la route et donc en tarifant l'usage de l'infrastructure routière.
- Et en attirant le trafic sur le rail par une amélioration de l'offre ferroviaire et de ferroutage.

Cet objectif est inscrit dans un article constitutionnel qui prévoit qu'au plus tard en 2008 (Friedli, 2000), suite à l'ouverture du nouveau tunnel de base ferroviaire (Lötschberg), puis ultérieurement du Saint-Gothard (2012), l'équivalent de la totalité du trafic de transit routier et de la croissance (au-delà de 1999) du trafic transalpin doit être transféré sur le rail. Les camions suisses et étrangers doivent être traités de la même manière et les instruments utilisés sont ceux de l'économie de marché. La clef de voûte de ce système est la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). Il s'agit d'une redevance basée sur la distance, le poids autorisé des véhicules lourds et leurs émissions. Elle concerne tous les véhicules de plus de 32.5 tonnes en charge circulant en Suisse. Pour un véhicule de 40 tonnes effectuant un trajet de référence de 300 km, cette redevance sera en moyenne de 325 CHF en 2008 au plus tard.

Politique de l'Autriche

La politique des transports autrichiennes a plusieurs objectifs :

- Le développement d'un système de transport durable sous la pression de la population et de l'environnement.
- Faire que les modes de transport supportent le coût des nuisances qu'ils génèrent.
- Promouvoir des modes de transport favorables à l'environnement, comme le transport combiné ou le ferroutage.
- Favoriser l'intermodalité des modes de transport.
- Appliquer les normes environnementales les plus récentes et différencier les taux de paiement des véhicules selon leur impact sur l'environnement.

- Un système de contingent avec les pays de l'Est de l'Europe où l'Autriche favorise l'utilisation de véhicules qui polluent moins.
- Des Eco-points pour le trafic de transit en Autriche accordés aux véhicules de plus de 7.5 tonnes. L'échelle de distribution a été établie sur la base d'environ 1.5 million de voyages de transit répartis dans les pays de l'UE. 11 millions d'Eco-points ont été distribués en 1999, mais il est prévu de n'en distribuer que 8 millions en 2003. En fait, comme ce sont des véhicules plus favorables à l'environnement qui sont utilisés, il a été possible d'avoir une croissance du trafic malgré une réduction du nombre d'Eco-points. Cependant, une clause de sécurité stipule que si le nombre total des camions en transit sur un an excède le nombre de 1991 par plus de 8%, le nombre d'Eco-points sera réduit, selon une formule établie. Il faut noter que le système des Eco-points devrait être suspendu en 2003.
- Augmenter la capacité existante des chemins de fer en améliorant et en développant les infrastructures ferroviaires sur les axes majeurs les plus pertinents.

En tant que Membre de l'Union Européenne, l'Autriche ne peut pas augmenter les charges sur les artères principales qui traversent les Alpes afin de financer les investissements des chemins de fer, car le montant à payer doit être proportionnel aux coûts de l'infrastructure routière. C'est pourquoi, il est de plus en plus difficile de financer les projets d'infrastructure d'envergure, comme le tunnel du Brenner, sur le budget général.

Les exemples de la Suisse et de l'Autriche montrent qu'en Europe, le trafic de poids lourds est sur certains axes sensibles perçu négativement à cause des nuisances qu'il engendre. En fait, dans la plupart des pays européens, une contestation du bien-fondé de politiques des transports qui ont abouti au développement des transports routiers apparaît. Cette contestation a une base théorique certaine qui tient au fait que les marchés des transports sont défailants à prendre en compte des externalités comme la pollution et le coût humain des accidents. En outre, la politique des transports de la Suisse et de l'Autriche montre qu'en Europe, il est difficile de poser l'évolution du secteur routier sans considérer les possibilités de report modal.

2.6. Des défaillances des marchés

Il est clair que les transports imposent des coûts à la collectivité qui ne sont qu'imparfaitement intégrés dans les prix de transport. Il en va ainsi pour :

- Le bruit et la pollution des riverains des infrastructures.
- Les perturbations des écosystèmes et de l'environnement écologique.
- Les effets sur le développement économique local qui ne sont pas univoques.
- La gêne réciproque des usagers, sous la forme de l'accroissement de congestion (« pertes de temps ») qu'un usager additionnel fait encourir aux autres usagers de la voirie.
- La contribution à l'émission de gaz à effet de serre.
- Les conséquences esthétiques de l'intrusion d'infrastructures de transport.
- Le coût immatériel des accidents en cas de blessures graves ou légères ou de décès.
- Les conséquences pour la biodiversité de la destruction ou du morcellement des habitats naturels.

Les prix de transport, pour que les décisions soient optimales, devraient refléter ces différents coûts, ce qui n'est qu'imparfaitement voire pas le cas du tout à l'heure actuelle. Il ne faut pas oublier que le prix d'une prestation est un signal qui informe l'acheteur potentiel sur le niveau des ressources consommées et employées dans l'acte de production du bien considéré.

Un des moyens les plus fréquemment utilisés pour préserver l'optimum en présence d'effets externes est de taxer la source de ces effets. On peut aussi agir par la réglementation, en limitant à la source la production de nuisances. C'est à cet effet qu'ont été introduites les normes d'émission des véhicules et qu'une sévèrisation croissante a été prévue (normes EURO2, 3, 4 puis 5).

En fait, pour ces effets, il n'existe pas de marché et de prix du marché qui puisse servir d'intermédiation entre les émetteurs et les récepteurs puisque l'on n'a pas institué de permis de polluer. On en vient donc à calculer des prix fictifs reflétant ce que seraient les prix s'il y avait un marché. L'objectif est d'imaginer des marchés pour les effets externes en situant le prix fictif à l'intersection de courbes d'offre et de demande estimatives. Les données disponibles ne suffisent pas dans la plupart des cas pour tracer les deux courbes et il faut donc poser certaines hypothèses pour déterminer les prix fictifs. Les méthodes utilisées sont au nombre de deux : soit l'on pose que l'impact marginal d'un effet reste constant. Par exemple tous les accidents de la route peuvent être présumés avoir un impact constant, c'est-à-dire un coût social identique. Soit, l'on remplace les préférences individuelles par les normes de la collectivité qui concernent explicitement le niveau souhaité de protection de l'environnement. Cette méthode présente l'avantage de se baser sur un consensus politique.

Dans son rapport « Des transports efficaces pour l'Europe », la CEMT a dégagé des estimations de prix fictifs pour les différentes externalités. On trouvera ces résultats dans le tableau suivant :

Tableau 3. Prix fictifs pour les externalités des véhicules lourds

Coût spécifique des accidents	21
Coût du bruit	8
Coût de la pollution de l'air	20
Coût du changement climatique	10
En Euro pour 1 000 tonnes-kilomètres.	

Ceci donne un total de 60 Euros environs pour 1 000 tonnes-kilomètres. On peut apprécier ce chiffre en disant que cela fait 600 Euros pour un chargement de 20 tonnes sur 500 kilomètres. Par rapport aux prix pratiqués pour le transport routier de marchandises dans certains transports internationaux, cela correspondrait pratiquement à une augmentation de 70 % si ce n'est un doublement des prix du marché, sachant que la taxation actuelle ne fait que couvrir les charges infrastructurelles de dégradations des chaussées dues aux véhicules lourds. Devant de tels chiffres, l'on peut affirmer qu'il y a une défaillance du marché à établir des prix qui soient conformes à l'allocation optimale des ressources. Une intervention des pouvoirs publics est donc requise qui nécessite de tenir compte de la capacité de nuisance du véhicule considéré (taille), de l'itinéraire emprunté et du moment de la journée où il est emprunté (congestion variable) ainsi que du risque d'accidents.

2.7. Les évolutions possibles du cadre réglementaire des transports internationaux

Le cadre réglementaire des transports internationaux pourrait évoluer autour de quelques lignes directrices qui auraient toutes pour conséquence d'accroître la concurrence au sein des transports internationaux routiers de marchandises.

Au sein des pays de la CEMT, on pourrait libéraliser, c'est-à-dire dispenser d'autorisation, le transport international pour compte propre. Une telle évolution offrirait une alternative à l'augmentation du contingent CEMT en autorisant les entreprises industrielles et commerciales à effectuer leurs transports même si le contingent d'autorisations ne le permet pas, faute d'autorisations encore disponibles. Cette évolution n'aurait pas de conséquences dommageables si les véhicules utilisés dans le cadre de ces transports pour compte propre correspondaient aux normes environnementales les plus élevées. On peut en effet craindre que la conséquence d'une telle évolution réglementaire soit l'augmentation du nombre de véhicules en transit au sein des zones sensibles. En exigeant que ces véhicules respectent les meilleures normes environnementales, on limiterait l'impact négatif sur l'environnement. Par ailleurs, les transports pour compte propre ont lieu, au sein des pays membres de la CEMT de longue date, surtout à courte distance. On ne peut donc penser qu'il y aurait une substitution importante compte d'autrui / compte propre pour le transport international de ces pays. Tel ne serait vraisemblablement pas le cas pour les nouveaux pays membres. Dans ces conditions, la libéralisation du transport pour compte propre accorderait à ces pays un bonus dont ils seraient redevables sous la forme d'une obligation d'utiliser des véhicules sûrs et prévenants pour l'environnement.

Pour ce qui est des transports internationaux pour le compte de tiers au sein des pays de la CEMT, on pourrait imaginer que l'on augmente significativement le contingent d'autorisations pour finir par le remplacer par un certificat d'inscription des entreprises à un registre CEMT, tenu par chaque pays membre, qui garantirait que les critères d'honorabilité, de compétence professionnelle et de réserve financière sont remplis. Ceci reviendrait à libéraliser le transport pour compte d'autrui au sein des pays de la CEMT. L'obstacle que peut constituer le transit des zones sensibles, ainsi qu'il l'a été illustré à propos de l'Autriche et de la Suisse, ne sera plus aussi prégnant dans le futur si, d'une part, la Suisse construit les infrastructures ferroviaires de report modal ainsi qu'il est prévu et si, d'autre part, ces pays mettent en place une redevance routière d'infrastructure proportionnelle à l'usage qui est fait des infrastructures. Une telle éventualité n'est de plus envisageable qu'à partir du moment où des normes très sévères sur les véhicules seront entrées en application. Il convient de remarquer dans une telle hypothèse que la taxation telle qu'elle est pratiquée à l'heure actuelle n'induit pas des disparités de concurrence insurmontables pour les transports internationaux même si l'espace européen n'est pas homogène.

Tableau 4. **Taux de taxation des transports intérieurs**

Pays	Taxation nette (500 km- 40t) (euros)	Taxation nette/t-km (euro-cents)
CH (28 t)	77.85	0.5561
F (péages sur 250 km)	105.60	0.5280
D	59.46	0.2973
A	56.21	0.2811
GB	120.41	0.6021
NL	56.19	0.2810
E (péages sur 250 km)	84.19	0.4210

Source : CEMT.

Ce tableau a été obtenu par la méthode des transports intérieurs types consistant à comparer la taxation d'un véhicule de transport de marchandises parcourant 500 km dans son pays d'origine. La taxation nette à la tonne-kilomètre permet de tenir compte du fait que dans le cas de la Suisse, le poids roulant autorisé est limité à 28 tonnes au moment de la rédaction de l'étude (1998). Au sein de pays de niveau de développement comparable, les écarts de fiscalité varient du simple au double. Ces écarts se répercutent sur les coûts de production des prestations de transport de marchandises en transport intérieur.

Si l'on regarde maintenant les transports internationaux, le panorama d'ensemble change dans la mesure où une partie de la taxation est pratiquement territorialisée (taxes sur les carburants) ou intégralement territorialisée (péages) et s'adresse à tout transporteur qui traverse un pays donné quel que soit son pays d'origine. La charge fiscale, pour un même itinéraire (deux itinéraires dans le tableau, de Manchester à Milan (itinéraire type 1) et de Manchester à Saragosse (itinéraire type 2)) tend à s'égaliser -- elle est en tout cas beaucoup plus égalitaire que si l'on compare des transports nationaux. Dans le tableau, la taxation est exprimée en pourcentage du prix hors taxe du gasoil. Dans ce cas de figure, la position très favorable des transporteurs français s'explique par le remboursement de la taxe fixe par véhicule (taxe à l'essieu) au prorata des kilomètres effectués à l'étranger. On peut conclure du tableau qui suit que les distorsions fiscales de concurrence sont moins nettes pour les transports internationaux que pour les transports intérieurs à cause de la territorialité de certaines taxes (partiellement pour les carburants, totalement pour les péages).

Ceci devrait conduire à ne pas s'opposer à une libéralisation plus grande des transports internationaux à l'échelle de l'Europe de la CEMT. Ainsi, un scénario du futur pourrait, comme nous le disions précédemment, inclure un accroissement important du contingent multilatéral de la CEMT et à terme son remplacement par un certificat d'inscription sur un registre prévoyant des critères d'accès très rigoureux au marché.

Une autre évolution qu'il serait indiqué d'entreprendre est l'institution d'un contingent d'autorisations pour le cabotage au sein des pays de la CEMT. Une telle procédure devrait être très progressive car elle devrait s'accompagner là également de l'utilisation des véhicules les plus sûrs et répondant à des normes environnementales très strictes. On a vu que le cabotage au sein de l'Union Européenne n'a pas amené de perturbations des marchés, les transporteurs des pays à bas salaire ne venant pas envahir les marchés des pays moins bien situés sur l'échelle des coûts.

Tableau 5. **Taux synthétiques de taxation en pourcentage du prix hors taxe du carburant sur certains itinéraires**

Pays d'immatriculation	Itinéraire type 1	Itinéraire type 2
CH	645%	527%
F	618%	496%
D	633%	514%
A	642%	523%
GB	684%	567%
E	620%	500%
NL	624%	504%
I	628%	508%
B	626%	506%

Source : CEMT.

Enfin, on pourrait au sein de l'Union Européenne tolérer la location de véhicules avec chauffeur dans le cadre des transports internationaux pour compte propre. La location de véhicules a pour elle l'avantage de donner de la souplesse aux entreprises qui, pour faire face à des pointes d'activité, n'ont pas à acheter de véhicules. Il en va de même pour les chauffeurs qui n'ont pas besoin de faire partie du personnel permanent de l'entreprise. Ceci explique le succès de la location avec chauffeur pour les pays qui la tolèrent. On peut très bien imaginer qu'au sein de l'Union Européenne, la location avec chauffeur soit acceptée dans le cadre des transports internationaux pour compte propre. Toutefois, il faudrait instituer des critères d'accès à la profession de loueur de véhicules avec chauffeur car cette dernière activité entre en concurrence avec le transport pour compte d'autrui dont elle ne diffère que par l'identité de la personne qui a la maîtrise des opérations de transport. Dans le cas d'une location de véhicules avec chauffeur c'est l'entreprise qui a recours à la location. Dans le cas d'un transport pour compte d'autrui c'est le transporteur qui a la maîtrise des opérations de transport. Pour empêcher que la location de véhicules avec chauffeur ne vienne se substituer au transport professionnel, sans en connaître les obligations rigoureuses, il faudrait, comme indiqué plus haut, instituer des critères d'accès à la profession de loueur avec chauffeur identiques à ceux exigés pour le transport pour compte d'autrui.

Comme on peut le voir à l'évocation de ces quelques lignes, le point de passage obligé de toutes les évolutions est le recours à des véhicules qui satisfassent les exigences les plus élevées en matière de sécurité -- cela va de soi -- et d'environnement. Par ailleurs, l'augmentation de la concurrence sur le marché des transports routiers internationaux de marchandises amènerait des baisses de prix de ces transports et donc attirerait des trafics sur la route. Une telle évolution n'est pas nécessairement unanimement souhaitée par les pouvoirs publics et l'opinion. On peut certes réunir les conditions d'une plus grande efficacité des transports internationaux et nationaux routiers, encore faut-il que les conséquences soient pleinement voulues.

CONCLUSIONS

Dans les pays Membres de la CEMT de longue date, les transports routiers de marchandises représentent plus de 75 % des tonnes-kilomètres acheminées tant en transport intérieur qu'international. En outre, les transports routiers de marchandises sont un secteur en croissance : on rappellera ici brièvement que pour les nouveaux pays Membres, la croissance des tonnes-kilomètres a été de 4 % en 1999, tandis qu'au sein des anciens pays Membres, la croissance en tonnes-kilomètres a été de 5.8 % en 1999. Ceci situe bien l'importance des enjeux d'une réflexion qui couvre le mode de transport terrestre dominant

Depuis 20 ans, les pouvoirs publics se sont engagés dans des politiques de libéralisation des transports routiers de marchandises, principalement au sein des pays de l'UE et entre ces pays. La libéralisation a été menée à son terme au sein de l'UE avec la création du marché unique et l'institution du cabotage, d'abord contingenté puis libéralisé.

De cette déréglementation au sein de l'UE, il en est résulté des baisses de prix importantes des prestations de transport routier de marchandises et des gains substantiels de productivité alors que la qualité des prestations s'est améliorée. Dans le même temps, la rentabilité des opérations de transport s'est considérablement dégradée, -- toute rente de situation due aux protections réglementaires disparaissant --, phénomène que les entreprises les plus importantes ont su contourner en développant massivement la sous-traitance.

Les accomplissements ont été beaucoup plus modestes dans une enceinte comme la CEMT : les transports internationaux demeurent soumis à un régime d'autorisations bilatérales, -- qui prévoient de multiples exemptions au cas par cas --, tandis que le contingent d'autorisations multilatérales CEMT ne représente qu'une faible partie des transports internationaux et que les transports libéralisés sont marginaux.

Si l'on considère l'Europe comme une mosaïque de pays aux intérêts parfois divergents, l'on se contentera du maintien de dispositions restrictives au plan des transports internationaux routiers de marchandises de l'espace couvert par la CEMT. Si l'on préfère regarder l'unité de l'Europe, alors on regrettera que ce qui a été entrepris au sein de l'Union Européenne dans les domaines non techniques ne soit pas reconduit dans une enceinte plus large, à moins que ce ne soit le temps qui ait manqué jusqu'à présent ou que les obstacles soient trop nombreux.

Précisément, au rang des obstacles, l'on retiendra ici le peu d'harmonisation des conditions de concurrence internationales, entre les pays de la CEMT, notamment sur le plan de la fiscalité. Sur ce dernier thème, on peut affirmer que les écarts de taxation tendent à être moins importants en transport international qu'en transport intérieur à cause de la territorialité de certaines taxes. Sur ce point, il y a lieu de remarquer que la taxation des transports internationaux et intérieurs évolue dans certains pays vers un système de redevance kilométrique électronique, solution très satisfaisante du point de vue de l'harmonisation internationale des conditions de concurrence pour peu que l'on songe très en amont de ces systèmes à la nécessaire interopérabilité. Ceci définirait les termes mêmes d'une transition au plan européen.

Les disparités salariales participent à la spécialisation de chaque pays dans certains biens et services et n'appellent pas, en théorie tout au moins, de mesures d'adaptation : les pays les plus compétitifs au plan du coût des prestations sortiraient renforcés par la concurrence là où le facteur « prix » est prédominant au même titre que pourraient être renforcés les pays où la qualité des prestations routières de marchandises est dominante -- tant il est vrai que la qualité est un critère de choix pour les chargeurs. Chaque pays peut disposer d'avantages comparatifs.

Il ne faut cependant pas se méprendre : plus de concurrence sur le marché des transports internationaux routiers de marchandises rendrait ceux-ci plus compétitifs et confirmerait la domination des transports routiers de marchandises sur les échanges à moyenne et courte distance si, dans le même temps, une réforme profonde des transports ferroviaires n'est pas entreprise. Mais, la pratique qui a consisté à ériger des barrières au développement des transports routiers pour favoriser le rail, est l'un des principaux échecs de la politique des transports ces trente dernières années. Il serait donc erroné de poursuivre une pareille orientation politique.

Pour ce qui est de l'environnement, en veillant à ce que les entreprises utilisent les matériels aux normes les plus élevées, -- ce qui est une condition *sine qua non* de toute évolution du cadre réglementaire des transports routiers de marchandises --, on pourrait annuler les effets d'une éventuelle croissance à la marge des externalités.

Aussi, les raisons pour lesquelles on ne substituerait pas, au système complexe de régulation des transports au sein de la CEMT, une organisation fondée sur les lois de la concurrence, ne sont pas très convaincantes et, pour retracer brièvement le cours de la démarche adoptée dans ce rapport, on rappellera, dans le sens de cette thèse, que des pistes d'évolution de la réglementation des transports nationaux et internationaux ont été distinguées :

- Pour les transports nationaux, une évolution serait d'admettre la location de véhicules avec chauffeur pour les transports pour compte propre ou alors de fusionner dans un même corpus de réglementations d'accès à la profession les transports pour compte propre et pour compte d'autrui et leur accorder de ce fait les mêmes libertés.
- On pourrait également accepter la location de véhicules avec chauffeur pour les transports internationaux pour compte propre et le transport pour compte propre pourrait être lui même libéralisé. Par ailleurs, il serait possible, dès à présent, de travailler au remplacement du contingent d'autorisations CEMT par un certificat d'inscription à un registre, tenu par chaque pays, qui prévoirait des critères CEMT extrêmement stricts, notamment sur la faible nuisance environnementale des véhicules employés dans ces transports. En outre, pour précéder ces évolutions, on pourrait introduire des licences CEMT de cabotage qui auraient le mérite de poser les prémices, à l'échelle de la CEMT, d'un marché intérieur.

N'oublions cependant pas que les transports routiers de marchandises sont un secteur dual où se côtoient des entreprises structurées, totalement au fait des dernières évolutions de la technologie et de la logistique, et des artisans transporteurs qui assurent la simple traction du fret pour un vil prix. On ne peut déceler dans cette composition du secteur une preuve de maturité économique tant les uns s'appuient sur les autres pour proposer des prix de transport compétitifs. Une véritable réflexion s'impose sur ces phénomènes, mais l'on peut penser qu'un renforcement des critères d'accès et d'exercice de la profession, ainsi qu'un renforcement du contrôle du respect des réglementations, est une piste à suivre, à moins qu'il ne faille accompagner les transformations des transports routiers de marchandises, par la formation des hommes, par des chartes sur l'environnement et sur la sécurité, par des aides à l'investissement pour les petites entreprises et par une politique claire et non ambiguë en matière de taxation.

ANNEXE 1

1.1. L'expérience française

En France, à partir de 1979, le cadre réglementaire a été assoupli par étapes avec le décontingement progressif des licences de transport, la suppression des tarifs obligatoires et l'adoption d'un régime libéral pour la location de véhicules avec chauffeur. Dans un contexte économique caractérisé par une croissance faible et une hausse des prix non négligeable, les entreprises de transport ont dû absorber des baisses de prix de transport très importantes (de l'ordre de 25 %).

Les entreprises de transport françaises ont réagi en développant la sous-traitance, laissant à de petites entreprises (le plus souvent avec le seul patron-chauffeur), le soin de rentabiliser des opérations de transport qu'il était difficile d'effectuer au niveau de prix du marché en respectant intégralement la réglementation sur les temps de conduite par exemple (Violland, 1985). Le plus souvent, les entreprises de transport bien établies ont incité leurs salariés à s'installer en tant que transporteur, leur promettant de leur fournir du fret à transporter contre rémunération. Agissant alors comme intermédiaires, ces entreprises prélevaient une marge importante (jusqu'à plus de 20 %) sur la rémunération qu'elles octroyaient à leurs sous-traitants. Ces derniers, les véritables transporteurs en fait, se sont souvent trouvés dans l'impossibilité de couvrir leurs charges et disparaissaient de la branche après avoir épuisé l'intégralité de leur capital (on a même vu des entreprises artisanales perdurer avec un capital propre comptable négatif), de nouvelles entreprises apparues selon le même principe venant les remplacer et poursuivant par la même un processus pervers.

On peut comprendre l'ampleur du phénomène en constatant qu'entre 1986 et 1992, le nombre d'entreprises de transport a augmenté de pratiquement 50 %. On est ainsi loin du schéma qui veut que ce soient les entreprises marginales qui sont éliminées, ce processus concourant au contraire à l'apparition d'entreprises marginales, sans possibilité de développement.

Il ne faut certes pas réduire les effets de la déréglementation du secteur en France à ces seuls phénomènes (les entreprises industrielles et commerciales ont pu bénéficier de baisses de prix de transport importantes, les prestations ont été mieux adaptées aux besoins des entreprises industrielles) mais ils ont largement marqué l'évolution du secteur pendant la période considérée. Il convient de remarquer en plus qu'aux conditions de rémunération qui leurs ont été faites, les entreprises artisanales sous-traitantes n'ont fréquemment d'autres solutions que d'enfreindre les réglementations pour trouver un surcroît de rentabilité.

On peut judicieusement remarquer que la faiblesse de formation initiale des entrepreneurs explique pour beaucoup que ces derniers nouvellement promus responsable d'une micro-entreprise, n'ont pas réalisé que les conditions de rémunération qui leurs étaient faites étaient incompatibles avec la survie dans le temps de leur entreprise. Cette méconnaissance du degré de complexité du fonctionnement pérenne d'une entreprise est à l'origine des situations personnelles particulièrement douloureuses endurées par les entreprises sous-traitantes créées selon le schéma énoncé ci-dessus.

Il est essentiel de remarquer que le cadre réglementaire qui préexistait avant la déréglementation portait en germe cette évolution du secteur : il avait octroyé aux entreprises détentrices de licences un privilège d'accès au marché du fret que ces dernières ont su parfaitement exploiter dans le nouveau cadre réglementaire en se transformant en intermédiaire entre les clients industriels et les sous-traitants. La réglementation rigide du secteur avait empêché ce secteur de donner leur chance à nombre d'entreprises. A l'heure actuelle, personne ne songerait à revenir en arrière et il faut voir dans les mécanismes évoqués ci-dessus ceux d'une difficile transition d'un secteur administré à l'excès à la liberté économique.

Malgré tout, une loi adoptée le 31 décembre 1992 vise à lutter contre les pratiques abusives en matière de sous-traitance, et notamment contre la pratique de prix trop bas. Cette loi prévoit une amende de 600 000 francs sanctionnant *«le fait pour un donneur d'ordres de rémunérer les contrats... par un prix qui ne permet pas de couvrir à la fois :*

- *Les charges entraînées par les obligations légales et réglementaires, notamment en matière sociale et de sécurité.*
- *Les charges de carburant, d'entretien et d'amortissement des véhicules.*
- *Et, pour les entreprises unipersonnelles, la rémunération du chef d'entreprise. »*

Reposant sur des intentions louables cette loi est apparue inefficace tant il est difficile de prouver la sous rémunération d'une entreprise par un donneur d'ordre : les coûts d'une entreprise peuvent varier grandement et il apparaît difficile à un donneur d'ordre de vérifier si la rémunération permet à une entreprise de couvrir ses coûts.

On peut caractériser l'évolution subséquente du secteur des transports routiers de marchandises à partir de quelques chiffres : d'octobre 1994 à octobre 1996, plus de 10 000 entreprises de transport routier de marchandises ont été créées en France, soit une augmentation de 30 % du nombre d'entreprises en deux ans alors même que la conjoncture économique n'était pas très porteuse. En effet, l'indice des créations d'entreprises atteint le niveau 80 à la fin 96 par rapport au niveau 100 début 95. En fait, 25 % des entreprises disparaissent avant leur deuxième année d'existence.

Il semblerait ainsi que le secteur se caractérise par l'importance des entreprises individuelles, mal rémunérées, et dont le nombre est en expansion continue. Ces entreprises sont vulnérables, l'importance des disparitions en atteste, car leurs prestations sont peu différenciées de la traction pure.

Les chiffres mettent en évidence l'inefficacité de la loi précédente : le chiffre d'affaire par personne employée, en 1996, était de 332 000 francs au sein des entreprises de moins de six salariés tandis qu'il atteint 565 000 francs pour les entreprises de 10 à 19 salariés. Il est vrai que les entreprises de cette taille ont beaucoup plus recours à la sous-traitance que les autres.

Le législateur a de ce fait souhaité aller plus loin. Le Parlement a ainsi adopté, dans le cadre de la loi sur les PME en 1996, un article ainsi rédigé : *« Est puni d'une amende de 600 000 francs tout prestataire de transport public routier de marchandises, et notamment les transporteurs routiers de marchandises, commissionnaires de transport ou loueurs de véhicules industriels qui offrent ou pratiquent un prix inférieur au coût de la prestation, et qui ne permet pas de couvrir les charges entraînées par les obligations légales et réglementaires, notamment en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges de carburants et d'entretien, les amortissements ou les loyers des véhicules, les frais de documents de transport, les timbres fiscaux et pour les entreprises unipersonnelles, la rémunération du chef d'entreprise ».*

Cette loi, très proche d'inspiration de la précédente qu'elle renforce, a été suivie d'un changement de majorité à l'Assemblée Nationale. Elle est demeurée sans effet immédiat. Toutefois, avec le durcissement des critères qualitatifs d'accès à la profession, notamment de la condition d'honorabilité qui stipule aucune condamnation (cf. 1.3.2.), cette loi représente une menace pour tous les intermédiaires de la profession de se voir évincer de la profession s'ils pratiquent des conditions de rémunération insuffisantes à l'égard de leurs sous-traitants, ou pour les transporteurs qui travailleraient à perte.

On ne peut dire que cette loi a eu un effet sur le secteur, les créations d'entreprises se poursuivant pour atteindre plus de 10 % du stock d'entreprises en 1998. Il est tout aussi révélateur de constater que 72 % des entreprises -- celles qui ont moins de six salariés -- ont capté seulement 8 % du chiffre d'affaire de la branche cette année là. 1.3 % des entreprises qui ont plus de dix salariés ont effectué, elles, 30 % du chiffre d'affaires de la branche. Environ 42 % des entreprises n'ont pas de salarié mais elles ont représenté à peine plus de 4 % du chiffre d'affaire de la branche. Ainsi, 12 % des effectifs n'ont réalisé que 8 % du chiffre d'affaires de la branche en 1998. Il semblerait donc que la faible rémunération des petites entreprises se soit poursuivie.

1.2. L'expérience mexicaine

A partir de 1989 et par étapes -- ce n'est en effet qu'à partir de la fin 1993 que la nouvelle loi a été promulguée -- une déréglementation du secteur des transports routiers de marchandises est intervenue. Les principales restrictions qui ont été levées portaient sur l'accès au marché, le pays étant divisé en 11 corridors avec la nécessité d'un permis pour opérer sur l'un de ces corridors. S'y ajoutaient des centres de fret obligatoires où les marchandises devaient être déchargées et chargées, un monopole à la compagnie Multimodal du mouvement de conteneur et l'octroi de la permission de charger du fret ferroviaire sous réserve d'être titulaire d'une licence. En fait, en complément de la réglementation fédérale qui restreignait considérablement la liberté de manœuvre sur le territoire national s'ajoutait une réglementation des États qui affectait le transport interne à un État. Des tarifs de transport étaient promulgués qui devaient garantir une juste rémunération des prestations de transport. La tarification était discriminante en fonction de la valeur des biens transportés.

La déréglementation a abouti à ce que tout transporteur souhaitant opérer avec un ou plusieurs camions n'a plus eu que pour obligation de prouver son identité et la possession des véhicules pour obtenir un permis octroyant le droit de transporter sur tout le territoire du Mexique. Un certificat de faibles émissions polluantes des véhicules a été à partir de là demandé pour l'octroi d'un permis. Les entreprises qui transportent pour compte propre ont été autorisées à transporter pour le compte de tiers. L'accès au transport de conteneurs est devenu libre de même que celui du transport de fret ferroviaire. Les tarifs obligatoires ont été supprimés et en cas d'avaries ou de pertes des marchandises, les transporteurs ont dû, à partir de l'entrée en vigueur de cette nouvelle réglementation, rembourser la valeur de la marchandise déclarée et non une simple somme forfaitaire comme cela était le cas auparavant. En complément, l'exonération de certaines charges fiscales (dont la taxe sur la valeur ajoutée) a été supprimée et le 1er décembre 1989 le prix du litre de diesel a été majoré de 5.6 %.

Entre 1989 et 1992, pendant la période de réforme, il y eut un accroissement considérable du parc de véhicules. Entre 1989 et 1990, le parc a augmenté de 36 %, suivi d'une nouvelle augmentation de 24 % en 1991 par rapport à 1990. A la fin de 1991, la capacité disponible était supérieure de 60 % à son niveau de 1989, une partie étant due à l'officialisation d'entreprises qui auparavant opéraient illégalement. Il en est résulté que l'intensité de la concurrence s'est accrue considérablement, les prix de transport chutant couramment de pas moins que 15 %. De plus, l'ALENA a autorisé les entreprises industrielles et commerciales à adopter des systèmes logistiques plus complexes, forçant les

entreprises de transport à améliorer la qualité de leurs prestations. Des industriels nord-américains importants ont établi des partenariats avec des entreprises de transport ayant de véritables réseaux, introduisant des technologies et des modes organisationnels innovants (Dutz, Hayri et Ibarra, 1996).

Une des premières conséquences de la déréglementation au Mexique est que les entreprises de transport importantes ont innové. Les flottes de véhicules ont été renouvelées et l'usage des technologies d'information à des fins commerciales s'est répandu. Ceci est le résultat de la nécessité de minimiser les coûts et de partir à la conquête de nouveaux clients. Cependant, le contraste avec la situation des petites firmes est très grand. Ces dernières, en effet, luttent pour survivre. Elles n'ont pu moderniser leur équipement ou introduire des innovations. Il semblerait qu'il leur soit même difficile d'assurer la maintenance de leur parc, les vieux camions fournissant des pièces de rechange. Comme dans le cas de l'expérience française, les petites entreprises n'ont pas de contact direct avec la clientèle. Elles traitent par l'intermédiaire de commissionnaires de transport et assurent des transports sur des zones géographiques limitées. Si l'âge moyen des véhicules est tombé de 5.8 années à 4.8 ans pour les grandes entreprises entre 1989 et 1997, il est passé au contraire de 6.1 à 9.7 années pour les petites entreprises.

Sur l'ensemble du secteur, la productivité des entreprises s'est considérablement accrue entre 1989 et 1997, les kilomètres par véhicule s'accroissant de 42 % et les kilomètres totaux par employé de 75 %. On constate donc, sur fond d'amélioration des performances économiques du secteur, une dualisation du secteur entre les performances des grandes entreprises qui ont pu bénéficier de la déréglementation et la situation plus contestable des petites entreprises dont la survie même est en question, touchées par les baisses de prix des segments les moins diversifiés du marché. Les enquêtes montrent que les petites entreprises ont dû sacrifier leurs profits pour rester sur le marché tandis que les entreprises plus importantes ont diversifié leurs services s'éloignant par là même de la traction pure. Là également devant les bénéfices de la déréglementation -- de nouveaux marchés ont pu être conquis par les entreprises industrielles et commerciales du fait de meilleurs services de transport à un prix plus faible -- on peut estimer qu'une telle évolution était souhaitable mais, elle s'est accompagnée, comme dans le cas de la France, d'une dégradation de la situation des plus petites entreprises du marché.

1.3. L'expérience des États-Unis

La déréglementation des transports routiers de marchandises aux États-Unis a été le fait du *Motor Carrier Act* approuvé par le Congrès en 1980. C'est ainsi que les barrières à l'entrée dans la branche ont été réduites et qu'une plus grande liberté contractuelle a été octroyée. Le principal effet de la déréglementation, outre le triplement du nombre d'entreprises entre le milieu des années 1970 et l'année 1992, a été l'adoption de tarifs de transport corrélés aux coûts et non à la valeur des marchandises transportées (Fruin, 1999). En créant des succursales spécialisées dans le transport de lots complets et en ayant recours à de la main d'œuvre non syndiquée, les entreprises ont été en mesure de dégager de substantiels gains de productivité dans le transport de lots. Des prestations innovantes ont été introduites avec la déréglementation comme le transport de colis express. L'accroissement de la concurrence entre transporteurs a engendré des bénéfices pour les clients du transport que l'on a pu estimer à 4 milliards de dollars par an. L'amélioration de la qualité des transports a, elle, engendré des gains pour les chargeurs estimés à un milliard de dollars par an. Le total des coûts logistiques pour l'économie américaine ne représentait plus que 10.6% du PNB en 1998 contre 16.8% en 1980. La productivité du travail s'est accrue de 2.7% par an entre 1979 et 1989. Il n'y a pas eu de disparitions de services à destination des régions défavorisées et la sécurité ne s'est pas dégradée, les transporteurs profitant des améliorations sur les véhicules et au niveau des infrastructures. Le transport routier a gagné des parts de marché sur ses concurrents et un point de

préoccupation concerne l'adéquation des capacités infrastructurelles avec la croissance des trafics. En effet, entre 1980 et 1996, la croissance des trafics a été de 3.1 % par an tandis que les capacités des autoroutes n'ont pas augmenté en conséquence. Les projections des trafics sur beaucoup de corridors à l'horizon 2010 excèdent les capacités des infrastructures.

ANNEXE 2

Les poids et dimensions en Europe

		D	A	B	DK	E	F	FIN	GB
Hauteur (mètre) :		4	4	4	4	4	-- ⁸	4.2	-- ⁹
Largeur (m) :	tout véhicule	2.55	2.55	2.55	2.55	2.55	2.55	2.55	2.55
	frigorifique	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6
Longueur (m) :	véhicule à moteur	12	12	12	12	12	12	12	12
	remorque	12	12	12	12	12	12	12	12
	véhicule articulé	16.5	16.5	16.5	16.5	16.5	16.5	16.5	16.5
	train routier	18.75	18.75	18.75	18.75	18.75	18.75	25.25	18.75
Poids à l'essieu (tonne) :	essieu simple	10	10	10	10	10	13	10	10
	essieu moteur	11.5	11.5	12	11.5	11.5	13	11.5	11.5
	véhicule à moteur	18	18	20	16	18	19	18	18
	susp. pneumatique	19	19		19	19		19	19
	(semi-) remorque	20	20	20	18	18		20	20
	essieu tridem	24	24	27 ⁸	24	24		24	24
PTAC (t) :	2 essieux	18	18	19	18	18	19	18	18
	3 essieux	26	26 ¹	26	26 ¹	26 ⁴	26	26 ¹	26 ¹
	4 essieux	32	32 ¹	32	32 ⁶	32 ¹	32	32 ¹	32 ¹
Remorque (t) :	2 essieux	18	18	20	20	18	19	20	18
	3 essieux	24	24	30	24	24	26	30	24
Véhicule articulé (t) :			38 ²					48	
	3 essieux (2+1)	28		29	28	28	32	28	26
	4 essieux (2+2)	38 ⁵		39	38	38 ⁵	38	38	38 ⁵
	5 essieux (2+3)	40		44 ³	42	40	40	42	40
	5 essieux (3+2)	40		44	44	40	40	46	40
	6 essieux (3+3)	40		44	48	40	40	48	41
	Trp containers	44	42 ²			44	44	48	44
Train routier (t):			38 ²					60 ¹⁰	
	4 essieux (2+2)	36		39	38	36	38	36	36
	5 essieux (2+3)	40		44	42	40	40	44	40
	5 essieux (3+2)	40		44	44	40	40	44	40
	6 essieux (3+3)	40		44	48	40	40	53	41

Source : Union Internationale des Transport Routiers (IRU) ; Association française des transporteurs internationaux (AFTRI) ; CEMT.

		GR	I	IRL	LUX	NL	P	S	UE
Hauteur (mètre) :		4	4⁸	4.25	4	4	4⁷	--⁸	4
Largeur (m) :	tout véhicule	2.55	2.55	2.5	2.55	2.55	2.55	2.6	2.55
	frigorifique	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6
Longueur (m) :	véhicule à moteur	12	12	12	12	12	12	24	12
	remorque	12	12	12	12	12	12	24	12
	véhicule articulé	16.5	16.5	16.5	16.5	16.5	16.5	25.25	16.5
	train routier	18.75	18.75	18.35	18.75	18.75	18.75	24	18.75
Poids à l'essieu : (tonne)	essieu simple	10	12	10	10	10	13	10	10
	essieu moteur	11.5	12	10.5	12 ³	11.5	12	11.5	11.5
	essieu tandem				20	20	20		
	véhicule à moteur susp.	18	24	18				18	18
	pneumatique	19		19				19	19
	(semi-) remorque	20		20				20	20
essieu tridem	24		24 ⁴	27 ⁴	27 ⁴	24	24	24	
PTAC (t) :	2 essieux	18	18	17	19	21.5	19	18	18
	3 essieux	26 ¹	26 ¹	26 ¹	26	33	26	26 ¹	26 ¹
	4 essieux	32 ¹	32 ¹	32 ¹	32	43	32	32 ¹	32 ¹
Remorque (t) :								36	
	2 essieux	18	22	18	20 ³	20	18		18
	3 essieux	24	26	24	30 ³	30	24		24
Véhicule articulé (t) :								60	
	3 essieux (2+1)			25		30	29		
	4 essieux (2+2)	38 ⁵	40	35	39	40	38		38 ⁵
	5 essieux (2+3)	40	44	40 ³	44	50	40		40
	5 essieux (3+2)	40	44	40	44	50	40		40
	6 essieux (3+3)	40	44	40	44	50	40		40
Trp containers	44	44	44			44		44	
Train routier (t) :								60	
	4 essieux (2+2)	36	40	35	39	40	37		36
	5 essieux (2+3)	40	44	40	44	50	40		40
	5 essieux (3+2)	40	44	40	44	50	40		40
	6 essieux (3+3)	40	44	40	44	50	40		40

1. Si l'essieu moteur est équipé de pneus jumelés et d'une suspension pneumatique ou équivalente, ou si chaque essieu moteur est équipé de pneus jumelés et le poids maximum par essieu ne dépasse pas 9.5 t.
2. Pour les véhicules immatriculés dans un pays membre de l'UE, ces valeurs sont augmentées de 5 %.
3. A suspension pneumatique.
4. Si l'essieu moteur est équipé de pneus jumelés et d'une suspension pneumatique ou équivalente.
5. Avec une distance de plus de 1.80 m entre les essieux de la semi-remorque, et l'essieu moteur équipé de pneus jumelés et d'une suspension pneumatique.
6. Si les deux premiers essieux sont des essieux moteurs avec un entraxe de moins de 1.8 m et la distance entre le premier et le dernier essieu est de 5 m.
7. Transport de conteneurs ISO 40' : 4.40 m.
8. Pas de limite générale.
9. Transport de conteneurs, caisses mobiles ou animaux vivants : 4.30 m.
10. Au moins 7 essieux (3+4).

		BIH	BG	HR	EST	H	LV	LT	N	PL
Hauteur (mètre) :		4	4	4	4	4	4	4	12	4
Largeur (m) :	tout véhicule	2.5	2.5	2.6	2.55	2.55	2.5	2.55	2.55	2.55
	frigorifique	2.5	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6
Longueur (m) :	véhicule à moteur	12	12	12	12	12	12	12	12.4	12
	remorque	12			12	12	12	12	12.4	12
	véhicule articulé		16.5	16.5	16.5	16.5	16.5	16.5	17	16.5
	train routier		18.75	18.35	18.75	18.75	18.35	18.75	18.5	18.75
Poids à l'essieu (tonne) :	essieu simple	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	essieu moteur		12		11.5	11 ⁶	11.5	11.5	11.5	11.5
	véhicule à moteur				18	16	18			
	essieu tandem susp.	16	20	16				18	20	20
	pneumatique (semi-) remorque				19		19			
	essieu tridem	24			20	16	20			
PTAC (t) :	2 essieux	40	16		18	20	18		19.5	21.5
	3 essieux	40	26		26 ⁴	24	26 ¹		29.5 ⁸	26
	4 essieux				32 ¹	30	32 ¹		31	32
Remorque (t) :	2 essieux	40			18	20	18		20	18
	3 essieux				24	24	24		30	24
Véhicule articulé (t) :	3 essieux (2+1)	40				28		40	29.5	29
	4 essieux (2+2)	40	36		38 ⁵	38 ⁵	38 ⁵		29.5	38
	5 essieux (2+3)	40	40		40	40	40		47	40
	5 essieux (3+2)	40	40		40	40	40		47	40
	6 essieux (3+3)	40	40		40	40	40		47	40
	Trp containers				44		44			44
	Train routier (t) :	3 essieux	40						40	50
	4 essieux (2+2)	40	36		36	36	36			37
	5 essieux (2+3)	40	40		40	40	40			40
	5 essieux (3+2)	40	40		40	40	40			40
	6 essieux (3+3)	40	40		40	40	40			40

Source : Union Internationale des Transport Routiers (IRU) ; Association française des transporteurs internationaux (AFTRI) ; CEMT.

		CZ	RO	RUS	SK	SLO	CH	TR	YU
Hauteur (mètre) :		4	4	4	4	4	4	4	4
Largeur (m) :	tout véhicule	2.55	2.5	2.5	2.55	2.55	2.55	2.55	2.5
	frigorifique	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.5
Longueur (m) :	véhicule à moteur	12	12	12	12	12	12	12	12
	remorque	12	12	12		12			12 ⁷
	véhicule articulé	16.5	16.5	20	16.5	16.5	16.5	16.5	16.5
	train routier	18.35	18.35	20	18.75	18.75	18.75	18.75	18
Poids à l'essieu : (tonne)	essieu simple	10	11	10	10	10	10	10	10
	essieu moteur	11.5			11.5	11.5	11.5 ³	11.5	
	essieu tandem		18		18			20	16
	véhicule à moteur susp. pneumatique	18				18	18		
	(semi-) remorque	19					19 ²	20	
	essieu tridem	20				19	20		
		24	22		24	24	24	24	24
PTAC (t) :	2 essieux	18	18	18	18	18	18	18	18
	3 essieux	26 ⁴	24	25	26 ¹	25	26 ¹	25	24
	4 essieux	32	30	30	32	32	32	32	
Remorque (t) :	2 essieux	18	17		18	18	18		18
	3 essieux	24	22		24	24	24		22
Véhicule articulé (t):	3 essieux (2+1)				40		34		
	4 essieux (2+2)	28	30	28				28	26
	5 essieux (2+3)	38 ⁵	36	36				38	32
	5 essieux (3+2)	42	40	38		40		40	40
	6 essieux (3+3)	44	40	38		40		40	40
	Trp containers	44	40	38		40		40	40
Train routier (t) :							34		
	4 essieux (2+2)	48	40	38		40		40	40
	5 essieux (2+3)	36	34	36				36	36
	5 essieux (3+2)	42	40	38		40		40	40
	6 essieux (3+3)	44	40	38		40		40	40

1. Si l'essieu moteur est équipé de pneus jumelés et d'une suspension pneumatique ou équivalente, ou si chaque essieu moteur es équipé de pneus jumelés et le poids maximum par essieu ne dépasse pas 9.5 t.
2. Sur routes principales.
3. Pour les véhicules immatriculés depuis le 1.10.97.
4. Si l'essieu moteur est équipé de pneus jumelés et d'une suspension pneumatique ou équivalente.
5. Avec une distance de plus de 1.80 m entre les essieux de la semi-remorque, et l'essieu moteur équipé de pneus jumelés et d'une suspension pneumatique.
6. Si équipé de pneus jumelés et d'une suspension pneumatique ou équivalente.
7. A 3 essieux ou plus.
8. Si la distance entre les essieux du tandem dépasse 1.8 m et la distance entre le premier et le dernier essieu dépasse 5 m.

BIBLIOGRAPHIE

- Bernadet, M. (1997), « Le transport routier de marchandises. Fonctionnement et dysfonctionnement », *Economica*, Janvier.
- CEMT (1999), *Aspects sociaux du transport routier*, Séminaire international.
- Communication de la Commission au Parlement Européen et au Conseil « Vers un transport routier de qualité plus sûr et plus concurrentiel dans la Communauté ». Commission des Communautés Européennes. Bruxelles, 21/6/2000. COM(2000)364 final.
- Rapport de la Commission sur la mise en œuvre du règlement (CEE) n° 3118/93 fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un État membre (cabotage), Commission des Communautés Européennes, Bruxelles, 28/02/2000. COM(2000)105 final.
- Clément, L., F. Darmon (2000), Traversées alpines - La politique des transports de la Suisse et de l'Autriche : évolutions récentes et incertitudes. *Transports*, Mai-Juin 2000, p. 165-175.
- Cooper, J. (1995), "Le cas du Royaume-Uni", dans La transformation des structures dans le secteur des transports de marchandises, Table Ronde 99, CEMT, Paris, p. 93-157.
- Friedli, M. (2000), « Influences possibles de la politique des transports sur le trafic fret transalpin », *Rail international*, Mai.
- Journal officiel* No. L 187 du 20/07/1999 p. 0042-0050. Directive 1999/62/CE du Parlement Européen et du Conseil, du 17 juin 1999, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.
- McKinnon, A.C. (1996), "Deregulation review of road freight transport", dans *Privatisation et réglementation du transport routier de marchandises*, CEMT, Paris, www.oecd.org/cem/.
- LAMY Transport. Tomes 1&2. Editions 2000. Lamy.
- Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement. Service Economique et Statistique. *36ème rapport de la Commission des comptes de la nation. Les transports en 1998*. Septembre 1999.
- OCDE (1999), « Regulatory Reform Database. Data on road transport », note de travail, Paris.
- OCDE (2000), « Regulatory reform in road freight and retail distribution », note de travail, Paris.
- Quinet, E. (1990), *Analyse économique des transports*, Presses Universitaires de France, Mars.

Smith, R.A., en association avec Tasman Asia Pacific, Perkins Consulting Group, John G Edhouse & Associates et l'Université de Melbourne Statistical Consulting Centre (1996), *Benefits of National Road Transport Regulatory Reforms*, National Road Transport Commission, Décembre.

Transport Magazine, « La location de véhicules en panne d'Europe ». Octobre 1997, p. 38-62.

Violland, M. (1985), thèse de doctorat sur « L'expérience française de libéralisation des transports routiers de marchandises ».

CONTRIBUTIONS SCIENTIFIQUES AU SEMINAIRE

ALLEMAGNE

Gerd ABERLE, Université de Giessen

1. Le marché du transport de marchandises par route souffre dans de nombreux pays d'une très forte instabilité concrétisée par la pratique de taux de fret (prix au véhicule/kilomètre) extrêmement bas qui, en Allemagne par exemple, sont tombés à 0.65 euro par véhicule/km pour les véhicules les plus lourds. Cette pression sur les prix affecte plus particulièrement les transports de colis et les transports ordinaires de charges complètes, mais est moins forte dans les transports spécialisés (marchandises dangereuses, meubles, etc.) ainsi que pour ceux qui s'effectuent dans le cadre de chaînes logistiques (*supply chains*) intégrées.
2. Les fluctuations considérables observées au niveau de l'offre s'expliquent en particulier par la très grande générosité des conditions de financement des véhicules (location-vente, etc.) proposées par les constructeurs automobiles. Les capitaux propres sont extrêmement limités tandis que les règles de calcul des coûts et des prix restent souvent ignorées.
3. La stabilité est mise en péril par la structure de taille des entreprises de transport de marchandises par route. En Allemagne (de même qu'en France et en Italie), 30 % des entreprises de transport de marchandises par route ne possèdent qu'un seul camion et 58 % n'en possèdent que trois. Ces mini-entreprises sont largement tributaires des commissionnaires de transport et autres courtiers de fret. La pression sur les prix pousse les propriétaires des petites entreprises familiales à exploiter eux-mêmes leur matériel. La pression exercée sur les prix par les chargeurs est souvent encore accentuée par les commissionnaires de transport.
4. La déréglementation du marché des transports et la pression sur les prix qui s'en est suivie, pression qui était tout bien considéré en principe aussi le but poursuivi par la déréglementation, ont incité de nombreuses entreprises de transport à céder leurs véhicules à leurs chauffeurs. Cette pratique a fait augmenter le nombre de mini-entreprises en situation d'extrême dépendance.

En outre, les grandes entreprises de transport de marchandises par route qui disposent de 1 000 à 5 000 véhicules exercent, en faisant appel à des chauffeurs originaires de pays à bas salaires (PECO), une très forte pression sur le marché par le biais presque exclusif des prix. Ces grandes entreprises ont leur siège principal dans les États membres de l'Union européenne.

5. L'élargissement annoncé de l'Union européenne va encore dégrader davantage la situation du marché. L'inégalité des coûts de la main-d'œuvre subsistera loin au delà de 2010. Elle se traduira par la poursuite d'une guerre des prix ruineuse ainsi que par le recrutement d'un nombre croissant de chauffeurs originaires des pays candidats à l'adhésion.

Les entreprises des PECO font aujourd'hui déjà un usage largement abusif des autorisations CEMT (risque de cabotage, absence de visa pour les conducteurs, faux visas, falsification des autorisations, etc.).

6. La stabilisation des marchés des transports passe obligatoirement par un renforcement des réglementations économiques qui les régissent. Ce renforcement ne peut en fin de compte qu'être bénéfique aussi à la position occupée par les chemins de fer sur le marché des transports.

Cela étant, il semble judicieux :

- De renforcer les conditions subjectives d'accès au marché du transport de marchandises par route pour compte de tiers (volume des fonds propres, capacité professionnelle).
- D'instaurer une licence européenne de conducteur et de contrôler avec plus de rigueur la présence de ces licences à bord des véhicules.
- D'étudier les possibilités d'intervention des autorités chargées de la surveillance de la concurrence, pour cause d'usage abusif d'une position dominante ou d'une position de force, dans les cas où les grandes entreprises de transport de marchandises par route mènent des politiques tarifaires agressives concrétisées par la pratique de prix au véhicule/km nettement inférieurs aux coûts moyens du *véhicule* (coût hors frais généraux incluant le coût du carburant et des pneumatiques, les coûts d'entretien et d'amortissement, les charges d'intérêt et le coût des chauffeurs).
- D'harmoniser les régimes fiscaux nationaux des transports (taxes sur les carburants et les véhicules) et d'interdire le versement de subventions (aides) d'État aux entreprises de transport de marchandises par route.
- De remplacer, dans le régime fiscal des transports de marchandises par route, le critère « temps » par le critère « distance ».
- D'assortir l'élargissement de l'Union européenne de périodes de transition (de 5 ans par exemple) au cours desquelles l'ouverture des marchés pourrait s'opérer progressivement et non brutalement dans les pays adhérents comme dans les États membres actuels de l'Union européenne (contingents d'autorisations au voyage pour le transport international et le cabotage).
- De contrôler avec plus de rigueur le respect des règles de nature sociale (temps de conduite et de repos) ainsi que l'état technique des véhicules.

FRANCE

Maurice BERNADET, Laboratoire d'Economie des Transports (LET), Lyon

La politique des transports routiers de marchandises conduite dans le cadre de la Communauté Economique Européenne s'est longtemps articulée autour d'une problématique duale qui peut être résumée par deux termes : libéralisation – harmonisation. Ces deux objectifs étaient généralement reconnus comme nécessaires, mais la question se posait de savoir s'ils étaient ou non indépendants et donc s'ils devaient ou non être liés dans le temps. Les débats ont longuement opposés ceux qui estimaient que l'harmonisation était une condition préalable à la libéralisation, ceux qui considéraient que l'harmonisation et la libéralisation devaient « aller de pair », et ceux enfin qui souhaitaient la mise en œuvre prioritaire de la libéralisation.

Il n'est pas indispensable de présenter ici les arguments développés par chacun des partisans de ces trois thèses, puisqu'en définitive l'histoire a tranché au bénéfice de la troisième. Mais on peut souligner que celle-ci tirait avantage d'un argument déterminant : le traité de Rome obligeait les Etats membres à prendre les dispositions nécessaires pour assurer la liberté de prestation de services en matière de transport internationaux et à fixer les conditions de l'admission des transporteurs non-résidents aux transports nationaux dans le territoire des Etats membres (cabotage). En revanche, le traité de Rome ne fixait aucun objectif ni aucune exigence en matière d'harmonisation.

Pour autant, la marche vers la libéralisation a été difficile, puisqu'il a fallu un arrêt de la Cour de justice européenne du 22 mai 1985, condamnant le Conseil des ministres pour carence, et la signature de l'Acte Unique fixant au 1^{er} janvier 1993 l'achèvement du marché intérieur pour que le nombre des licences communautaires soit fortement accru dans les années qui ont suivi, avant que leur contingentement ne soit abandonné au 1^{er} janvier 1993, et pour que le cabotage soit autorisé, sous le régime d'autorisations de cabotage contingentées d'abord, puis sous le couvert de la licence communautaire sans restriction quantitative ensuite, à partir du 1^{er} juillet 1998. Depuis cette date, on peut considérer que la libéralisation est achevée en ce qui concerne l'accès aux marchés.

La libéralisation impliquée par la construction européenne n'exigeait pas que les Etats membres abandonnent les mesures restrictives imposées à leurs transporteurs s'agissant des transports intérieurs. Toutefois la « contagion » était inévitable, et plusieurs pays ont abandonné les mesures qui, par le biais de l'exigence de titres d'exploitation contingentés, contraignaient l'accès à ces marchés ou qui, par l'instauration de tarifications obligatoires, interdisaient la libre fixation des prix.

En revanche, l'intensification de la concurrence qui en est résulté a pu conduire certains Etats à tenter de compenser la libéralisation dans le domaine de l'accès au marché par un renforcement des conditions d'accès à la profession. Les dispositions adoptées en France (Loi « Gayssot » du 6 février 1998 et décret du 30 août 1999 imposant l'obligation de l'inscription au registre des transporteurs et des loueurs aux entreprises utilisant des petits véhicules) sont à cet égard très significatives.

En matière d'harmonisation, force est de constater que les avancées sont beaucoup plus modestes. On peut certes s'interroger sur les objectifs d'une telle politique et ne pas être convaincu que toute

diversité doit être gommée ; il reste que dans des domaines importants qui influencent fortement la compétitivité relative des transporteurs des différents pays des écarts considérables existent qu'il paraît très difficile de réduire. Le champ de la fiscalité où les mesures prises en 1993 se bornent à fixer, selon les types de taxes, des limites inférieures ou supérieures, en fait partie. De même qu'en fait partie le champ des dispositions en matière de réglementation sociale.

On peut donc estimer que l'Europe des transports a jusqu'alors échoué à définir, et plus encore à mettre en œuvre - compte tenu des écarts considérables qui existent, dans la plupart des pays, entre les règles et la pratique (problème du respect des réglementations) - , à réaliser un marché unique c'est-à-dire un espace dans lequel les règles du jeu d'une part, et les déterminants essentiels des coûts d'autre part, sont identiques pour tous les compétiteurs. Or les vertus de l'économie de marché et de la concurrence ne se manifestent que si les entreprises les plus efficaces se développent et si les entreprises « marginales » qui ne parviennent pas à échapper à cette situation sont progressivement mises « hors marché ». Si les conditions réglementaires, sociales, fiscales sur lesquelles reposent les activités des transporteurs et qui conditionnent leur productivité sont par trop inégales, les entreprises gagnant des parts de marché ne seront pas nécessairement les plus efficaces... Par ailleurs des comportements pervers peuvent se développer pour échapper aux contraintes coûteuses et bénéficier, en marge de la réglementation, de conditions plus avantageuses.

L'élargissement prévisible de l'espace communautaire ne peut que renforcer les difficultés d'une progression dans la voie d'une meilleure harmonisation et accroître les conséquences négatives d'une telle situation.

HONGRIE

Laszlo RUPPERT, Institute for Transport Sciences, Budapest

Principales caractéristiques

Le marché hongrois du transport de marchandises a connu une récession ininterrompue entre 1990 et 1994 ; néanmoins, un certain nombre d'entreprises ont affiché de bons résultats en général, et notamment dans le domaine des transports. Les données statistiques officielles de la Hongrie révèlent que le nombre d'entreprises de transport n'était que de 19 500 en 1990, mais il s'est accru pour atteindre non moins de 57 700 en 1994. Depuis lors, le nombre d'entreprises enregistrées n'a cessé de décroître – sous l'effet de la concurrence qui commençait à s'instaurer et de la forte demande de capitaux – pour s'établir à 48 000 en 1998. Dans le même temps, on constate une tendance à la hausse du nombre d'entreprises constituées sous la forme d'une personne morale (sociétés par actions et à responsabilité limitée). On a pu remarquer un léger infléchissement entre 1996 et 1998 au profit des sociétés exploitant plusieurs camions : en moyenne, le nombre de camions exploités par une entité commerciale est allé en augmentant pour passer de 1.71 en 1996 à 1.8 en 1997 et à 2.14 en 1998. Cela traduit une concentration capitalistique plus forte chez les transporteurs.

Dans le cadre de cette centralisation capitalistique, on n'observe aucun changement du capital social global (ou sectoriel), car l'augmentation des capitaux pris isolément résulte de fusions. La concentration repose sur l'accumulation ; elle est donc déterminée par la croissance économique, tandis que la centralisation dépend de l'importance du capital social global (soit le volume du capital sectoriel global, sous réserve qu'aucun flux de capital n'entre dans le secteur ou n'en sorte).

Sur la base d'une enquête effectuée en 1998 par le KTI à partir d'un échantillonnage au hasard de 600 transporteurs et 400 entreprises opérant pour compte propre pour refléter de manière réaliste la situation des entreprises en activité sur le marché hongrois du transport routier de marchandises, on peut faire les constatations suivantes :

- On peut considérer que l'âge des véhicules en service est élevé, en moyenne, vu qu'il dépasse 8 ans. Seules les entreprises de taille moyenne (n'exploitant pas moins de 8 à 10 véhicules) possèdent des poids lourds de capacité de charge supérieure (plus de 10 tonnes), tandis que les petites entreprises utilisent généralement des véhicules d'une capacité de charge comprise entre 7.5 et 8 tonnes, en moyenne.
- Les poids lourds construits en Europe occidentale sont plutôt exploités par des petites et moyennes entreprises (les petites possédant de 2 à 5 véhicules et les moyennes de 26 à 50), et les véhicules construits dans les anciens pays communistes sont surtout utilisés par des entreprises exploitant de 10 à 25 véhicules (à l'exception de Hungarocamion, société qui occupe une place de premier plan sur le marché du transport international).

On a procédé à une enquête sur les poids lourds, ventilée par type de moteur pour faire le point des normes auxquelles ils sont conformes. Les données recueillies à cet effet révèlent que, en 1998, 21.1 % du parc de camions étaient conformes à la norme EURO.2, 15.5 % à la norme EURO.1 et 61.4 % correspondaient à d'autres catégories (norme EURO.0). Les véhicules conformes à la norme EURO.2 sont surtout exploités par des entreprises possédant de 10 à 20 camions ou de 50 à 100 camions. Selon que le transporteur concerné assure des transports nationaux ou internationaux, on constate des différences notables dans la ventilation par norme des véhicules.

Depuis l'élargissement de l'UE, la majeure partie du transport international est effectuée par des transporteurs pour compte propre, dont les parcs se composent de véhicules conformes à la norme EURO.2, en vigueur dans cette zone.

Néanmoins, la plupart des transporteurs nationaux utilisent encore des véhicules jugés obsolètes du point de vue de la protection de l'environnement.

Similarités et différences entre les réglementations de l'UE et de la Hongrie

Les effets des relations de la Hongrie avec l'UE se font d'ores et déjà sentir au niveau de la réglementation du marché hongrois des transports. Après la libéralisation complète de ce marché en 1989, la première intervention délibérée a eu lieu en 1991, c'est-à-dire lorsque l'adhésion est devenue prévisible. A l'époque, pour exercer des activités de transport routier international de marchandises, il fallait obtenir une licence. Dans la deuxième phase, en 1995, à la suite de la soumission de la demande d'adhésion de la Hongrie, l'application des réglementations a été étendue au transport national de marchandises et les conditions requises pour le transport international ont été modifiées. A l'exception de quelques amendements minimes, cette dernière réglementation, inspirée de la réglementation actuelle de l'UE, est encore en vigueur aujourd'hui.

Les différences tiennent principalement à trois facteurs. Lorsque la Hongrie était sur le point d'opérer un changement complet du système, dans une situation d'offre excédentaire considérable après la libéralisation du marché et du fait des relations anarchiques qui en ont découlé, elle a été contrainte de réglementer le marché. Or, toutes les dispositions réglementaires prises pour contrebalancer ou, pour le moins, atténuer l'offre excédentaire devaient avoir un caractère restrictif, surtout à l'encontre des entreprises ayant une marge de manœuvre limitée qui affluaient sur le marché.

Le deuxième motif qui explique les singularités de la réglementation est lié aux restrictions imposées à nos pays dans le domaine du transport routier international plutôt qu'au statut d'État membre, qui entraînera inéluctablement une transposition dans le droit national de la législation européenne.

En troisième lieu, les disparités sont dues aux amendements apportés entre-temps à la réglementation de l'UE. Les nouvelles normes de 1998 ne sont pas encore transposées dans nos réglementations nationales.

On ne peut ignorer ces considérations, ni dans l'évaluation de certains aspects de la réglementation, ni dans la mise en conformité avec les engagements pris en matière d'harmonisation juridique.

C'est le Décret 89/1988 (XII.20) MT¹ qui est à la base de la réglementation du marché. Il a été amendé à plusieurs reprises et porte sur les services de transport routier et l'exploitation des véhicules routiers ; le § 4 et le § 4/A de ce décret résument les conditions qui régissent les activités des entreprises de transport de marchandises. La particularité de ce texte de loi est la référence explicite au transport de marchandises dans les paragraphes précités, même s'il n'est donné aucune définition de cette activité, considérée simplement comme l'un des éléments de l'expression générale "services de transport routier" (transport de voyageurs, transport de marchandises et dépannage de véhicules)².

La réglementation définit les conditions que l'on s'engage à respecter aux termes d'une licence pour toute activité de transport routier de marchandises, indépendamment de la limite de charge, et donc sans recourir à aucune des possibilités d'exemption prévues par la réglementation de l'UE. Il s'agit, à la base, d'une réglementation à deux niveaux : le transport national de marchandises est réglementé à part, le transport international étant régi par les mêmes règles, auxquelles s'ajoutent des prescriptions supplémentaires. Cette solution est aussi préconisée par l'UE et correspond à la pratique courante en Europe.

Capacité professionnelle

Eu égard à la capacité professionnelle, les normes de l'UE et de la Hongrie présentent des similarités importantes, leur harmonisation étant presque complète en ce qui concerne l'étendue des connaissances acquises et les compétences professionnelles ; en outre, un certificat attestant de l'acquisition de ces compétences est toujours utilisé comme preuve des qualifications professionnelles.

Un engagement de vérification, à effectuer tous les 5 ans au minimum, est stipulé pour l'autorité qui délivre le certificat par une Décision de la Commission des Communautés européennes. Or, les certificats établis conformément à la législation nationale sont valables jusqu'au terme de l'activité. Il est donc proposé d'adopter un cycle de vérification de 5 ans pour supprimer cette différence.

Si l'on examine en détail les conditions d'accès à la profession en Hongrie, on constate deux différences fondamentales entre la réglementation de l'UE et celle du pays. D'une part, les critères à remplir pour obtenir une licence de transport de marchandises au niveau national et international sont nettement différenciés en Hongrie. D'autre part, les conditions financières, qui s'inscrivent dans un système à trois niveaux, ne sont pas identiques bien qu'elles obéissent au même principe et poursuivent le même but. Compte tenu des relations sur le marché intérieur et des faibles possibilités de financement des entreprises, on peut dire que, pour la profession hongroise du transport routier, le plus gros problème lié à l'adhésion à l'UE tient à ces deux différences.

Les dispositions du Décret 89/1988 MT concernant les directives communautaires relatives à la capacité financière sont moins sévères ; le montant de la garantie obligatoire est de 5 000 Ft/tonne et sert de dépôt de garantie. En outre, les fonds propres de ces entreprises doivent atteindre au moins 50 %. Cependant, cette double condition ne cadre pas bien avec les dispositions de la Directive 96/26/CE. Dans l'optique de l'adoption des directives de l'UE (et des pratiques des Etats

-
1. Le Décret MT jette les bases juridiques de la Loi I de 1988 concernant le transport routier, qui ne contient pas de dispositions relatives à l'accès à la profession ni aux conditions qui régissent l'activité de transport de marchandises, mais se borne à définir les autorisations à des fins de réglementation.
 2. Au sein de l'UE, on n'utilise pas l'expression « services de transport routier », ce dernier étant réparti en deux catégories : camionnage et transport pour compte propre.

membres), il est décisif d'introduire progressivement dans la législation hongroise les conditions financières requises. Il est concevable de procéder plus lentement pour le transport national, mais il faut agir plus rapidement dans le domaine international. Ces amendements aux réglementations devraient prochainement intervenir en Hongrie également.

POLOGNE

Włodzimierz RYDZKOWSKI, University of Gdansk, Sopot

La question fondamentale à régler en matière de réglementation du transport routier en Pologne est celle de l'adaptation aux régimes en vigueur au sein de l'Union européenne. Les deux principaux problèmes à cet égard concernent la réglementation nécessaire de *l'accès au marché* et de *l'accès à la profession de transporteur*. Jusqu'en 1989, l'accès au marché était encadré par la loi de 1961 sur le transport routier et le transit sur le territoire national. Pour fournir des services de transport routier, il fallait obtenir une autorisation du ministère des Transports. Les entreprises d'État disposaient d'autorisations permanentes tandis que les transporteurs privés devaient en faire la demande chaque année. La nouvelle loi sur l'activité économique, entrée en vigueur en 1989, a libéralisé complètement l'accès au marché du transport routier. De ce fait, de nombreux nouveaux transporteurs se sont introduits sur le marché, ce qui a créé un marché d'acheteurs dans lequel de nombreux prestataires de services de transport sont en concurrence. Cette loi a également eu des conséquences fâcheuses ; en effet, de nombreux nouveaux transporteurs n'avaient pas les qualifications professionnelles appropriées ou utilisaient des véhicules anciens en mauvais état technique. Ces effets, qui ont été à l'origine de litiges aux passages des frontières ou à l'étranger, ont été particulièrement frappants au niveau du transport international.

A cet égard, la déréglementation économique totale sur le marché intérieur s'est heurtée à des obstacles extérieurs, tels que les contingents fixés par d'autres pays s'appliquant aux transports assurés par des camions polonais -- ces contingents sont définis chaque année sur la base de la réciprocité. En conséquence, en 1991, le Parlement a promulgué une nouvelle loi sur le transport routier international qui a réinstauré un régime d'autorisations, dont les critères d'octroi étaient exclusivement qualitatifs (expérience professionnelle confirmée, aucun antécédent d'infraction à la loi, garanties financières). La loi n'a pas conféré au Ministre la compétence pour fixer le nombre d'autorisations de ce type qui pourraient être délivrées.

En 1997, le Sejm a promulgué une nouvelle loi sur le transport routier international stipulant le maintien du régime d'autorisations, les critères d'octroi restant presque inchangés. La modification la plus importante accordait au Ministre des Transports et de l'Économie maritime le pouvoir de refuser des autorisations et de fixer le nombre d'autorisations délivrées au cours d'une année donnée. Cette modification visait à aligner le nombre d'autorisations accordées sur celui des autorisations obtenues à l'étranger. Par conséquent, les critères qualitatifs ont été remplacés par des critères quantitatifs, qui sont vivement critiqués par les transporteurs. Ces derniers désapprouvent également la stipulation interdisant le transfert d'autorisations à des tiers.

La loi régleme aussi les services de transport international assurés par des transporteurs étrangers, qui sont tenus d'obtenir une autorisation du ministère des Transports pour acheminer des cargaisons sur le territoire polonais.

En 1997, le Sejm a également promulgué une loi sur le transport routier national visant à encadrer le marché du transport de voyageurs en adoptant un système d'autorisations. Elle était censée égaliser

les conditions régissant les activités des entreprises d'État et des sociétés privées de services de transport de voyageurs en autobus et autocar. Tablant sur le fait que tous les transporteurs doivent avoir une autorisation, la loi énonce les conditions à satisfaire pour l'obtenir. L'autorisation est délivrée sous réserve que le transporteur :

- Détiennent le titre documentaire lui permettant d'utiliser le véhicule qui réunit les conditions techniques requises, précisées dans le code de la route.
- Possèdent des qualifications professionnelles confirmées.
- N'ont pas de casier judiciaire.
- Disposent de ressources financières appropriées.

La loi en question régleme aussi le transport de voyageurs assuré par des taxis à titre onéreux. Pour exercer cette activité, il faut également une licence.

Il importe de souligner que, jusqu'à la fin de l'an 2000, aucune loi n'avait été adoptée pour réglementer le transport de marchandises au niveau national. Il n'existe pas de conditions ou de critères d'accès à la profession à remplir. Or, des dispositions juridiques régissant l'accès à la profession de transporteur sont à la base de la libéralisation de l'accès au marché du transport national et international, comme le stipule la législation de l'Union européenne.

Le ministère des Transports prépare actuellement un nouveau projet de loi qui devrait réglementer l'accès au marché et l'accès à la profession sans faire aucune distinction entre transports nationaux et internationaux. L'accès au marché national du transport de marchandises sera donc réglementé lui aussi. Il est probable que de nombreux transporteurs opérant à présent sur le marché ne seront pas en mesure de remplir les conditions imposées par la nouvelle loi. En conséquence, les prix des services de transport risquent d'augmenter, car nombre de transporteurs pratiquant de bas prix seront évincés du marché. Certains groupes de pression du secteur des transports manifestent une forte opposition à la nouvelle loi parce qu'elle devrait avoir des effets défavorables au plan économique (hausse des coûts du transport) et au plan social (augmentation du chômage).

Certains pays de l'UE craignent que le marché des transports ne soit déstabilisé lorsque la Pologne et d'autres PECO adhéreront à l'Union. Ils redoutent que de nombreux transporteurs n'affrontent la concurrence en recourant à des pratiques commerciales déloyales et que certains d'entre eux n'utilisent des véhicules non respectueux de l'environnement ou dangereux pour la sécurité routière. Ces pays insistent pour qu'une période de transition précède l'instauration du libre accès au marché du transport routier au sein de l'Union européenne.

Il ne faut pas perdre de vue qu'il existe sept mille entreprises polonaises qui assurent des services de transport international. En 1998, ces entreprises détenaient plus de 23 000 autorisations, dont plus de 9 500 concernaient des camions verts. Le nombre de véhicules respectueux de l'environnement augmente régulièrement (3 464 véhicules en 1996 et 7 399 en 1997), ce qui place la Pologne dans le peloton de tête des pays européens dans ce domaine.

Un peu moins de 300 entreprises seulement assurant des services de transport international disposent de flottes de plus de 10 véhicules, et elles ne sont que huit à posséder plus de 50 véhicules. La seule entreprise véritablement importante dans le secteur est PEKAES Autotransport SA, qui compte plus de 1 000 véhicules. Près de la moitié des transporteurs (3 133) ne détiennent pas plus d'une autorisation de transport international de marchandises. On voit donc que la grande majorité des transporteurs en activité sur le marché du transport international sont de petites entreprises à l'assise

financière peu solide ou à faible capacité d'organisation. Dans le même temps, le nombre d'entreprises à capitaux étrangers qui opèrent sur ce marché augmente considérablement : en 1998, elles étaient 97 sur le marché polonais, dont 40 à capitaux allemands et 20 à capitaux néerlandais. Environ 14 % des entreprises de transport à capitaux étrangers disposaient de 21 à 50 autorisations, ce qui montre que leur degré de concentration est supérieur à celui des entreprises polonaises.

Par conséquent, à l'évidence, ce sont les entreprises polonaises et non les autres qui devraient craindre l'intégration au sein de l'UE. En effet, avec la libéralisation de l'accès au marché polonais, elles risquent d'en être exclues par des concurrents étrangers mieux armés en matière de ressources financières et de capacité d'organisation ; qui plus est, de nombreux obstacles financiers et administratifs empêchent de financer des entreprises de transport avec des capitaux polonais dans les pays de l'UE.

L'adaptation aux normes de l'UE soulève de nombreux autres problèmes, qui seront abordés au cours du séminaire. On peut citer, à cet égard, les réglementations techniques et sociales, les réglementations relatives au cabotage et aux infrastructures routières, ainsi que les principes de l'internalisation des coûts externes du transport routier.

Włodzimierz RYDZKOWSKI :
Commentaires après le séminaire

A propos du séminaire sur la réglementation du transport routier, je souhaiterais faire part de quelques commentaires.

1) La déréglementation amorcée au sein de l'Union européenne à la fin des années 80 visait à stimuler la concurrence dans le transport routier en facilitant largement l'accès au marché et à la profession de transporteur. En conséquence, les services de transport sont devenus meilleur marché. A présent, lorsque l'on évalue les résultats de la déréglementation, le débat semble porter principalement sur les effets non souhaitables, qui sont les suivants : détérioration de la sécurité du transport et influence négative des transports sur l'environnement naturel. Une autre question souvent débattue dans le contexte de la déréglementation est celle de l'internalisation des coûts externes du transport routier. Or, les retombées favorables de la déréglementation du transport routier au plan des effets externes sont souvent négligées. Nul n'a analysé dans quelle mesure le transport moins cher a fait baisser les coûts de production et amélioré la productivité et la rentabilité des entreprises qui achètent des services de transport, autant de facteurs qui contribuent à un accroissement du PIB. A mon sens, cet aspect de la déréglementation est très fréquemment laissé de côté dans la réflexion sur les effets de la déréglementation qui, trop souvent, se concentre exclusivement sur les résultats défavorables.

Il y a lieu de souligner que la déréglementation n'était pas censée améliorer la situation financière des transporteurs, mais plutôt celle de leurs clients. Ce dernier objectif a été pleinement atteint.

2) Il n'est pas possible d'égaliser les conditions de la concurrence entre la route et le rail en créant de nouvelles redevances qui frappent le transport routier (tarification routière, par exemple). La concurrence étant très vive, les bénéfices dans le transport routier sont déjà faibles ou nuls. L'égalisation des conditions de la concurrence devrait passer par l'abaissement des prix et l'amélioration de la qualité des services de transport ferroviaire. Les chemins de fer européens se sont opposés à la mise en place d'une véritable concurrence et ils hésitent à laisser au soin d'entités indépendantes la gestion des infrastructures.

Il faudrait affirmer ouvertement que la taxation excessive du transport routier n'est pas la solution, si l'on veut que la politique européenne des transports parvienne à équilibrer la répartition modale. Ce n'est qu'en restructurant le transport ferroviaire que l'on pourra atteindre cet objectif.

3) L'idée selon laquelle l'union entre les pays de l'UE et les PECO déstabilisera le marché communautaire du transport routier est totalement fautive.

Il convient de souligner que ce ne sont pas les petits transporteurs mais les gros transitaires qui exercent un contrôle sur le marché du transport routier au sein de l'UE. Ce sont eux, en effet, qui négocient les contrats avec les gros chargeurs et décident à quels transporteurs iront les contrats de

transport. Même lorsque de petits transporteurs des PECO obtiennent le libre accès au marché des transports de l'UE, les contrats sont exécutés par de gros transitaires occidentaux qui opèrent depuis de nombreuses années dans les PECO. Qui plus est, les conditions requises pour délivrer des autorisations à des transporteurs des PECO sont fondées sur les réglementations de l'UE. Ces exigences devraient éliminer les transporteurs peu fiables ou ceux dont les parcs de véhicules ne sont pas appropriés.

ROYAUME-UNI

Alan McKINNON, Heriot-Watt University, Edimbourg

Tendances passées

Nous approchons de la fin d'une période de déréglementation du secteur du transport routier de marchandises. Au sein de l'UE, les contrôles quantitatifs des activités transfrontières ont été levés. Les marchés intérieurs du transport ont également fait l'objet d'une déréglementation totale dans la plupart des Etats membres de l'UE. La majeure partie des pays où sont maintenus des régimes d'octroi de licences selon des critères quantitatifs et/ou des restrictions tarifaires -- en Europe méridionale surtout -- ne semblent pas les appliquer très strictement. La libéralisation du cabotage n'a pas eu un impact aussi fort que prévu sur les marchés intérieurs du transport routier. En 1997, le cabotage n'a représenté que 0.25 % environ du fret routier national, exprimé en tonnes-km. Dans certains pays, cette proportion est beaucoup plus faible (par exemple, selon une enquête menée au Royaume-Uni en 2000, le taux de pénétration du cabotage n'atteint que 0.06 % du fret routier intérieur en tonnes-km). L'assouplissement des contrôles sur le cabotage a néanmoins fait pression sur les administrations nationales pour qu'elles déréglementent leurs marchés intérieurs du transport.

La déréglementation des marchés du transport routier a eu plusieurs conséquences :

- *Tarifs* : réduction moyenne de 12-25 % à moyen terme. Cette évolution a été difficile à mesurer car de nombreux autres facteurs influent aussi sur les tarifs de fret sur des laps de temps variables. Les effets sur les tarifs de la déréglementation des activités de transport international ont été très difficiles à cerner, en partie parce qu'il se sont fait sentir progressivement au fil de plusieurs années, mais aussi à cause des répercussions d'autres évolutions parallèles, en particulier la levée des contrôles aux frontières, les améliorations des infrastructures routières et la reconfiguration des systèmes logistiques des entreprises en Europe.
- *Organisation du secteur* : faible augmentation de la concentration. La profession est encore très morcelée dans la plupart des pays développés.
- *Caractéristiques du service* : la déréglementation a facilité la transformation des grandes entreprises de transport en fournisseurs de services contractuels intégrés et souvent spécialisés.
- *Répartition modale* : renforcement du transfert du fret acheminé par les chemins de fer et les modes de transport par eau. La déréglementation des activités de transport routier de marchandises n'est pas la cause principale du recul de la part du rail sur le marché européen du fret, mais c'est tout de même un facteur qui y a largement contribué.

- *Externalisation* : la déréglementation a favorisé la diminution progressive du transport pour compte propre au profit d'activités fondées sur la location et la rémunération.

Elle a également mis en lumière les différences entre les régimes fiscaux nationaux applicables au transport routier, d'où des plaintes justifiables des transporteurs invoquant l'absence de conditions équitables de concurrence au niveau européen. L'incidence des différentiels de taxation a été la plus marquée au niveau de la concurrence entre les transporteurs nationaux et ceux immatriculés à l'étranger à l'intérieur des marchés nationaux.

Deux ensembles de contrôles réglementaires continuent de nuire au bilan économique de la profession du transport routier.

Exigences financières : Pour prouver leur 'bonne tenue financière', les transporteurs sont obligés, aux termes des régimes d'octroi de licences fondés sur des critères qualitatifs, de disposer d'un capital minimum de 9 000 Euro pour leur premier véhicule et de 6 000 Euro pour les suivants au moment de leur immatriculation. Cette exigence se justifie, dans une large mesure, pour des raisons de sécurité, en ce qu'elle est censée permettre de savoir si l'opérateur a accès à des fonds suffisants pour entretenir correctement son ou ses véhicules. Elle n'en impose pas moins un obstacle économique à l'entrée dans la profession. De surcroît, le lien entre ce critère de situation financière et le niveau réel d'entretien peut se révéler très ténu. L'imposition d'un régime plus sévère de contrôle du respect des règlements pourrait avoir une influence beaucoup plus grande sur le niveau d'entretien et la sécurité routière.

Restriction de la possibilité d'acheminer du trafic pour des tiers imposée aux opérateurs de transport pour compte propre : cette restriction existe dans la plupart des pays. Au Royaume-Uni, où aucune restriction de ce type n'est en vigueur, la proportion du fret routier transporté pour des tiers par des flottes opérant pour compte propre est faible, bien que des observations ponctuelles donnent à penser qu'elle va en augmentant.

Tendances futures possibles

Selon toute vraisemblance, la déréglementation des marchés intérieurs du transport routier se poursuivra. Le volume du fret routier transporté par cabotage s'accroîtra, encore que le niveau de départ soit très faible. Le développement des échanges nationaux et internationaux de marchandises en ligne renforcera encore plus les avantages de la déréglementation. Ces échanges interentreprises créeront des marchés virtuels de la capacité de transport routier, ce qui multipliera considérablement les possibilités de recherche de débouchés pour les transporteurs et expéditeurs agissant isolément, et permettra éventuellement de réduire les coûts de transaction. Ainsi, les transporteurs internationaux pourront remporter davantage de marchés de cabotage. Il devrait aussi en découler une meilleure utilisation de la capacité des véhicules, en particulier lors des trajets de retour, et une baisse des tarifs de fret. La tarification des services de transport routier de marchandises y gagnera en transparence.

On assistera à une libéralisation graduelle des marchés du transport routier en Europe de l'Est et à un assouplissement des restrictions sous forme de quotas qui s'appliquent au transport international entre les pays d'Europe de l'Est et ceux de l'UE.

Dans le cadre d'un marché européen libéral du fret routier, des pressions s'exerceront sur les administrations nationales et l'UE afin qu'elles réduisent les différentiels de taxation, notamment en ce qui concerne les taxes sur les carburants et les droits d'accise sur les véhicules.

Soucieux d'améliorer l'utilisation des véhicules, et d'atténuer ainsi les problèmes d'environnement et de congestion, davantage de gouvernements allégeront sans doute les restrictions imposées au transport de marchandises pour le compte d'autrui par des opérateurs de transport pour compte propre.

L'inquiétude quant à l'impact sur l'environnement de la croissance du trafic routier de marchandises peut pousser les administrations nationales à réinstaurer des contrôles quantitatifs sur la capacité de transport, ce qui suscitera probablement des résistances. La priorité ira à l'aménagement de la fiscalité de manière à améliorer l'utilisation des véhicules, à favoriser les économies de carburant et à accélérer l'adoption des technologies pour des véhicules propres.

Le recours aux technologies de l'information et des communications, notamment pour la localisation et le scannage à distance des véhicules, permettra de faire respecter de façon beaucoup plus stricte et uniforme les réglementations qualitatives et le code de la route. Par ce moyen, les contrôles de qualité au moment de l'enregistrement de l'opérateur et de l'immatriculation du véhicule seront remplacés par une surveillance sur route des activités de transport routier.

AUTRES CONTRIBUTIONS

POLOGNE

Document présenté par le service des transports routiers du ministère des transports et de l'économie maritime

Le présent document aborde le sujet en évoquant le début des années 60 en Pologne. Il est à noter que, déjà à l'époque, la Pologne participait à des travaux dans le contexte de la politique internationale, en particulier au sein du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, qui était un lieu important d'échanges de vues et d'activités liés au développement et à la réforme réglementaire du secteur du transport routier.

La liste des conventions et accords internationaux avait été établie d'un commun accord et publiée dans le cadre de la CEE-ONU. Au fil des ans, la Pologne en a ratifié et mis en œuvre plusieurs, entre autres l'ADR, la Convention TIR et l'AETR.

Ultérieurement, l'adhésion à la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) et à l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) a eu un grand impact et stimulé le processus d'harmonisation des conditions d'accès à la profession d'opérateur de transport routier ainsi que des normes techniques, sociales et fiscales applicables dans cette branche.

D'emblée, les opérateurs polonais effectuant des transports routiers internationaux sur la base d'accords bilatéraux, ainsi que des conventions et des accords susmentionnés, ont été appelés à connaître et à appliquer les règles et conditions de fonctionnement sur le marché européen des transports et dans les Etats membres de l'UE. Nombre d'entre eux ont acquis de l'expérience et des connaissances suffisantes pour entrer en concurrence avec des entreprises étrangères sur les plans de l'accès au marché, des parts de marché et de la rentabilité.

Le gouvernement polonais a conclu plus de 40 **accords de transport routier international**, dont 17 entre 1965 et 1975 (en 1975, des accords ont été signés notamment avec l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, la Finlande, les Pays-Bas, la France, l'Allemagne, la Norvège, la Hongrie et la Suisse).

Les règles et principes généraux qui régissent le fonctionnement des services de transport routier international (de voyageurs et de marchandises) sont énoncés dans les accords bilatéraux. Il existe également des obligations que doivent respecter les opérateurs et les conducteurs des Parties contractantes, fondées sur le principe de réciprocité, les législations nationales en matière de sécurité routière et les normes techniques applicables aux véhicules (hormis les autres dispositions concernant le transport routier, en application du droit national et international).

Tous les accords bilatéraux, les plus récents également (qui datent des années 90), réglementent la question du contingentement des **autorisations internationales**¹, négociées au niveau bilatéral. En général, seul le transport de marchandises doit faire l'objet d'échanges d'autorisations internationales entre les Parties contractantes des accords bilatéraux. Pour le transport de voyageurs, selon la catégorie de service (régulier, occasionnel, navette, compte propre), une **autorisation**² délivrée par l'autorité compétente et/ou un document de contrôle sont nécessaires pour exercer l'activité. Les exemptions aux règles prévues doivent être arrêtées bilatéralement.

Il est notoire que le marché de l'UE est ouvert depuis 1993, année où les restrictions quantitatives (contingents des autorisations internationales) ont été abolies. Ces restrictions sont cependant encore en vigueur dans les relations avec lesdits pays tiers, comme la Pologne, et le nombre d'autorisations internationales pouvant faire l'objet d'échanges bilatéraux est négocié tous les ans.

Comme le souligne le document du Secrétariat de la CEMT (page 21), les autorisations bilatérales peuvent venir à manquer (ce qui arrive effectivement, en général, avec les Etats membres de l'UE), ce qui risque de dresser un obstacle aux échanges internationaux.

Qui plus est, ces restrictions quantitatives contrecarrent l'affectation rationnelle des ressources, la concurrence et l'application des règles du marché libre dans le transport routier.

Avec le ferme soutien et les encouragements de la CEMT et de l'UE, l'administration polonaise des transports suit le processus de libéralisation de l'UE en matière d'accès aux marchés du transport routier. A l'initiative de la Pologne, le régime de contingents internationaux entre la Pologne et la Finlande a été aboli en 1998, tandis que celui entre la Pologne et le Luxembourg l'a été en 1999. Depuis 2000, le marché des services de transport routier est ouvert entre la Pologne, la République tchèque, la Slovaquie et la Slovénie en ce qui concerne les autorisations bilatérales et les autorisations de transit.

Certaines catégories de services assurés entre la Pologne et la Lituanie, les Pays-Bas et la Belgique (par exemple le transport pour compte propre) sont exemptées d'autorisations internationales.

-
1. Il est à noter que le terme « autorisation bilatérale » est utilisé dans le rapport du Secrétariat de la CEMT [CEMT/CS/TRSEM(2001)1], pages 19 et 20. Étant donné qu'il existe la « licence communautaire » au sein de l'UE, terme qui désigne un document complètement différent, nous proposons d'utiliser plutôt « autorisation » ou « autorisation internationale » (et non licence) pour faire référence au système de contingents et aux restrictions quantitatives dans les services de transport routier.
 2. Il importe de différencier la désignation de certains documents permettant d'effectuer le transport routier en vertu de la législation polonaise :
 - le terme « concession » : voir explication à la page suivante.
 - le terme « autorisation » peut être utilisé pour désigner un document supplémentaire requis, en plus de la concession, pour assurer la prestation de certaines catégories de services de transport routier (d'ordinaire, en transport routier international de voyageurs).
 - le terme « autorisation » ou « autorisation de transport » apparaît dans la loi polonaise concernant le *transport routier national de voyageurs* ; sa signification est proche de celle que lui donne la législation communautaire. Une « autorisation » est accordée à une entreprise opérant en transport routier national de voyageurs qui remplit les conditions qualitatives requises par la loi polonaise (dont les trois critères minimaux décrits dans la Directive 96/26).

A propos des lois polonaises relatives au transport routier, il importe d'expliquer ce qu'est une **concession**, instrument réglementaire fondamental de caractère qualitatif, adopté aux termes des lois de 1991 et de 1997 sur le transport routier international.

Le terme « **concession** » ne s'applique qu'aux activités **internationales** de transport routier. Il désigne le document délivré par le ministère des Transports à l'entreprise (ou à la personne) qui souhaite effectuer un transport routier international (de voyageurs ou de marchandises, ou des deux à la fois) à condition qu'elle respecte les critères qualitatifs prescrits par la loi (pour l'essentiel, honorabilité, capacité financière et capacité professionnelle, comme le stipule la Directive 96/26). De ce point de vue, la concession polonaise est équivalente à la **licence communautaire**.

De même, le chauffeur employé par l'opérateur de transport routier pour conduire le véhicule effectuant un transport routier international doit remplir certaines conditions qualitatives décrites dans la loi (la transposition de l'*acquis communautaire* n'est pas encore complète, néanmoins).

Par suite de la politique menée par le ministère des Transports, la qualité des services de transport et la position concurrentielle des entrepreneurs polonais se sont beaucoup améliorées et se sont rapprochées des normes de l'UE.

On peut en outre préciser que la concession est établie au nom du transporteur et n'est pas transférable. Aucun transporteur polonais ne s'est élevé contre cette disposition, qui existe à l'identique au sein de l'UE dans la licence communautaire.

Dans les lois de 1991 et de 1997 sur le transport routier international, une disposition stipule que le ministre des Transports et de l'Économie maritime peut refuser d'accorder une concession s'il n'est pas en mesure de s'assurer que le nombre d'autorisations internationales est suffisant. Comme nous venons de le signaler, les autorisations internationales sont insuffisantes, notamment celles que délivrent annuellement certains Etats membres de l'UE.

Le ministre des Transports et de l'Économie maritime, en consultation avec les organisations nationales fédérant les opérateurs de transport routier international, peut définir un contingent de concessions ou de promesses de concessions pour une année civile donnée.

La **limitation des concessions** dans ce cas de figure et la **limitation des autorisations internationales** (celles-ci ayant été instaurées par la loi de 1997) peuvent se justifier au plan économique pour assurer un fonctionnement équitable et sans perturbations du transport routier international. C'est aux titulaires actuels de concessions polonaises que vont en premier lieu les autorisations internationales pour poursuivre leur activité de transport.

La libéralisation complète de ce marché, alors que le nombre d'autorisations internationales est limité pour le transport routier bilatéral et en transit, pourrait déclencher une crise sur le marché polonais des transports.

A partir de la conclusion, en 1991, de l'Accord européen établissant une association avec l'UE (qui est entré en vigueur en 1994) et en présentant sa demande officielle d'adhésion à l'UE en 1994, le gouvernement polonais s'est engagé à respecter toutes les conditions requises découlant de l'*acquis communautaire* existant et de les transposer dans la législation polonaise. Des progrès notables ont été réalisés jusqu'à ce jour en ce qui concerne la législation applicable au transport routier. De nouveaux projets de loi sont en bonne voie.

La procédure de consultations interministérielles (ainsi qu'avec les partenaires sociaux) ayant déjà été accomplie avec succès pour le projet de nouvelle **loi sur le transport routier** préparé par le ministère des Transports, le Conseil des Ministres l'a approuvé à la fin de l'an 2000. Cette loi harmonisera et réglementera de manière uniforme les conditions d'accès aux marchés du transport routier de voyageurs et de marchandises, nationaux et internationaux, ainsi que l'accès à la profession d'opérateur de transport routier. Elle introduira l'**autorisation** (qui remplacera la concession actuellement utilisée pour le transport routier international et l'autorisation utilisée dans le transport routier national de voyageurs).

Cette loi transposera complètement dans la législation polonaise les dispositions de la Directive 98/76 du Conseil concernant les critères qualitatifs d'accès à la profession (notamment, la capacité financière et l'honorabilité), qui seront traduites en actes dans l'exercice de l'activité économique de transport.

Les critères qualitatifs seront la seule obligation à remplir après l'abolition des restrictions quantitatives à compter de la date d'adhésion de la Pologne à l'UE.

Le projet de loi sera soumis à la sous-commission parlementaire compétente. Selon les prévisions, la loi devrait entrer en vigueur au début de 2002. Jusqu'à présent, ce texte a été bien accueilli par les partenaires sociaux du secteur des transports, qui n'ont pas manifesté d'opposition vigoureuse à son encontre.

Dans quelques mois, la loi portant création de l'**Inspection des transports routiers** sera adoptée en Pologne. Les activités de contrôle que mènera cette institution permettront de mieux faire respecter les lois concernant le transport routier et aboutiront à de meilleures conditions de sécurité et de protection de l'environnement sur le réseau routier. La mise en place de l'Inspection des transports routiers et la préparation du programme de formation des inspecteurs qui en relèveront bénéficieront (en 2000 et 2001) du soutien d'experts français et allemands travaillant dans le cadre de l'accord de jumelage du programme PHARE. Cela garantit que l'organisation de l'Inspection des transports routiers polonaise sera calquée sur celle des inspections existant de longue date en France et en Allemagne, et qu'elle sera compétente et efficace.

En date du 20 septembre 2000, les transporteurs polonais étaient titulaires de 24 000 concessions de transport international de marchandises et de 5 000 autorisations de transport de voyageurs. Les concessions sont détenues par 10 000 entreprises de transport (ou personnes physiques).

Plus de 83 % des entreprises possèdent de un à 4 véhicules utilitaires, tandis que 12 entreprises seulement utilisent plus de 50 véhicules pour acheminer des marchandises en transport routier international. La prédominance des petites et moyennes entreprises dans cette branche n'est pas une particularité de la Pologne, c'est un phénomène courant dans les Etats membres de l'UE aussi.

Il est intéressant de signaler qu'environ 50 % des véhicules utilitaires polonais satisfont aux normes environnementales (EURO I, EURO II, etc.). Au delà des efforts déployés par les entrepreneurs polonais eux-mêmes, la politique délibérée et incitative du gouvernement polonais dans le domaine des transports a eu pour résultat que le parc de véhicules opérant en transport routier international est conforme à des normes techniques sévères.

Conscient de la nécessité de bien informer tous les opérateurs de transport routier sur les changements à venir dans la législation et les pratiques économiques avant l'entrée en vigueur des nouvelles lois, ainsi que dans le souci de faciliter, pour les titulaires de concessions et d'autres candidats à l'entrée dans la profession d'opérateur de transport routier, l'adaptation aux nouvelles

exigences et aux normes plus strictes, le ministère des Transports et de l'Économie maritime a lancé le « **Programme d'éducation** à l'intention des opérateurs de transport routier » dès le deuxième semestre de 1999.

La vaste portée du « Programme d'éducation » et sa durée de plusieurs années permettront à l'administration nationale d'encourager les entreprises de transport routier à procéder aux ajustements nécessaires et d'œuvrer pour l'application des solutions organisationnelles et juridiques découlant des engagements pris par l'administration polonaise des transports au stade la pré-adhésion.

Pour de nombreuses raisons, on peut avoir très nettement le sentiment que les perspectives sont favorables pour la plupart des entreprises polonaises opérant sur le marché du transport routier international ; selon toute vraisemblance, elles conserveront la position concurrentielle qui est la leur actuellement, et trouveront même de nouveaux débouchés sur le marché communautaire après l'adhésion de la Pologne à l'UE.

Néanmoins, on peut penser aussi que de nombreux opérateurs polonais, surtout sur le marché intérieur, ne seront pas à même de satisfaire -- dans la période de pré-adhésion et probablement après l'adhésion -- à tous les critères qualitatifs et à toutes les normes techniques et sociales qu'impose l'*acquis communautaire*, qui sont très stricts.

L'administration polonaise des transports routiers en est consciente et s'évertue, à différents niveaux et dans des domaines divers, à accélérer d'une part, et à faciliter de l'autre, les processus complexes d'adaptation. Elle aspire ainsi à réduire au minimum les conséquences négatives pour les entreprises polonaises de transport routier.

ROUMANIE

**Marius Sorin BOTA, Secrétaire d'Etat,
Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Logement**

C'est un plaisir et un honneur pour moi de pouvoir vous faire part des progrès réalisés par la Roumanie dans le domaine du transport routier de marchandises.

Comme vous le savez, la Roumanie -- à l'instar des autres pays qui négocient actuellement leur adhésion à l'Union européenne -- a d'importants projets en cours dans ce domaine. Ces projets pourraient entrer dans trois grandes catégories :

1. L'harmonisation juridique, pour transposer les normes européennes dans la législation roumaine et, en particulier, pour assurer leur respect et les assimiler dans la pratique.
2. La mise en place des institutions, afin de créer celles qui sont nécessaires à la mise en œuvre de l'*acquis communautaire* et, dans le même temps.
3. Le développement des infrastructures routières.

Sur ces trois fronts, les avancées sont considérables.

En raison de l'essor spectaculaire du marché du transport routier, et de sa dynamique, l'harmonisation des lois et des pratiques a progressé à vive allure. Les premières règles fondamentales à être instituées -- et observées -- dans le transport routier sont celles concernant la concurrence et les aides de l'État. En conséquence, le transport routier est le premier secteur où l'ouverture à la concurrence et la suppression des subventions sont devenues réalité. Il ne saurait être question de dire, cependant, que ce processus d'harmonisation soit achevé. En menant de façon coordonnée la mise en place des institutions et l'harmonisation juridique, nous pouvons affirmer que la Roumanie a beaucoup progressé dans la transposition de la législation européenne en ce domaine (notamment eu égard à l'accès à la profession et à la réglementation du transport de matières dangereuses). Mais de nouvelles mesures s'imposent pour appliquer la législation sociale et les lois régissant l'accès au marché intérieur des transports. A l'évidence, même si la Roumanie est prête à libéraliser l'accès à ce marché, cabotage compris, et ce même avant l'adhésion, cela ne pourra se faire que sur la base de la réciprocité.

En ce qui concerne la mise en place des institutions, il en existe d'ores et déjà deux qui sont opérationnelles : l'une -- l'Autorité roumaine du transport routier -- joue un rôle réglementaire dans l'organisation et le développement du transport routier, et l'autre -- le Registre automobile roumain -- intervient dans la réglementation de la construction de véhicules et de la sécurité routière.

Il n'en demeure pas moins nécessaire de prendre d'autres mesures visant à renforcer les moyens administratifs dont disposent ces institutions récemment créées, en particulier pour faire respecter la loi et imposer des sanctions concrètes.

La Roumanie n'a pas ménagé ses efforts pour développer son infrastructure de transport routier. Grâce à des engagements financiers considérables, et au soutien de l'Union européenne (jusqu'en 2000 dans le cadre du programme PHARE et, plus récemment, du programme ISPA), de grands tronçons de routes nationales ouvertes au trafic international, d'une longueur totale de 1 700 km, ont été remis en état. Jusqu'à ce jour, les crédits affectés à ces programmes avoisinent 1.4 milliard d'Euros. Parallèlement, en vue de mettre en place un réseau de transport harmonisé, la Roumanie a approuvé le rapport final sur l'évaluation des besoins en matière d'infrastructure de transport (TINA) traçant le réseau de transport qui fera partie de l'extension future du Réseau de transport transeuropéen. Le réseau routier TINA, on le sait, suivra en principe les corridors de transport paneuropéens et se composera d'autoroutes et de voies express. Ce réseau de base, de 1 130 km de long, sera achevé à la fin 2015. Le financement nécessaire pour le construire se monte à environ 5.14 milliard d'Euros.

Malgré tous les progrès réalisés, nous sommes très conscients des nombreux efforts importants qu'il faut encore déployer pour que le secteur du transport routier soit mis au niveau des normes européennes. Il est dans l'intention de la Roumanie de prendre des mesures décisives pour harmoniser la taxation de l'accès aux infrastructures routières et pour imposer des normes de sécurité plus strictes dans ce domaine (par exemple, en équipant les véhicules de tachygraphes et de limiteurs de vitesse, même dans les transports intérieurs). Bien entendu, les dispositions harmonisées seront adoptées progressivement, en fonction de paramètres aussi cruciaux que l'état de l'économie, l'avancement de la remise en état des infrastructures et la capacité des opérateurs à respecter ces dispositions.

Comme nombre d'entre vous l'ont peut-être constaté, la Roumanie s'est efforcée d'ouvrir le marché du transport routier -- et elle est prête à poursuivre son action dans ce sens -- en assurant des conditions de circulation optimales et en éliminant la discrimination. Avec le temps, elle atteindra ces objectifs, mais elle aura besoin, il va sans dire, du soutien de l'Union européenne et de ses Etats membres pour y parvenir.

Dans ce contexte, je souhaiterais mettre en relief le rôle indiscutablement important que la CEMT a joué dans le développement du transport routier. Pour que notre organisation continue à œuvrer dans ce sens, il faudra toutefois que les résolutions, quand elles seront adoptées, soient observées par tous les membres qui les auront approuvées, et que de nouveaux obstacles ne viennent pas entraver l'essor du transport routier. Notre objectif primordial est de supprimer les obstacles existants, dont les plus gênants sont le nombre limité d'autorisations délivrées -- tant celles de la CEMT que les autorisations bilatérales -- et les difficultés rencontrées par les opérateurs routiers roumains lorsqu'ils demandent des visas.

Compte tenu de l'augmentation de la flotte de camions « verts » et de camions « plus verts et sûrs » -- évolution qui a réclamé des efforts considérables des transporteurs --, j'estime qu'il importe au plus haut point de délivrer davantage d'autorisations pour ces catégories de véhicules. Cela permettra d'encourager le transport routier et de montrer aux transporteurs qu'ils sont récompensés lorsqu'ils respectent l'environnement, sans oublier que la Roumanie, pour la deuxième année déjà, ne se sert que des autorisations pour camions « plus verts et sûrs ».

Propositions de l'IRU en vue de l'élargissement de l'UE et d'une stratégie d'intégration pour le transport routier

Peter KRAUSZ

Depuis des dizaines d'années, l'IRU mène systématiquement des travaux dans le domaine de l'intégration des marchés qui représentent une contribution utile à l'élaboration du cadre réglementaire de l'UE, de la CEE/ONU et de la CEMT applicable au secteur du transport routier. Au début des années 90, elle a créé sa Commission pour l'Europe centrale et orientale, qui a servi de cadre pour structurer le débat sur l'intégration de ce secteur et proposer des solutions en la matière.

La Commission de l'IRU a également aidé à élaborer les "produits" spécifiques de l'IRU relatifs à l'intégration (études, manuels) en accueillant les grandes conférences sur le transport routier Est-Ouest, la prochaine étant prévue à Prague en mai 2001.

L'élargissement de l'UE est une étape importante dans le processus qui conduit à l'intégration internationale des marchés des transports.

La situation avant l'élargissement de l'UE

Les caractéristiques fondamentales du cadre réglementaire actuel (entrée dans la profession, accès aux marchés) ne sont pas les mêmes pour les marchés des transports internes et non internes à l'UE. Alors que, sur le marché intérieur, il existe une réglementation qualitative assortie d'une libéralisation complète, les autres marchés se caractérisent par des structures bilatérales et multilatérales de caractère restrictif, conjuguées à des éléments qualitatifs de réglementation qui acquièrent de plus en plus d'importance.

Stratégie d'élargissement de l'IRU

La stratégie de l'IRU concernant l'élargissement de l'UE, qui vise l'égalité des chances pour tous les opérateurs des Etats membres actuels et futurs, repose sur les trois pièces maîtresses suivantes :

- Ouverture du marché progressive et pays par pays, en fonction de l'avancement de la mise en œuvre de l'acquis communautaire dans le transport routier pendant la période précédant l'adhésion.
- Liberté d'établissement.
- Ouverture du marché du cabotage pendant la période consécutive à l'adhésion, après la mise en œuvre complète de l'acquis.

L'IRU propose également des mesures techniques d'accompagnement :

- Création d'un service de suivi des marchés afin de prévenir les situations de crise.

- Affinement des critères liés à l'acquis dans le transport routier et élaboration d'un « contingent de la CEMT » incitatif, faisant office de mécanisme applicable aux différentes étapes de l'ouverture du marché afin d'obtenir une transposition complète de l'acquis à la fin de la période précédant l'adhésion (à l'exception de quelques dérogations acceptables d'un commun accord).

L'incidence immédiate des perspectives d'adhésion à l'UE

La première et principale retombée des perspectives de plus en plus tangibles de l'adhésion à l'UE est la vitesse à laquelle sont harmonisées les conditions propices à la concurrence entre opérateurs des Etats membres actuels et futurs -- au départ, les opérateurs de transport routier international et maintenant, de plus en plus, les entreprises opérant au niveau national.

S'agissant du transport routier international, les progrès les plus marquants ont été accomplis dans le domaine du renouvellement des parcs de véhicules utilisés à cet effet et du respect des prescriptions techniques qui s'y rattachent, ainsi que dans celui de l'entrée dans la profession, surtout en ce qui concerne les compétences professionnelles des opérateurs -- on en a pour exemple l'initiative la plus récente prise par la profession : la création de l'Académie de l'IRU. Celle-ci, qui permet aux projets du programme PHARE en la matière de s'inscrire dans la durée, introduit la notion de formation tout au long de la vie fondée sur les compétences et un levier puissant d'harmonisation internationale grâce à la mise en place de normes de formation, d'examen et de délivrance de diplômes : elle peut donc faciliter toutes les initiatives d'harmonisation générale dans le secteur du transport routier, à l'échelle internationale la plus large possible.

Les pays candidats se sont saisis, d'une façon ou d'une autre, de tous les domaines couverts par l'acquis communautaire (voir tableau ci-joint).

Cependant, des efforts importants et des mesures d'harmonisation sont encore nécessaires dans les domaines suivants : réglementation sociale (respect de l'AETR), harmonisation fiscale, entrée dans la profession (conditions requises en matière de ressources financières), normes techniques, modernisation des infrastructures, amélioration des statistiques, ainsi que coopération entre les pouvoirs publics et la profession.

La situation après l'élargissement de l'UE

Avec l'élargissement de l'UE, le cadre réglementaire actuel qui régit les activités à l'intérieur de l'Union européenne verra sa portée géographique s'étendre. Le cadre en vigueur avant l'élargissement prévaudra toutefois pour les pays et marchés extérieurs à l'UE, mais il ne faudrait pas sous-estimer les retombées du processus d'élargissement et d'intégration en cours.

En effet, l'harmonisation reposant sur l'étalonnage international des performances a atteint une portée géographique sans précédent avant de s'étendre à d'autres continents. Cette évolution devrait être prise en compte dans le cadre de systèmes incitatifs.
















A cette fin, le "modèle d'élargissement" pour la profession permet d'entrevoir des solutions praticables pour régler un large éventail de problèmes caractéristiques découlant de la libéralisation de l'accès au marché. Au niveau de la CEMT, les travaux actuels de modélisation du contingent pour les années allant jusqu'en 2005 et au-delà peuvent aussi faire fond sur l'initiative de la profession en améliorant et renforçant encore les critères d'harmonisation à partir de l'acquis spécifique concernant le transport routier qui a été établi également dans le cadre de la CEE/ONU et, surtout, de l'UE.

Au-delà des efforts d'harmonisation et de réforme, la réduction des obstacles réglementaires et non réglementaires à l'évolution dynamique du transport routier au sein de l'UE élargie comme dans les pays qui n'en font pas partie devrait continuer à trouver sa place dans les stratégies d'action des décideurs politiques (dirigisme fiscal, interdictions de circulation, blocus, temps d'attente aux frontières, fraude-criminalité-immigration clandestine, etc.).

ANNEXE : TABLEAU SUR L'HARMONISATION LIEE A L'ELARGISSEMENT

Mise en œuvre par les pays candidats des principaux "acquis communautaires" dans les transports^{1 2}

Situation au 1er octobre 2000

Pays candidats	Entrée dans la profession		Acquis social		Acquis au plan technique		Acquis dans le domaine fiscal
	Transport national	Transport international	Transport national	Transport international	Transport national	Transport international	
 BG	+	++	+	++	++	+++	+
 CY	+	++	+	+	++	++	+
 CZ	++	+++	++	+++	++	+++	+++
 EST	+	++	++	+++	+++		+
 H	+++	+++	n.d.	++	++	+++	+++
 LV	+	++	n.d.	++	++	+++	++
 LT	+	+++	+	+++	++	+++	++
 M	++	++	+	+	++	++	+
 PL	+	++	++	+++	++	+++	++
 RO	++	+++	+	+++	++	+++	+
 SK	++	+++	+	++	+++	+++	+++
 SLO	+++	+++	++	+++	+++		+++
 TR	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

1. N.d. – information non disponible.

“+” Rapprochement au stade initial.

“++” Rapprochement au stade intermédiaire.

“+++” Rapprochement au stade avancé.



– Mise en œuvre complète de l'acquis.

2. Ce tableau contient des données rassemblées à titre purement informatif qu'il faut interpréter avec prudence. Il s'agit d'appréciations non officielles et approximatives de la situation actuelle, établies en coopération avec l'AEBTRI, la TDA, la CESMAD Bohemia, l'ERAA, l'ATRH, la LINAVA, la ZMPD, la CESMAD Slovakia, GIZ Intertransport, l'ARTRI, l'UNTRR et le ministère roumain des Transports - Direction générale des l'intégration européenne.

LISTE DE PRESENCE

Président

M. Zoltan KAZATSAY
Deputy State Secretary of Transport
Ministry of Transport and Water Management
PO Box 87
Dob u 75-81
H-1077 BUDAPEST
Telephone No. (36-1) 342 33 22
Telefax No. (36-1) 351 0448
e-mail: zoltan.kazatsay@kovim.hu

Rapporteurs

ALLEMAGNE

Prof. Dr. Gerd ABERLE
Justus-Liebig-Universität Giessen
Lehrstuhl VWL I
Licher Strasse 62
D-35394 GIESSEN
Telephone No. (49-641) 99 22050
Telefax No. (49-641) 99 22059

FRANCE

M. le Professeur Maurice BERNADET
Laboratoire d'Economie des Transports (LET)
Institut des Sciences de l'Homme
14 avenue Berthelot
F-69363 LYON Cedex 07
Telephone No. (33-4) 72 72 64 03
Telefax No. (33-4) 72 72 64 48
e-mail: maurice.bernadet@let.ish-lyon.cnrs.fr

POLOGNE

Prof. Włodzimierz RYDZKOWSKI
Chairman of Department
University of Gdansk
Department of Transportation Policy
Armii Krajowej 119/121
PL-81-824 SOPOT
Telephone No. (48 58) 551 56 45
Telefax No. (48-58) 551 56 45
e-mail: rydz@bg.univ.gda.pl

ROYAUME-UNI

Prof. Alan McKINNON
Heriot-Watt University
School of Managt & Logistics Research
GB- EDINBURGH EH1 4AS
Telephone No. (+44 131) 451 3850
Telefax No. (+44 131) 451 3498
e-mail: a.c.mckinnon@hw.ac.uk

Participants**ALLEMAGNE**

M. Rolf THIELE
Assistant Head of Division
Federal Ministry of Transport, Building and Housing
Referat S 36
Robert Schuman Platz 1
D-53175 BONN
Telephone No. (49-228) 300 5362
Telefax No. (49-228) 300 1470
e-mail: rolf.thiele@bmvbw.bund.de

AUTRICHE

Mme Lydia FEIGE
Federal Ministry for Transport, Innovation and Technology
Radetzkystrasse 2
A-1031 WIEN
Telephone No. (43-1) 711 62 16 03
Telefax No. (43-1) 711 62 18 99
e-mail: lydia.feige@bmv.gv.at

BELARUS

M. Gennady ALEKSIYAN
Conseiller
Ministère des Transports et des Communications
Département des Relations
Economiques Extérieures
21 rue Tchitchérine
BY-220029 MINSK
Telephone No. (375-17) 234 30 19
Telefax No. (375-17) 232 83 91

BELGIQUE

M. Jean-Claude LEROY
Conseiller a.i.
Ministère des Communications et de l'Infrastructure
Cantersteen 12
B-1000 BRUXELLES
Telephone No. (32-2) 517 08 00
Telefax No. (32-2) 513 26 39
e-mail: jeanclaude.leroy@vici.fgov.be

CORÉE

M. Jong-Wan JOO
Deputy Director
Ministry of Construction and Transportation
Gwacheon City
Gyeonggi Province, st. 1
KOR-427-760 SEOUL

DANEMARK

M. Theo RABENBERG
Ministry of Transport
Frederiksholms Kanal 27
DK-1220 COPENHAGEN K
Telephone No. (45-33) 92 43 25
Telefax No. (45-33) 15 61 36
e-mail: tr@trm.dk

ERY MACEDOINE

M. Zoran CRVENKOVSKI
Head of International Transport Dept
Ministry of Transport and Communications
Pl. Crvena Skopska Opstina N° 4
MK-91000 SKOPJE
Telephone No. (389-2) 109 604
Telefax No. (389-2) 23 08 77
e-mail: zcrven@freemail.org.mk

M. Zoran LAPEVSKI
Assistant Minister
Ministry of Transport and Communications
Pl. Crvena Skopska Opstina N° 4
MK-91000 SKOPJE
Telephone No. (389-2) 117 072
Telefax No. (389-2) 23 08 77
e-mail: zokroadt@mt.net.mk

ESTONIE

M. Alar EHASALU
Deputy Head of Road Traffic Department
Ministry of Transport and Communications
9 Viru Street
EST-15081 TALLINN
Telephone No. (372-6) 313 819
Telefax No. (372-6) 312 681
e-mail: alar.ehasalu@tsm.ee

Mme Ülle KIRSIMÄE
Ministry of Transport and Communications
9 Viru Street
EST-15081 TALLINN
Telephone No. (372-6) 313 819
Telefax No. (372-6) 397 606

FINLANDE

M. Jouko ALALUUSUA
Consultant Counsellor
Ministry of Transport and Communications
P O Box 235
Eteläesplanadi 16-18
FIN-00131 HELSINKI
Telephone No. (358-9) 160 2499
Telefax No. (358-9) 160 2592
e-mail: jouko.alaluusua@mintc.fi

FRANCE

M. Bernard FOURNIER
Sous-Directeur - Transports Routiers
Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement
Grande Arche de la Défense Paroi Sud
F-92055 LA DEFENSE Cedex 04
Telephone No. (33-1) 40 81 17 45
Telefax No. (33-1) 40 81 10 66
e-mail: bernard.fournier@equipement.gouv.fr

GEORGIE

Mme Elene SHATBERASHVILI
Ministry of Transport and Communications
Head of Division for Cooperation
with International Organisations
12 Alexander Kazbegi Avenue
GEO-380060 TBILISI
Telephone No. (995-32)985005/337434
(995-99) 57 60 68
Telefax No. (995-32) 33 74 34
e-mail: elene_sh@gol.ge

GRECE

M. Dimitri ANDREOU
First Secretary
Permanent Delegation of Greece
to the OECD
15 Villa Saïd
F-75116 PARIS
Telephone No. (33-1) 45 02 24 17
Telefax No. (33-1) 45 00 71 55
e-mail: d.andreou@wanadoo.fr

M. Miltiades PROVATAS
Head of Road Freight Transport Division
Ministry of Transport and Communications
Anastaseos Str. 2
GR-10191 PAPAGOU / ATHENS
Telephone No. (30-1) 6508510
Telefax No. (30-1) 6508491
e-mail: kimon@aueb.gr

HONGRIE

M. Laszlo AGAI
Senior Adviser
Ministry of Transport and Water Management
Road Transport Department
PO Box 87
Dob u 75-81
H-1077 BUDAPEST
Telephone No. (36-1)4613413/3223878
Telefax No. (36-1) 342 29 55
e-mail: laszlo.agai@kovim.hu

M. Attila KISS
Ministry of Transport and Water Management
Dept for International Co-ordination
Intern Organisations and Programmes
PO Box 87
Dob u 75-81
H-1077 BUDAPEST
Telephone No. (36-1) 461 3346
(36-1) 461 7522
Telefax No. (36-1) 461 3442
e-mail: attila.kiss@kovim.hu

M. Zoltan HORVATH
Premier Secrétaire
Permanent Delegation of Hungary
to the OECD
140 avenue Victor Hugo
PARIS F-75116
Telephone No. (33-1) 53 65 65 00
Telefax No. (33-1) 47 55 80 60
e-mail: zhorvath@club-internet.fr

ITALIE

M. Salvatore SCARDACI
Directeur de la Division APC3
Ministère des Transports et de la Navigation
Département des Transports Terrestres
Via Giuseppe Caraci 36
I-00157 ROMA
Telephone No. (39-06) 41 58 41 10
Telefax No. (39-06) 41 58 41 11
e-mail: apctre@tiscalinet.it

LETTONIE

Mme Indra GROMULE
Senior Officer
Ministry of Transport
Road Transport Department
3 Gogola Street
LV-1743 RIGA
Telephone No. (371) 70 28 339
Telefax No. (371) 70 28 304
e-mail: gromule@sam.gov.lv

M. Julijs VAITUZS
Deputy Director of Road Transport Department
Ministry of Transport
3 Gogola Street
LV-1743 RIGA
Telephone No. (371-70) 28 303
Telefax No. (371-70) 28 304
e-mail: vaituzs@sam.gov.lv

LIECHTENSTEIN

M. Henrik CADUFF
Director, Transport Coordination Unit
Ministry of Transport
Städtle 38
LIE-9490 VADUZ
Telephone No. (423) 236 60 13
Telefax No. (423) 236 60 89
e-mail: svk@svk.llv.li

LITUANIE

Mme Birute SVIKLIENE
Chief Expert of Road Transport Department
Ministry of Transport and Communications
Gedimino av 17
LT-2679 VILNIUS
Telephone No. (370-2) 39 39 58
Telefax No. (370-2) 39 39 59
e-mail: ktd@transp.lt

LUXEMBOURG

M. Jean MORBY
Premier Conseiller de Gouvernement
Ministère des Transports
19-21 Boulevard Royal
L-2938 LUXEMBOURG
Telephone No. (352) 47 84 435
(352) 31 00 31 73
Telefax No. (352) 464315/22 82 75

MOLDOVA

M. Vladimir PERJAN
Head of International Relations Division
Ministry of Transport and Communications
134 Bd. Stefan cel Mare
MD-2012 CHISINAU
Telephone No. (373-2) 78 58 39
Telefax No. (373-2) 22 06 57

M. Ruslan ROTARU
Main Specialist of Foreign Affairs Division
Ministry of Transport and Communications
134 Bd. Stefan cel Mare
MD-2012 CHISINAU
Telephone No. (373-2) 22 10 01
(373-2) 24 37 65
Telefax No. (373-2) 54 65 57

NORVEGE

M. Siv JAHR
Advisor
Ministry of Transport and Communications
P O Box 8010 Dep
Akergst 59
N-0030 OSLO 1
Telephone No. (47-22) 24 82 58
Telefax No. (47-22) 24 95 72
e-mail: siv.jahr@sd.dep.no

M. Henning SIEBKE
Senior Excecutive Officer
Ministry of Transport and Communications
P O Box 8010 Dep
Akergst 59
N-0030 OSLO 1
Telephone No. (47-22) 24 83 36
Telefax No. (47-22) 24 95 73
e-mail: henning.siebke@sd.dep.no

PAYS-BAS

M. Frans H. VRINS
Director
NIWO
Postsbus 3004
NL-2280 MB RIJSWIJK
Telephone No. (31-70) 399 20 11
Telefax No. (31-70) 390 94 19
e-mail: f.vrins@niwo.nl

M. Klaas WESTERKAMP
Project Manager
NEA
Sir Winston Churchillaan 297
P.O. Box 1969
NL-2280 DZ RIJSWIJK
Telephone No. (31-70) 3988 388
Telefax No. (31-70) 3988 412
e-mail: kwe@nea.nl

POLOGNE

Mme Barbara KULIG
Head of Division
Ministry of Transport and Maritime Economy
Road Transport Department
4/6 Chalubinskiego str
PL-00 928 WARSAW
Telephone No. (48-22) 630 12 66
Telefax No. (48-22) 630 12 70
e-mail: bkulig@mtigm.gov.pl

M. Tomasz MICHALSKI
Deputy Director of the Road Transport Department
Ministry of Transport and Maritime Economy
ul. Chalubinskiego 4/6
PL-00 928 WARSAW
Telephone No. (48-22) 630 12 40
Telefax No. (48-22) 621 02 02

Mme Hanna ZELICHOWSKA
Head of Division
Ministry of Transport and Maritime Economy
ul. Chalubinskiego 4/6
PL-00 928 WARSAW
Telephone No. (48-22) 630 12 51
Telefax No. (48-22) 621 02 02

PORTUGAL

M. Abilio CASALEIRO
Economiste
Ministère de l'Equipement Social
Avenida das Forças Armadas 40
P-1649-022 LISBONNE
Telephone No. (351-21) 794 90 00
Telefax No. (351-21) 797 37 77
e-mail: acasaleiro@dgtt.pt

Mme Maria Graciosa FARINHA
Juriste
Ministère de l'Équipement Social
Avenida das Forças Armadas 40
P-1649-022 LISBONNE
Telephone No. (351-21) 794 90 00
Telefax No. (351-21) 797 37 77
e-mail: dgtt@dgtt.pt

M. Mario NORONHA
Chefe de Divisao Relações Internacionais
Ministère de l'Équipement Social
Division des Relations Internationales
Avenida das Forças Armadas 40
P-1649-022 LISBONNE
Telephone No. (351-21) 794 91 72
Telefax No. (351-21) 794 90 03
e-mail: mnoronha@dgtt.pt

Mme Mariana Carolina RUAS BRAS
Juriste
Ministère de l'Équipement Social
Avenida das Forças Armadas 40
P-1649-022 LISBONNE
Telephone No. (351-21) 794 90 00
Telefax No. (351-21) 797 37 77

REP. SLOVAQUE

M. Jozef TISOVSKY
Head of Road Transport Department
Ministry of Transport, Posts and Telecommunications
Namestie Slobody 6
SK-810 05 BRATISLAVA
Telephone No. (421-7) 594 94659
(421-7) 594 94675
Telefax No. (421-7) 524 42202
e-mail: jozef.tisovsky@telecom.gov.sk

REP. TCHEQUE

M. Jan MEDVED
Senior Officer
Ministry of Transport and Communications
Department for Road Transport and Road Safety
P.O. Box 9
Nabrezi L Svobody 12
CZ-110 15 PRAHA 1
Telephone No. (420-2) 514 313 75
Telefax No. (420-2) 514 312 59
e-mail: medved@mdcr.cz

ROUMANIE

M. Sorin Marius BOTA
Secretary of State
Ministry of Public Works, Transports and Housing
38, Dinicu Golescu Av.,
RO-77113 BUCAREST 1
Telephone No. (40-1) 638 53 81
Telefax No. (40-1) 222 44 93
e-mail: sbota@mt.ro

Mme Dana CONSTANTINESCU
Director General
Ministry of Public Works, Transports and Housing
International Relations Department
Section 1
38, Dinicu Golescu Av
RO-77113 BUCAREST 1
Telephone No. (40-1) 223 2981
Telefax No. (40-1) 223 0272
e-mail: dana-constantinescu@usa.net

M. Sergiu IONESCU
General Director
Ministry of Public Works, Transports and Housing
Department of Regulations and Quality
of Services in Road Transport
38, Dinicu Golescu Av.,
RO-77113 BUCAREST 1
Telephone No. (40-1) 212 61 28
Telefax No. (40-1) 313 99 54

ROYAUME-UNI

M. Howard EMMENS
Head of International Road Transport Branch
Department of the Environment, Transport and the Regions
Great Minster House Zone 2/22
76 Marsham Street
GB- LONDON SW1P 4DR
Telephone No. (44 20) 7944 2776
Telefax No. (44 20) 7944 2928
e-mail: howard_emmens@detr.gsi.gov.uk

RUSSIE

M. Lev CHOIKHET
Deputy Head of Road Transport Dept.
Ministry of Transport
Sadovaya Samotechnaya, 10
RU-101438 MOSCOW GSP-4
Telephone No. (7-095) 209 07 48
Telefax No. (7-095) 200 10 09
e-mail: emeljanenkoln@mintrans.ru

Mme Lioudmila EMELIANENKO
Chief of Division for Cooperation with ECMT
Ministry of Transport
Sadovaya Samotechnaya, 10
RU-101438 MOSCOW GSP-4
Telephone No. (7-095) 209 07 86
Telefax No. (7-095) 209 07 49
e-mail: emeljanenkoln@mintrans.ru

SUEDE

M. Stefan BACK
Director, Special Expert
Ministry of Industry, Employment and Communications
Jakobsgatan 26
S-103 33 STOCKHOLM
Telephone No. (46-8) 405 36 82
Telefax No. (46-8) 411 36 16
e-mail: stefan.back@industry.ministry.se

Mme Elisabeth HALLSTEDT
Head of Section
Ministry of Industry, Employment and Communications
Jakobsgatan 26
S-103 33 STOCKHOLM
Telephone No. (46-8) 405 36 89
Telefax No. (46-8) 411 36 16
e-mail: elisabeth.hallstedt@industry.ministry.se

SUISSE

M. Heinz BERGER
Ingénieur
Office Fédéral des Routes - OFROU
CH-3003 BERNE
Telephone No. (41-31) 323 42 26
Telefax No. (41-31) 323 23 03
e-mail: heinz.berger@astra.admin.ch

M. Jean-Claude SCHNEUWLY
Chef de Section
Federal Office of Transport
Section des Affaires Internationales
DTCE
Bollwerk 27
CH-3003 BERNE
Telephone No. (41-31) 322 57 22
Telefax No. (41-31) 322 58 11
e-mail: jean-claude.schneuwly@bav.admin.ch

TURQUIE

M. Ahmet DAMCIDAG
Expert
Ministry of Transport
8 Cad. 91 Sok. No.5
TR-06338 Emek/ANKARA
Telephone No. (90-312) 212 49 95
(90-312) 212 6730/1081
Telefax No. (90-312) 212 08 49
e-mail: damcidag@ubak.gov.tr

M. Oguz Hakan ÖZDEMİR
Head of Department
Ministry of Transport
8 Cad. 91 Sok. No.5
TR-06338 Emek/ANKARA
Telephone No. (90-312) 212 46 59
Telefax No. (90-312) 212 08 49
e-mail: hakan@ubak.gov.tr

UKRAINE

Mme Alla L. BOBROVNIKOVA
Head of International Relations Department
Ministry of Transport
7/9 Schorsa Street
UKR-252680 KIEV
Telephone No. (380-44) 269 20 22
Telefax No. (380-44) 269 20 22
e-mail: com@givctrans.kiev.ua

M. Anatoly TKACHENKO
Head of International Relations Division
Ministry of Transport
Department of Road Transport
51, Gorkoco
UKR-252680 KIEV
Telephone No. (380-44) 227 26 56

M. Evgeni TANTSIURA
General Director UA Service
Ministry of Transport
Nauki, 57
UKR-252680 KIEV
Telephone No. (380-44) 264 21 01
Telefax No. (380-44) 264 00 70

CE

Mme Anja LUBENAU
Administrator
200 rue de la Loi
B-1049 BRUXELLES
Telephone No. (32-2) 295 64 31
Telefax No. (32-2) 295 21 65
e-mail: anja.lubenau@cec.eu.int

OCDE

M. Darryl BIGGAR
Administrator (DAF/CLP)
2 rue André Pascal
F-75775 PARIS Cedex 16
Telephone No. (33-1) 45 24 18 27
e-mail: darryl.biggar@oecd.org

M. Anthony OCKWELL
2 rue André Pascal
F-75775 PARIS Cedex 16
Telephone No. (33-1) 45 24 95 96
Telefax No. (33-1) 45 24 79 60
e-mail: anthony.ockwell@oecd.org

CLECAT

M. Henrik BAASCH
Directeur du CLECAT
31 rue Montoyer
B-1000 BRUXELLES
Telephone No. (32-2) 503 47 05
Telefax No. (32-2) 503 47 52

FIATA

M. Aldo DA ROS
Senior Vice-President of FIATA
Gottardo Ruffoni Rondine
Spedizioni Internazionali S.p.A.
Via della Azalee, 6
I-20090 BUCCINASCO (MI)
Telephone No. (39-02)488 52 52 01
Telefax No. (39--02) 45 71 10 32
e-mail: grdaros@gta.gottardo.it

IRU

M. Oleg KAMBERSKI
Officier de Liaison UE/PECOS
Délégation Permanente de l'IRU
Avenue de Tervuren, 32-34 - Bte 37
B-1040 BRUXELLES
Telephone No. (32-2) 743 25 80
Telefax No. (32-2) 743 25 99
e-mail: brussels@iru.org

M. Peter KRAUSZ
BP 44
3 rue de Varembe
CH-1211 GENEVE 20
Telephone No. (41-22) 918 27 00
Telefax No. (41-22) 918 27 41
e-mail: iru@iru.org

LES ÉDITIONS DE L'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16
IMPRIMÉ EN FRANCE
(75 2002 03 2 P) ISBN 92-821-2369-3 – n° 52334 2002