



PREMIER MINISTRE



2007

Le transport routier de marchandises

Document d'orientation

Mission transport routier de marchandises
Président : Claude Abraham

Rapports et documents

> LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Document d'orientation

Mission Transport routier

Président : Claude Abraham

mars 2007



Table des matières

1. Introduction	4
2. De la tarification routière obligatoire à l'Europe à vingt-sept : une évolution très rapide	5
2.1. Un secteur très encadré jusqu'au tournant libéral des années 1980	5
2.2. Le contrat de progrès de 1994 : une tentative de réponse à la « concurrence ruineuse »	6
2.3. Même si le traité de Rome évoque l'instauration d'une politique commune des transports, la véritable entrée en scène de l'Europe dans le secteur du transport n'intervient que dans les années 1990.....	7
2.4. Le mémorandum français de 2005 : une meilleure harmonisation des règles de concurrence est nécessaire	10
2.5. Une dynamique des trafics liée à l'activité économique et à l'élargissement de l'espace européen	10
3. Le transport routier de marchandises : un secteur confronté à des problèmes d'emploi, de compétitivité, d'image et qui devra réduire ses émissions de gaz à effet de serre.....	12
3.1. La dynamique de l'emploi dans le secteur du transport routier de marchandises : de nombreuses interrogations... ..	12
3.1.1. Le secteur du transport routier de marchandises se caractériserait par une perte notable d'emplois depuis 2003, même si l'on constate une reprise, peut-être provisoire, en 2006	12
3.1.2. Une première liste d'explications possibles : une croissance relativement faible du PIB, une optimisation des chargements, un arrêt des transferts du compte propre vers le compte d'autrui, la perte des parts de marché à l'international, et, dans une certaine mesure, en transports intérieurs (cabotage), une modification de la structure de la production et de la distribution	14
3.1.3. Un besoin important de recrutement dans l'avenir.....	15
3.2. Le recul du pavillon français à l'international est incontestable.....	16
3.2.1. Une très forte baisse du pavillon français sur les longues distances à l'international	16
3.2.2. Quelques facteurs défavorables à la compétitivité du pavillon français qui ne suffisent toutefois pas, à eux seuls, à expliquer ce recul	18
3.2.3. Le devenir du cabotage : un élément clef de l'avenir du secteur routier du transport de marchandises	18
Le traité de Rome évoquait (article 61) la possibilité pour un transporteur d'exercer son activité, quel que soit le mode, dans tout autre Etat de la Communauté : « La libre circulation des services, en matière de transports, est régie par les dispositions du titre	

relatif aux transports », mais subordonnait cette possibilité aux dispositions de l'article 75 du titre IV.....	18
3.2.4. Le développement de l'activité des ports français pourrait être un facteur de développement du pavillon.....	21
3.2.5. La logistique : une opportunité d'accroître la valeur ajoutée du transport routier de marchandises.....	22
3.3. La nécessaire réduction des émissions de CO₂.....	23
3.3.1. La réduction de nos émissions de gaz à effet de serre est une nécessité absolue.....	23
3.3.2. La réduction des émissions de gaz à effet de serre doit être appréhendée au regard de la croissance projetée du transport routier de marchandises.....	24
3.3.3. La réduction des émissions de gaz à effet de serre par les reports modaux et les progrès technologiques doit être évaluée.....	24
3.3.4. La réduction des émissions de CO ₂ du transport routier de marchandises, même difficile, est une nécessité.....	26
3.4. Un déficit d'image du transport routier de marchandises dans l'opinion publique	27
3.4.1. Plusieurs sondages révèlent la mauvaise image du transport routier de marchandises et des poids lourds dans l'opinion publique.....	27
3.4.2. En l'absence d'actions complémentaires, l'augmentation prévisible du transport routier de marchandises devrait rendre la cohabitation de plus en plus difficile entre les poids lourds et les usagers en ville comme en interurbain.....	28
4. Les pistes de réflexion pour un horizon 2015.....	29
4.1. La nécessité d'une bonne compréhension de la situation actuelle du transport routier de marchandises et de son évolution.....	29
4.1.1. Les données statistiques doivent être précisées.....	29
4.1.2. L'évolution du transport routier de marchandises à l'horizon 2015 devra être précisée.....	30
4.1.3. Une mise en perspective de l'ensemble des travaux réalisés dans le domaine du transport routier de marchandises s'impose.....	30
4.1.4. L'utilité d'une enquête auprès des entreprises.....	30
4.2. La réflexion de la mission s'orientera autour de quatre thématiques.....	30
4.2.1. Le développement, la compétitivité économique et l'emploi.....	31
4.2.2. Les questions sociales.....	31
4.2.3. La réduction des émissions de CO ₂ et leur impact sur l'évolution du secteur.....	32
4.2.4. L'acceptation sociale des poids lourds.....	33
4.3. Trois clefs de la réflexion : la nécessité d'une vision partagée, l'Europe et les conséquences de l'évolution du transport routier de marchandises sur les politiques publiques.....	33
4.3.1. De la nécessité d'une vision partagée.....	33
4.3.2. De la nécessité d'un dialogue approfondi avec nos partenaires européens.....	33
4.3.3. L'intervention publique dans le transport routier de marchandises.....	34
ANNEXES.....	35
1. Bibliographie.....	35
2. Composition de la mission.....	36

1. Introduction

Le transport routier assure aujourd'hui dans notre pays l'acheminement de près de 80 % des marchandises (en tonnes-kilomètres) et représente plus de 400 000 emplois. Il constitue ainsi un secteur vital pour notre économie.

Ce secteur se trouve confronté à des pertes de parts de marché et à un ralentissement des créations d'emploi, alors que, dans le même temps, se profilent à l'horizon des mesures destinées à lutter contre la production de gaz à effet de serre. Partant de ce constat, le Premier ministre a souhaité en fin d'année 2006 qu'une réflexion soit engagée par le Centre d'analyse stratégique sur l'avenir de la profession du transport routier de marchandises à l'horizon 2015 et a demandé qu'elle s'inscrive dans une triple dimension : celle de la contribution à l'emploi de ce secteur, celle d'une vision européenne des transports et celle du développement durable.

Pour répondre à cette demande, le Centre d'analyse stratégique a mis en place un groupe de travail de haut niveau présidé par Claude Abraham, ingénieur général honoraire des Ponts et chaussées. Ce groupe, dont la composition figure en annexe, s'est réuni à deux reprises en février et mars 2007 avant la remise du présent document.

La saisine du centre, signée le 12 décembre par le directeur de cabinet du Premier ministre, indique, en effet, que les travaux du centre devront conduire à un premier document d'orientation d'ici à la fin du premier trimestre 2007. Telle est la finalité du présent document issu des premiers échanges qui ont eu lieu.

Le pavillon national¹ et l'emploi qu'il génère sont confrontés dans le temps à une double problématique :

- à court terme, dans le cadre d'une concurrence accrue, la part du pavillon régresse, du moins en ce qui concerne les trafics d'échange avec l'étranger, et peut-être même dans les activités concurrencées par le cabotage ; en outre, le secteur ne semble plus être créateur d'emplois ;
- à moyen terme, la lutte contre les émissions des gaz à effet de serre, dont les enjeux seront de plus en plus intégrés par la population, va conduire à réduire les émissions de chaque véhicule, à rechercher un transfert vers d'autres modes en réponse à une demande forte de l'opinion publique et enfin à tenter de réduire les besoins de transport engendrés par la chaîne production-distribution.

Ces deux derniers éléments sont-ils de nature à ralentir, à annuler, ou à inverser la croissance de l'activité du transport routier de marchandises ? Peut-on, simultanément, améliorer la compétitivité du pavillon national par rapport à celle de ses concurrents ? Peut-on, plus généralement, envisager une augmentation des emplois dans le transport routier de marchandises, voire dans l'ensemble des métiers du transport au sens large du terme ?

Quatre facteurs peuvent également jouer un rôle important dans cette problématique :

- l'évolution du dialogue social qui peut permettre, ou non, de mieux aborder ces changements,
- le développement du commerce international et de la logistique qui conduit à envisager, de plus en plus, le transport comme l'élément d'une chaîne de service au client,
- une meilleure prise en compte des enjeux du changement climatique ;
- l'amélioration de l'image défavorable des poids lourds dans l'opinion publique.

Dans ce contexte, la mission a pour objet d'étudier les éventuelles modifications des politiques publiques que l'Etat pourrait mettre en œuvre ou encourager à court et moyen terme, dans un cadre européen, pour favoriser simultanément la compétitivité des entreprises du secteur, l'évolution de l'emploi en son sein et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

(1) Nous appelons « pavillon national » des véhicules ou tracteurs, en général immatriculés en France et conduits par du personnel (salaré ou entrepreneur) obéissant à l'ensemble du droit social et fiscal français.

Le présent document rappelle quelques unes des principales évolutions du transport routier de marchandises depuis une trentaine d'années (I), dresse un premier constat, très partiel à ce stade, de la situation actuelle du transport routier français de marchandises (II) et esquisse les premières pistes de réflexion relatives aux évolutions possibles ou souhaitables à l'horizon 2015(III).

Dans la suite de ce texte, le transport routier de marchandises, sauf exception particulière, sera pris dans son sens large en incluant non seulement compte propre et compte d'autrui, mais aussi les différents métiers de la logistique. L'attention du lecteur est attirée sur le fait que les chiffres cités dans le présent rapport posent un certain nombre de difficultés ; ils sont parfois parcellaires, de qualité inégale, issus de méthodologies très différentes. Ils ne sont pas non plus toujours cohérents entre eux. L'outil statistique existant n'est donc pas immédiatement adapté pour répondre aux questions qui se posent aujourd'hui. La Commission s'est fixée comme tâche prioritaire, avant d'engager la prospective proprement dite, d'en faire la critique et la synthèse.

2. De la tarification routière obligatoire à l'Europe à vingt-sept : une évolution très rapide ...

L'analyse de la situation actuelle du secteur et la réflexion sur l'action publique dans le secteur suppose que l'on rappelle les faits saillants de l'histoire récente du transport routier de marchandises qui est passé en moins de vingt-cinq ans d'une situation d'économie administrée dans un cadre strictement hexagonal² à une situation de concurrence dans une Europe à vingt-sept.

2.1. Un secteur très encadré jusqu'au tournant libéral des années 1980

L'introduction de la concurrence dans le secteur est assez récente. L'histoire du transport routier de marchandises reste ainsi marquée par un encadrement qui était destiné à assurer une répartition « optimale » du transport entre le rail et la route :

- de 1949 à 1986, l'accès au marché est conditionné par la délivrance d'une licence de transport, attachée à chaque véhicule pour un type donné de transport (« zone courte », « zone longue » selon la distance parcourue autour du point d'attache). Ces licences sont attribuées de manière contingentée par l'administration en fonction des besoins du marché et de ses conditions d'équilibre. Cette rareté conduit d'ailleurs à conférer une véritable valeur économique aux licences existantes qui peuvent dès lors faire l'objet d'une véritable commercialisation...
- une tarification routière obligatoire encadre de manière extrêmement précise les prix pratiqués pour les marchandises d'une taille importante et pour les marchandises courantes (en excluant les messageries de colis ou les produits périssables) : l'Etat, après discussion avec la profession, détermine la fourchette de prix à l'intérieur de laquelle devait être facturé le coût du transport. Dans une situation de surcapacité chronique, qui n'est pas contradictoire avec la rareté évoquée ci-dessus (la demande variant au cours d'une année), le prix plancher devrait être de fait la référence quasi-obligatoire et préserver un niveau minimal de rémunération des entreprises de transport routier public. Mais, à partir de 1975, ce prix plancher est de moins en moins respecté...

De nombreux travaux menés en France comme à l'étranger démontrent que cette situation n'était en rien une exception française. C'était également le cas aux Etats-Unis où les licences de transport routier correspondaient à une ligne de transport particulière et non à un territoire. Situation similaire en Allemagne, où la tarification obligatoire fut respectée de façon plus stricte qu'en France et où sa disparition fut plus tardive. Dans beaucoup de pays, une part importante des flux relevait du transport pour compte propre, ou de filiales de transport émanant directement de groupes industriels. Dans cette logique économique, et compte tenu de la difficulté d'obtention

(2) Les problèmes des TOM DOM, qui, s'ils existent, sont nécessairement différents, ne font pas partie du mandat de la mission.

des licences, les groupes industriels pouvaient en effet avoir intérêt à s'équiper de leur propre flotte de véhicules³...

En 1986, le gouvernement décide d'abandonner la tarification obligatoire ainsi que le contingentement des licences. Même si la notion de tarification de référence, qui entre en vigueur en 1989, est mise en place pendant quelque temps, cette décision conduit d'une part à une importante baisse des prix et d'autre part à un transfert progressif de la part du compte propre vers le compte d'autrui. En parallèle, la suppression du contingentement des licences entraîne la création de nombreuses entreprises de transport, souvent de petite taille.

2.2. Le contrat de progrès de 1994 : une tentative de réponse à la « concurrence ruineuse »

Cette libéralisation a eu deux conséquences principales :

- la concurrence entre les entreprises a été très forte : le tarif routier de référence n'a pas vraiment joué son rôle. Le maintien de prix suffisamment rémunérateurs pour la survie de toutes les entreprises n'a pu être assuré ;
- dans une situation économique difficile, telle que celle rencontrée au début des années 1990, les entreprises ont offert des conditions de travail de moins en moins satisfaisantes à leurs personnels, salariés ou artisans, notamment pour ce qui concerne les horaires des conducteurs travaillant sans retour habituel à domicile tous les jours. Elles ont parfois reporté cette pression économique sur les entreprises sous-traitantes. Le non respect de la réglementation des temps de conduite et de repos était devenu courant.

Le paragraphe suivant, extrait du rapport sur le contrat de progrès de mars 1994, illustre bien cet état de fait :

«[Cette situation] constitue l'illustration de la "concurrence ruineuse" telle que décrite dans les traités d'économie ; la déréglementation effectuée en matière de tarifs et prix a fait perdre les repères anciens... Dans les dernières années, une certaine déréglementation de l'accès au marché, en dépit des garde-fous de la directive d'accès à la profession, a constitué un excès de capacité d'entreprises nouvelles, excès qui s'est révélé économiquement préjudiciable, dès l'apparition de la stagnation puis de la récession économique, sur la santé économique et sociale des entreprises de transport routier de marchandises. »

Le Contrat de progrès⁴, discuté avec la profession, définit alors un ensemble de mesures destinées à :

- réduire de manière programmée les temps de travail des conducteurs ne rentrant pas habituellement à domicile dans le cadre d'un contrôle renforcé de l'Etat ;
- renforcer la situation des transporteurs dans la négociation avec les donneurs d'ordre en donnant aux transporteurs les moyens de mieux formaliser les prestations à effectuer, en explicitant les conditions d'exploitation dans le respect des règles de sécurité et en situant les responsabilités entre chargeurs et transporteurs. La loi portant sur les relations de la sous-traitance est promulguée le 31 décembre 1992. Ce texte, qui a été renforcé par la loi du 6 février 1998, vise, même imparfaitement, à mettre un frein à la sous-tarification et aux violations de la réglementation des transports. La loi du 1^{er} février 1995 porte sur les clauses abusives et la présentation des contrats ;

(3) On trouvera des éléments d'analyse plus complets dans l'ouvrage de Maurice Bernadet (1997), *Transport routier de marchandises, fonctionnement et dysfonctionnements*, Economica, ou encore dans le dernier ouvrage de Michel Savy (2006), *Le Transport routier de marchandises*, Eyrolles.

(4) Le Contrat de progrès est le nom donné à l'ensemble des travaux et propositions des groupes de travail du Commissariat au Plan, présidés par G. Dobias, mis en place après les mouvements sociaux dans le transport routier de 1992. Le Contrat de progrès, qui date formellement de mars 1994, est constitué de 46 'fiches' d'action, dont beaucoup ont abouti à des réformes législatives ou des accords conventionnels (loi 'sécurité et modernisation', réforme des temps de service, de la formation des chauffeurs, etc.).

- mettre en place des observatoires des évolutions sociales, économiques et financières de la profession ;
- faire en sorte que l'Etat joue pleinement ses missions de contrôle, d'élaboration de la réglementation et de facilitateur de l'innovation.

2.3. Même si le traité de Rome évoque l'instauration d'une politique commune des transports, la véritable entrée en scène de l'Europe dans le secteur du transport n'intervient que dans les années 1990

Si le traité de Rome évoquait l'instauration d'une politique commune des transports (article 3), ainsi que la possibilité pour un transporteur d'exercer son activité, quel que soit le mode, dans tout autre Etat de la Communauté, il faut attendre 1985 pour que la Cour de justice des Communautés européennes, saisie par le Parlement européen, établisse un constat de carence du Conseil et décide que : « Le transport international de marchandises et de personnes doit être ouvert à toutes les entreprises de la Communauté et ne doit pas faire l'objet de discrimination en raison de la nationalité ou du lieu d'établissement du transporteur ».

Avec l'avènement de l'acte unique européen, la parution du livre blanc de décembre 1992 « Le développement futur de la politique commune des transports » et l'instauration du marché unique, la politique européenne des transports de marchandises va prendre son essor en s'appuyant sur cinq axes principaux :

- la définition, dans le traité de Maastricht, d'un schéma directeur des infrastructures de transport au niveau européen bénéficiant pour leur réalisation de participation au financement de la part de l'Europe,
- le souci de dynamiser le fret ferroviaire qui se traduit par un ensemble de mesures destinées à libéraliser le transport ferroviaire : plusieurs directives, 91/440, 95/18-19, 2001/12-14, 2004/49 et 51, ont introduit progressivement les conditions d'une ouverture du secteur à la concurrence (séparation entre l'exploitation des services et la gestion de l'infrastructure, licences des entreprises, allocation des sillons, certification de la sécurité, création d'une agence ferroviaire⁵...). La décision de décembre 2000 institue l'ouverture complète du marché du fret ferroviaire pour 2008, les premier (2001) et deuxième (2004) paquets ferroviaires cherchent à ouvrir les réseaux à la concurrence... Parallèlement, la Commission cherche à faire évoluer la question des aides d'Etat dans le secteur COM (2000) 5 et 7 ;
- la libéralisation progressive du transport routier de marchandises destinée à ouvrir le marché du transport : en une dizaine d'années, cet objectif sera globalement atteint. Les conditions d'accès à la profession de transporteur routier, définies une première fois en 1974 au niveau communautaire, sont précisées, les transports transnationaux libéralisés depuis le 1^{er} janvier 1993, et le régime d'autorisations contingentées organisant le cabotage routier définitivement supprimé le 1^{er} juillet 1998 ;
- la définition de normes sociales et fiscales communes : la réglementation sociale communautaire a essentiellement trait à l'harmonisation des temps de conduite et des moyens utilisés pour leur contrôle ; la création de l'attestation de transporteur vise en outre à faire échec à l'emploi de conducteurs de pays tiers à des conditions défavorables. En matière fiscale, les règles de fixation des taxes sur les carburants, les véhicules et l'usage de certaines infrastructures sont encadrées par les directives 1999/62/CEE et 92/82/CEE.
- la recherche d'une tarification équitable et efficace dans les transports : le livre vert de 1995 débouchera sur la directive eurovignette 1999/62 (révisée le 17 mai 2006) encadrant notamment le prix des péages sur autoroutes pour les poids lourds et définissant les conditions d'une tarification non-obligatoire de la route.

La Commission a présenté en 2001 un livre blanc sur la politique des transports, intitulé « La Politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix », afin de répondre à quatre défis liés à :

(5) http://europa.eu/agencies/community_agencies/era/index_fr.htm.

- l'augmentation continue du transport de marchandises et de passagers ;
- la congestion des grands itinéraires européens ;
- la pollution causée par les transports ;
- les problèmes liés à la sécurité et à la qualité de vie.

Pour y répondre, le Livre blanc de la Commission établissait plusieurs objectifs :

- découpler l'augmentation constante de la mobilité et la croissance économique ;
- renverser l'équilibre entre les modes de transport d'ici 2010, en diminuant la demande dans le secteur des transports routiers grâce à des mécanismes de tarification et en revitalisant les autres modes de transport comme les transports ferroviaires, maritimes et fluviaux et en développant l'intermodalité ;
- adopter un système de taxation qui reflète le véritable coût du transport, y compris les coûts externes comme ceux des dommages causés à l'environnement, la congestion du trafic ou les accidents aux personnes ;
- rendre les systèmes de transports plus efficaces et plus sûrs.

Le 22 juin 2006, la Commission a publié l'examen à mi-parcours du Livre blanc intitulé « Pour une Europe en mouvement – Mobilité durable pour notre continent ». Quatre infléchissements méritent d'être notés :

- tandis que le Livre blanc de 2001 établissait comme principal objectif de « découpler l'augmentation constante de la mobilité et des besoins de transport et la croissance économique », le nouveau document met en avant la nécessité de découpler l'évolution des transports de personnes et de marchandises de leurs conséquences négatives, en particulier de leurs impacts environnementaux ;
- le transfert modal : la priorité du document initial était de renverser l'équilibre entre les modes de transport d'ici 2010, en diminuant la demande dans le secteur des transports routiers grâce à des mécanismes de tarification et en revitalisant les autres modes de transport comme les transports ferroviaire, maritime et fluvial. La Commission maintient le « transfert modal » comme une priorité, mais elle semble mettre davantage l'accent sur la « co-modalité », ou l'utilisation optimale de tous les modes de transport. La co-modalité peut être obtenue en facilitant le passage d'un mode de transport à l'autre grâce à l'harmonisation des standards entre les transports routier, maritime, ferroviaire et fluvial et l'intégration de différents modes de transport dans des chaînes logistiques efficaces. Il s'agira de l'objectif d'un plan d'action sur la logistique que la Commission doit adopter en 2007 ;
- l'efficacité énergétique : le transport représente 71 % de la consommation de pétrole et 26 % des émissions de CO₂ de l'Europe. Afin de réduire sa dépendance vis-à-vis du pétrole et de rendre les transports plus « durables », la Commission déclare qu'elle présentera un plan stratégique sur la consommation énergétique dans les transports en 2007 et lancera un programme sur « les véhicules à propulsion écologique » en 2009 ;
- l'amélioration de la tarification : d'ici 2008, la Commission indique qu'elle présentera une méthodologie servant de base à une tarification des infrastructures selon l'évaluation de tous les coûts externes ainsi qu'une analyse d'impact de l'internalisation des coûts externes pour tous les modes de transport.

D'ores et déjà, un certain nombre de rendez-vous sont ainsi inscrits à l'agenda européen :

- la définition d'une stratégie de la logistique du transport des marchandises et l'organisation d'un débat sur les actions possibles à l'échelle de l'UE afin de préparer pour 2007 un plan d'action dans le domaine de la logistique répondant aux principaux objectifs de la politique de transport de fret de l'Europe ;
- la définition en 2008 d'une méthodologie communautaire servant de base à une tarification des infrastructures qui prenne en compte l'ensemble des coûts externes ;

- la définition en 2007 d'un plan technologique stratégique pour l'énergie et en 2009 d'un programme sur les véhicules à propulsion écologique afin de réduire la dépendance vis-à-vis du pétrole et d'arriver à un transport plus durable.

La Commission a lancé en 2006 deux consultations : une première sur l'accès à la profession et l'accès au marché, qui doit donner lieu à une proposition de texte de sa part au Parlement européen et au Conseil au printemps 2007, une seconde sur la question du gazole professionnel.

Prix du litre de gazole en Europe 22 janvier 2007 (en euros)

	Prix hors taxe	Carburant professionnel		Carburant à la pompe			
		Taxe intérieure	Prix hors TVA	Taxe intérieure	Prix hors TVA	Taux de TVA en pourcentage	Prix TTC
Royaume-Uni	0,44	0,74	1,18	0,74	1,18	17,50	1,38
Italie	0,48	0,40	0,89	0,52	0,90	20,00	1,08
Allemagne	0,41	0,47	0,89	0,47	0,89	19,00	1,05
Slovaquie	0,44	0,42	0,86	0,52	0,86	19,00	1,02
Irlande	0,48	0,37	0,85	0,37	0,85	21,00	1,03
Pays-Bas	0,47	0,38	0,85	0,38	0,85	19,00	1,01
Suède	0,43	0,41	0,84	0,41	0,84	25,00	1,05
Portugal	0,47	0,36	0,83	0,36	0,83	21,00	1,01
République Tchèque	0,46	0,36	0,82	0,36	0,82	19,00	0,97
Hongrie	0,46	0,35	0,81	0,35	0,81	20,00	0,97
France	0,41	0,39	0,80	0,43	0,84	19,60	1,00
Danemark	0,42	0,37	0,79	0,37	0,79	25,00	0,98
Finlande	0,47	0,32	0,79	0,32	0,79	22,00	0,96
Autriche	0,44	0,34	0,77	0,34	0,77	20,00	0,93
Malte	0,52	0,25	0,77	0,25	0,77	18,00	0,91
Grèce	0,49	0,27	0,76	0,27	0,76	19,00	0,90
Espagne	0,45	0,31	0,76	0,31	0,76	16,00	0,88
Pologne	0,44	0,31	0,75	0,31	0,75	22,00	0,92
<i>Roumanie</i>	<i>nc</i>	<i>nc</i>	<i>0,75</i>	<i>nc</i>	<i>0,75</i>	<i>19,00</i>	<i>0,89</i>
Slovénie	0,42	0,32	0,74	0,32	0,74	20,00	0,89
Belgique	0,43	0,30	0,74	0,33	0,76	21,00	0,92
Luxembourg	0,43	0,29	0,72	0,29	0,72	15,00	0,83
Lettonie	0,46	0,26	0,72	0,26	0,72	18,00	0,85
Chypre	0,46	0,25	0,71	0,25	0,71	15,00	0,82
<i>Bulgarie</i>	<i>nc</i>	<i>nc</i>	<i>0,71</i>	<i>nc</i>	<i>0,71</i>	<i>20,00</i>	<i>0,85</i>
Lituanie	0,44	0,25	0,69	0,25	0,69	18,00	0,81
Estonie	0,44	0,25	0,68	0,25	0,68	18,00	0,80
Moyenne UE	0,45	0,35	0,79	0,35	0,80	19,49	0,95

Source : Commission, DGMT

A la suite de celle dernière, la Commission européenne vient d'adopter le 13 mars 2007 une proposition de directive visant à réduire les écarts de taux de droits d'accise sur le gazole professionnel en relevant les taux minimum en deux étapes (302 à 380 euros pour 1 000 litres d'ici à 2014, avec un taux intermédiaire à 359 euros), avec pour objectif :

- de permettre à tous les Etats-membres de ramener la taxation du gazole professionnel en deçà des niveaux respectifs enregistrés à la date du 1^{er} janvier 2003, pourvu que les minima soient respectés et que la charge fiscale reste la même, grâce à l'introduction de redevances routières ;
- que les droits d'accise sur le gazole non professionnel et l'essence sans plomb ne puissent être inférieurs à ceux pratiqués pour le gazole professionnel.

2.4. Le mémorandum français de 2005 : une meilleure harmonisation des règles de concurrence est nécessaire

En décembre 2005, la France a remis un mémorandum relatif à la situation du transport routier afin de rechercher une plus grande harmonisation des règles de concurrence.

La France a ainsi proposé quatre orientations qui concernent :

- la mise en place d'un prix du gazole professionnel harmonisé : la libre concurrence entre entreprises européennes de transports ne peut contribuer à développer ce secteur qu'à condition de s'exercer de façon loyale, transparente et équitable. Ce ne peut être le cas tant que des disparités subsisteront en matière de fiscalité du gazole. Il est donc indispensable de mettre en place un prix du gazole professionnel harmonisé comme l'ont recommandé le Livre blanc de la Commission de 2001 puis la révision à mi-parcours : la proposition de directive du 13 mars 2007 évoquée au paragraphe précédent s'inscrit dans cette orientation ;
- la répercussion des hausses du carburant dans les prix de transport : la forte tension engendrée depuis le début de l'année 2004 par le niveau élevé des prix du gazole nécessite également une réponse européenne permettant aux entreprises de transport de répercuter ces hausses de coût dans leur prix. Une telle mesure de répercussion est indispensable pour assurer la pérennité de nombreuses entreprises qui ne parviennent pas à faire rémunérer leurs prestations au juste prix ;
- la refonte du règlement sur le cabotage : le développement important de formes dévoyées de cabotage engendre des perturbations du marché auxquelles il convient de mettre fin en apportant des solutions de niveau européen. Il paraît nécessaire de refonder l'actuel règlement sur le cabotage dont l'imprécision donne lieu à des interprétations divergentes selon les Etats ;
- le renforcement et l'harmonisation des dispositifs nationaux de contrôle : le développement des échanges intra-européens rend désormais indispensable le renforcement et l'harmonisation des dispositifs nationaux de contrôle, les pratiques actuelles demeurant très diversifiées.

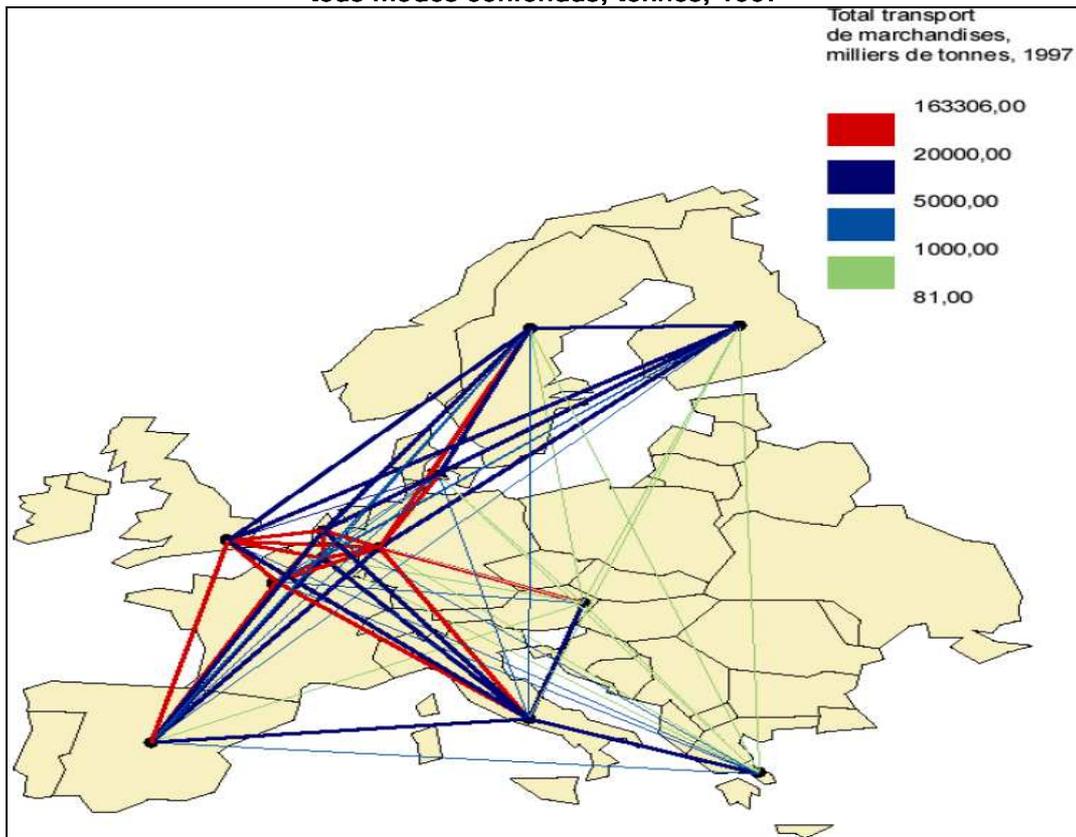
2.5. Une dynamique des trafics liée à l'activité économique et à l'élargissement de l'espace européen

Parallèlement à cette évolution de l'encadrement des transports, les flux de transports se sont progressivement modifiés pour s'adapter à l'élargissement de l'espace européen en cours de construction. Deux exemples peuvent ainsi être cités mettant en évidence l'importance des transports dans les pays situés à la périphérie de l'Europe :

- l'entrée dans l'Union européenne de l'Espagne a conduit à un développement important des trafics avec le reste de l'Europe, caractérisé par une très forte croissance des flux routiers à la frontière entre l'Espagne et la France ;
- de la même façon, dès 2004, les pavillons des pays de l'est européen, nouveaux entrants dans l'Union européenne, représentent 20 % des échanges routiers de l'Union.

Il convient de souligner que ces flux se concentrent sur quelques axes principaux qui relient entre eux les différents pays et qui peuvent donner lieu à une massification des marchandises transportées qui devrait être favorable au développement du fret ferroviaire.

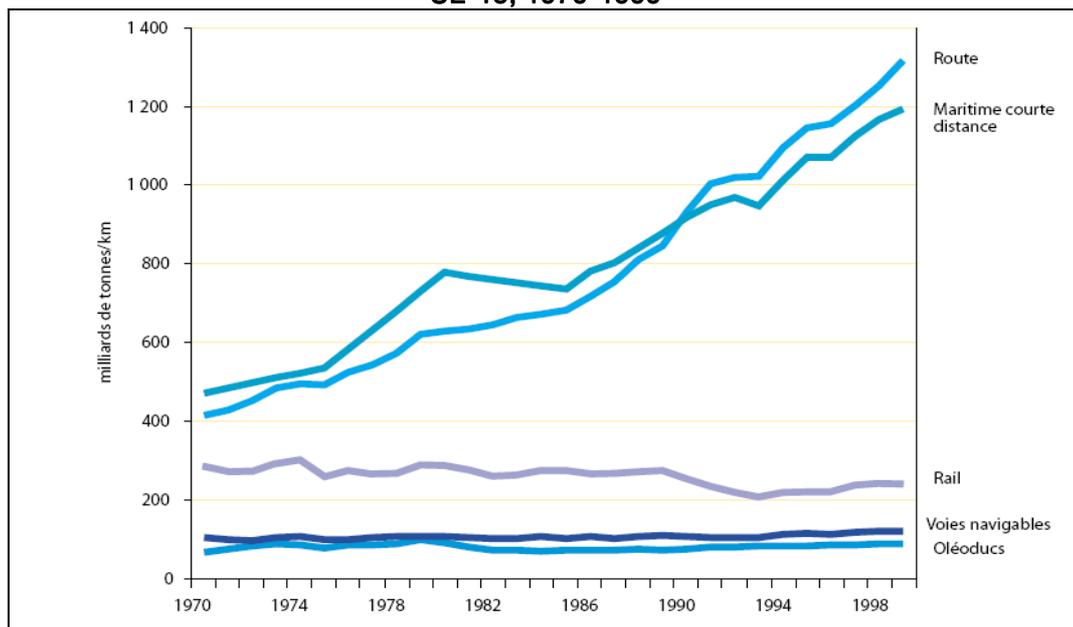
**Principaux échanges internationaux entre les pays de l'Union
tous modes confondus, tonnes, 1997**



Source : Rapport Michel Savy pour la DATAR, Le transport dans les années 2000, questions clefs, CEMT, 2002

Le graphique ci-dessous montre cependant que le ferroviaire ne bénéficie pas de cette croissance du trafic : la mission s'interrogera sur les raisons de cette évolution dans la suite de ces travaux.

**Transport de marchandises, évolution du trafic par mode de transport,
UE-15, 1970-1999**



NB : tonne/kilomètre : transport d'une tonne sur un kilomètre

A première vue, cette évolution peut s'expliquer au moins en partie par les évolutions de la structure industrielle et de la production d'énergie (fermeture des mines, déclin de la sidérurgie) ainsi que par la croissance du transport des produits de consommation, pour laquelle le transport routier est mieux adapté : avec 241 milliards de tonnes par kilomètre transportées en 1998 contre 283 en 1970, la part de marché du rail en Europe est passée de 21,1 % à 8,4 %, alors même que le volume des marchandises transportées augmentait de façon spectaculaire et que celui du transport routier, mesuré en tonnes-kilomètres, était multiplié par un facteur trois.

3. Le transport routier de marchandises : un secteur confronté à des problèmes d'emploi, de compétitivité, d'image et qui devra réduire ses émissions de gaz à effet de serre

Cette partie du document d'orientation présente de manière synthétique les différents éléments ou données qui existent sur l'emploi dans le transport routier de marchandises, sur les parts de marché du pavillon français, sur les réductions des émissions de gaz à effet de serre ou sur l'image du transport routier de marchandises. Une vision très préliminaire de l'état actuel du secteur est ainsi exposée : elle devra être approfondie dans les prochains mois.

Le lien entre l'emploi et le développement du transport routier de marchandises devra notamment être éclairci.

3.1. La dynamique de l'emploi dans le secteur du transport routier de marchandises : de nombreuses interrogations...

3.1.1. Le secteur du transport routier de marchandises se caractériserait par une perte notable d'emplois depuis 2003, même si l'on constate une reprise, peut-être provisoire, en 2006

Le tableau ci-après, provenant du bilan social annuel du transport routier de marchandises réalisé par la direction des transports routiers maritimes et fluviaux, illustre la problématique de l'emploi dans le transport routier de marchandises :

- une progression des effectifs soutenue de 1992 (288 000 emplois) à 2003 (378 300 emplois), correspondant à une augmentation moyenne annuelle de 8 000 emplois sur la période, et à une progression de 15 000 emplois de 1995 à 2000 ;
- une perte de près de 10 000 emplois de 2003 à 2005.

(NB : ces chiffres ne comprennent ni les effectifs du compte propre, ni ceux de la logistique, de l'affrètement et de l'organisation des transports internationaux, ni ceux des entreprises de moins de cinq salariés.)

Effectif salarié au 31 décembre – Données brutes
(effectifs en milliers ; évolutions et structures en %)

Secteur d'activité	1992	1995	2000	2003	2004	2005	Evol 05/04	Structure 2005
Transport (hors agences de voyages)	831,8	851,6	983,5	1020,7	1024,0	1019,8	- 0,4	100,0
dont, TRM élargi	287,8	302,6	372,8	378,3	371,7	369,1	- 0,7	36,2
TRM de proximité	77,1	81,2	99,9	102,4	102,2	106,6	4,3	10,5
TRM interurbain	145,8	161,8	195,4	200,1	198,9	195,8	-1,5	19,2
Loc. avec chauffeur	20,8	19,8	21,7	21,1	19,0	18,8	-1,5	1,8
Messagerie	44,1	40,0	55,9	54,7	51,6	47,9	-7,3	4,7
TRV	45,1	51,4	63,3	69,2	75,6	76,2	0,8	7,5
Ensemble de l'économie	13 869,2	14 013,0	15 753,3	16 100,4	16 144,7	16 249,7	0,7	

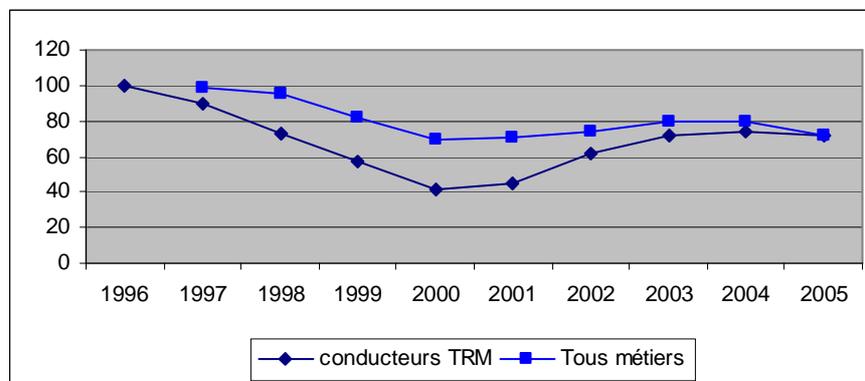
Sources : RATP, SNCF, Air France, Unedic (données 2005 provisoires), calculs MTET/SESP
 Champ : secteur privé et les ex-Grandes Entreprises nationales (RATP, SNCF, Air France)
 TRV : Transports routiers réguliers de voyageurs (602B), Autres transports routiers de voyageurs (602G)

Une analyse plus fine de ces évolutions reste à effectuer. 2006 semble marquer une inflexion, peut-être provisoire, dans le transport routier de marchandises : l'année écoulée a en effet permis de retrouver une situation plus favorable. Sur les neuf premiers mois et selon les premiers chiffres du SESP, la hausse du trafic, exprimée en tonnes-kilomètres, a été de 2,4 % (pour une augmentation du PIB de 1,9 % pour l'année 2006), et les effectifs auraient progressé de près de 3 000 emplois⁶.

L'une des questions qui devra être étudiée dans la suite des travaux de la mission est de déterminer l'origine de la baisse d'emploi dans le secteur. Dans quelle mesure cette baisse reflète-t-elle une diminution de la demande d'emploi ou en sens inverse, une offre d'emplois non satisfaite : les offres d'emplois en fin de mois, qui avaient diminué en 2000 et 2001, augmentent en effet à nouveau depuis 2003. A l'inverse, les demandes d'emplois diminuent de 2004 sur 2005. Si l'on définit l'indicateur de tension sur le marché du travail de conducteur de transport routier de marchandises (qui ne représente qu'un secteur particulier de l'emploi de ce secteur) comme le rapport entre les offres nouvelles d'emploi et les demandes d'emploi, l'on constate que cet indicateur qui a connu un maximum à la fin des années 1990, au moment où l'on recrutait près de 15 000 conducteurs par an, connaît une nouvelle hausse depuis 2003.

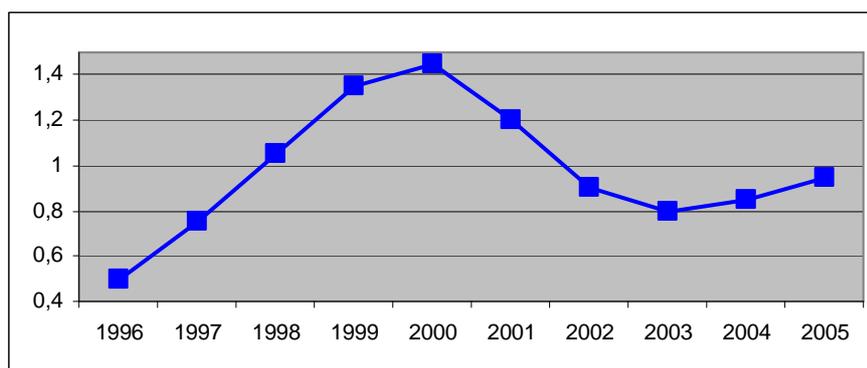
Demande d'emploi en fin de catégorie 1

(en base 100 au 31 décembre 1996. Source : DARES – statistiques du marché du travail)



(6) Ce chiffre correspond à une première évaluation réalisée par le SESP de l'évolution des emplois du transport routier de marchandises (hors messagerie) sur les neuf premiers mois de l'année 2006.

Indicateur de tension des conducteurs du TRM



Source : Dares – statistiques du marché du travail

Il convient de rappeler que le service militaire, supprimé en 1997, avait permis de délivrer le permis poids lourd à de nombreux jeunes qui choisissaient ensuite de devenir conducteur routier et avait ainsi facilité le recrutement exceptionnel des années 1995 à 2000 : cette formation gratuite n'existe plus⁷. Elle ne serait d'ailleurs pas suffisante, puisque l'activité professionnelle de conducteur d'un véhicule de plus de 3,5 t exige également aujourd'hui de suivre une formation particulière, dite « formation initiale minimale obligatoire ».

Selon l'étude effectuée par Randstad « Regards sur le métier de conducteur », « les entreprises de transport seraient confrontées à une forte pénurie de conducteurs. 19 019 postes étaient à pourvoir en 2006 et 10 994 d'entre eux étaient considérés comme des postes difficiles à recruter (soit 57,8 %) ». Selon une autre analyse réalisée par le Crédoc-Unedic et ASSEDIC sur les besoins de main d'œuvre, le métier de conducteur est placé au cinquième rang des postes déclarés les « plus difficiles à recruter ». Soulignons cependant qu'en août 2005, le métier de conducteur routier n'a pas été classé⁸ dans les métiers connaissant des difficultés de recrutement, et devant donc bénéficier d'un crédit d'impôt pour les jeunes qui les choisissent.

3.1.2. Une première liste d'explications possibles : une croissance relativement faible du PIB, une optimisation des chargements, un arrêt des transferts du compte propre vers le compte d'autrui, la perte des parts de marché à l'international, et, dans une certaine mesure, en transports intérieurs (cabotage), une modification de la structure de la production et de la distribution ...

La mission s'attachera tout d'abord à analyser cette problématique de l'emploi que certains considèrent comme structurelle. A ce stade des travaux de la mission, plusieurs facteurs d'explication peuvent être avancés sans qu'il soit d'ores et déjà possible ni d'établir une hiérarchie entre eux ni de considérer que cette liste est exhaustive :

- l'évolution du PIB et de sa composition influence très fortement celle du transport routier intérieur de marchandises exprimée en tonnes-kilomètres : la croissance du transport routier de marchandises est en effet très sensible à l'évolution de la conjoncture ;
- l'emploi est plus corrélé à la variable véhicule-kilomètre qu'à l'évolution des tonnes-kilomètres. Une optimisation des chargements peut conduire à une baisse des parcours (et

(7) Cette question méritera d'être ré-analysée dans le cadre de la mise en place éventuelle du service civique en tenant compte néanmoins de la mise en place d'une formation initiale minimale obligatoire qui a pour but de permettre au conducteur routier d'exercer son métier dans le respect de la sécurité, de la réglementation professionnelle, et de la qualité du service. Cette formation initiale dure 156 heures sur 4 semaines.

(8) Arrêté du 2 août 2005 relatif à l'instauration d'un crédit d'impôt en faveur des jeunes prenant un métier rencontrant des difficultés de recrutement.

des émissions de polluants ou de gaz à effet de serre) et ainsi à une croissance plus intensive en transport se répercutant sur l'emploi. L'évolution de cette variable devra être précisée dans la suite des travaux de la mission ;

- l'augmentation de l'emploi dans les années 1990 résultait sans doute en partie d'un phénomène d'externalisation des entreprises des autres secteurs : jusqu'à la disparition en 1986 de la tarification routière obligatoire, les entreprises étaient incitées à développer leur propre activité de transport en particulier en recherchant des coûts inférieurs. De 1986 à 2000, un phénomène d'externalisation de l'activité du transport a été observé. Ce phénomène se poursuit mais beaucoup plus lentement : ainsi, de 2003 à 2005, l'activité en tonnes-kilomètres du compte propre a reculé de 3 % tandis que celle du compte d'autrui augmentait de près de 5 % ;
- le recul du pavillon français à l'international (près de 14 % en tonnes-kilomètres de 2004 à 2005) conduit nécessairement à une baisse d'emplois : de fait, de 2003 à 2005, le pavillon français aurait perdu plus de 2 milliards de tonnes-kilomètres en valeur absolue, ce qui représenterait environ 1 500 emplois, ces chiffres demandant à être précisés ;
- le secteur du transport routier de marchandises doit faire face à un processus pervers dans lequel il se trouve enfermé et dont il est difficile de sortir. Le marché semble se trouver déséquilibré de manière structurelle par une surcapacité qui tire les prix vers le bas. Cette surcapacité peut avoir de nombreuses causes que le groupe devra étudier précisément. Une des explications qu'on trouve dans la littérature réside dans le fait qu'un nombre d'entreprises en grande difficulté demeurent dans le secteur sur de longues périodes en proposant des prestations en dessous du prix de revient et en mettant en danger l'ensemble du secteur qui voit sa compétitivité globale amoindrie. Cette réalité, qui devra être précisée et si possible quantifiée, ne peut pas être contournée et pose de redoutables questions sur l'efficacité des procédures existantes et de celles à mettre en place pour éviter que les difficultés non traitées de certaines entreprises viennent à mettre en difficulté l'ensemble du secteur. Ce phénomène est complexe à cerner et à anticiper : les enjeux globaux, notamment en termes d'emploi, sont difficiles à apprécier.

L'influence précise de ces différentes variables devra être approfondie dans la suite des travaux de la mission.

3.1.3. Un besoin important de recrutement dans l'avenir

Certains acteurs du secteur ont fait part de leur préoccupation relative au recrutement de nouveaux conducteurs dans les prochaines années : le secteur apparaît moins attractif que par le passé, les départs à la retraite devraient augmenter à l'avenir.

Peu de travaux existent sur ce sujet : le groupe de travail s'appuiera sur le travail de prospective publié par la DARES et le CAS en janvier 2006 et intitulé « Les métiers en 2015 »⁹. Il fait état, compte tenu de la moyenne d'âge constatée et des départs attendus, d'un nombre de postes à pourvoir égal à 240 000 d'ici 2015 dans les métiers de conducteurs (au sens large du terme, incluant les conducteurs de camions, compte propre comme compte d'autrui, mais aussi d'engins de chantier ou d'usine, de transports en commun, de taxis, d'ambulance...), qui se décomposent approximativement en 193 000 emplois départs en fin de carrière et 47 000 emplois supplémentaires.

(9) Ce rapport a bénéficié des travaux de projections réalisés par la DARES (projections d'emplois par famille professionnelle), par l'INSEE (projections de population active), par l'OFCE à la demande de la DARES (cadre macroéconomique), par le BIPE à la demande de la DEPP (projections de recrutements de débutants), par la DEPP (projections de sortants du système éducatif) et par le Centre d'analyse stratégique (projections de départs en fin de carrière). Ils ont été complétés par des entretiens réalisés par le Centre d'analyse stratégique et la DARES avec des responsables d'observatoires de branche, des représentants d'entreprises et des experts. Des hypothèses tendancielles de croissance par secteur ont été établies pour estimer la croissance future de l'emploi pour chaque famille professionnelle. En combinant ces données avec les projections en fin de carrière, on peut alors appréhender le nombre de postes à pourvoir par famille professionnelle d'ici 2015.

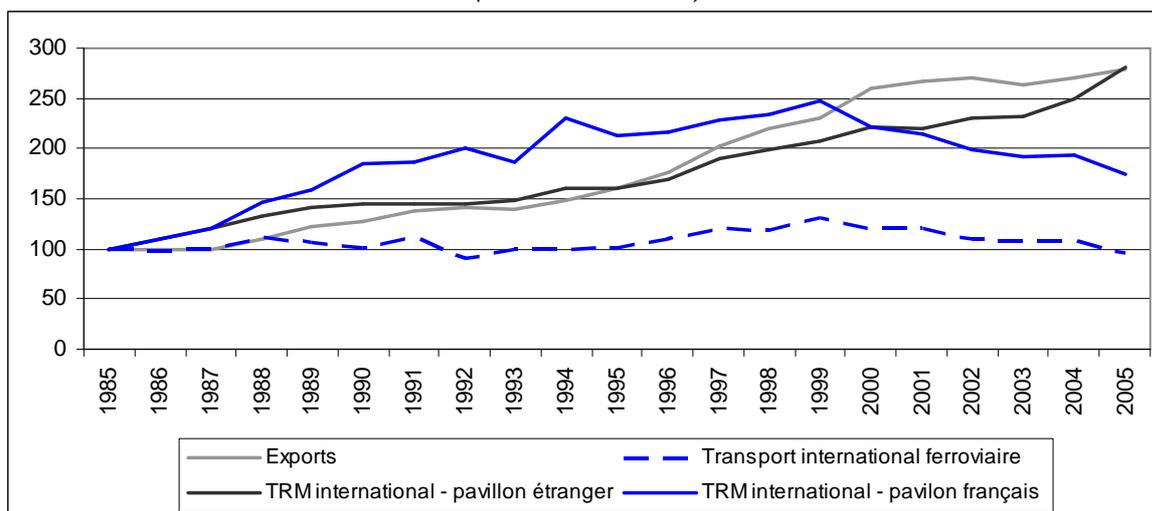
Selon cette estimation, qui méritera d'être discutée dans la suite des travaux, il serait ainsi nécessaire de former 20 à 25 000 nouveaux conducteurs par an. La mission cherchera en particulier à décliner cette estimation pour le seul transport routier de marchandises et à estimer l'influence des évolutions particulières de ce secteur qui n'auraient pas été prises en compte dans cette analyse générale.

3.2. Le recul du pavillon français à l'international est incontestable

3.2.1. Une très forte baisse du pavillon français sur les longues distances à l'international

Le graphique et le tableau¹⁰ ci-dessous montrent d'une part le très net repli du pavillon français depuis le début des années 2000 dans les marchés à l'international, d'autre part la forte baisse de 13,7 % de 2004 à 2005 du pavillon français dans le transport des marchandises à destination ou en provenance de l'étranger, alors que dans le même temps le pavillon étranger progresse de plus de 5 points :

Evolution du transport international de marchandises
(base 100 en 1985)



Source : Insee, Comptes de la nation base 200, et MTET/SESP
 Note : estimation en 2005 pour le TRM sous pavillon étranger
 Unités : transport en tonnes-kilomètre, exports aux prix de 2000

(10) Ce tableau est en cours de révision à partir de la dernière enquête TRM, dont les résultats devraient être connus à la fin du premier semestre 2007.

Le transport routier de marchandises sur le territoire français
(en milliards de t-km, évolutions en 96)

	2003	2004	2005	2005/2004
Pavillon français (2)	209,9	218,5	214,0	- 0,2
National (PTAC > 3,5 t)	171,2	179,2	177,0	- 1,2
Compte propre	31,7	30,4	30,5	0,3
Compte d'autrui	139,4	148,9	146,5	- 1,6
International (PTAC > 3,5 t)	17,7	17,8	15,4	- 13,7
National (PTAC <= 3,5 t) (1)	20,6	21,0	21,3	1,4
Transit	0,4	0,4	0,3	ns
Pavillon étranger (2)	68,9	82,9	85,7	3,4
Transit	40,7	50,5	50,8	0,6
International	24,4	27,5	29,1	5,5
Cabotage	3,8	4,8	5,8	20,7
Tous pavillons	278,8	301,4	299,7	- 0,5
TRM national	195,6	205,1	204,2	- 0,5
TRM international	42,1	45,3	44,4	- 2,0
Transit	41,1	50,9	51,1	0,4
TRM hors	237,7	250,5	248,6	- 0,7

Source : MTETM/SESP

(1) les transports routiers réalisés par les VUL sont classés intégralement en transports nationaux

(2) le pavillon d'un pays est ici défini comme l'ensemble des véhicules immatriculés dans le pays

Le paragraphe suivant, extrait des Comptes transports de la nation pour 2005, donne quelques éléments d'explication de ce recul du pavillon :

« Loin de la moyenne européenne où les pavillons nationaux représentent 45 % des échanges internationaux routiers de leur pays, le pavillon français assure, en 2004, 24 % des échanges impliquant la France (figure M2b.1). Cette proportion place le pavillon français en dernière position en Europe. Les pavillons partenaires, c'est-à-dire ceux des pays avec lesquels la France échange, couvrent 63 % de ses échanges et les pavillons tiers 13 %.

En recul vis-à-vis de l'ensemble de ses partenaires, le pavillon français est particulièrement touché par le renforcement de ses concurrents espagnol et allemand, pays qui sont ses principaux partenaires commerciaux. Au total, le pavillon français perd 3 points de parts de marché chaque année, passant de 36 % en 2000 à 24 % en 2004 (en tonnes-kilomètres totales réalisées à l'international).

Au sein de l'UE 15, les pavillons allemand et espagnol, les plus importants d'Europe, sont ceux qui se développent le plus rapidement à l'international. Le pavillon espagnol bénéficie du développement rapide des échanges de son pays et gagne des parts de marché à l'international. Le pavillon allemand se renforce également en gagnant des parts de marché dans les échanges de son pays mais aussi dans les échanges entre pays tiers.

Les pavillons des pays de l'est européen, nouveaux entrants dans l'Union européenne, représentent 20 % des échanges internationaux routiers de la zone. Leur place beaucoup plus faible dans les échanges impliquant la France traduit le poids peu élevé des relations commerciales de celle-ci avec ces pays. »

Selon le SESP, le pavillon français est en très net recul sur les échanges internationaux lorsqu'il s'agit de longues distances : les tonnes-kilomètres réalisées sur des trajets en charge de plus de 1000 km ne représentent plus que 40 % des tonnes-kilomètres effectuées sur ces mêmes trajets en 1996. Par contre, sur les trajets inférieurs à 300 km, la place du pavillon français est restée relativement stable.

3.2.2. Quelques facteurs défavorables à la compétitivité du pavillon français qui ne suffisent toutefois pas, à eux seuls, à expliquer ce recul

Plusieurs facteurs peuvent expliquer, du moins en partie, cette baisse du pavillon français dans les échanges internationaux :

- l'importance des accises sur le gazole : dans sa taxation du gazole, la France est le troisième des vingt-sept pays de l'Union européenne (derrière le Royaume-Uni et l'Allemagne). Mais ce classement change, et la France se retrouve en sixième place (derrière les trois pays précédemment évoqués, ainsi que la Slovaquie, la Suède et l'Italie) si l'on tient compte des possibilités de remboursement – partiel – de la TIPP¹¹ ;
- le temps de conduite : l'étude confiée par le Comité national routier au cabinet Prognos et réalisée de février 2002 à avril 2003, sur 8 pays de l'Europe des quinze a montré que le temps de conduite en France était le plus faible des pays étudiés. Il convient toutefois de noter que cette étude ne tient pas compte de la mise en œuvre de la nouvelle directive sur le temps de travail (dont la transposition n'est pas achevée dans l'ensemble des pays de l'Union européenne) ;
- la même étude montre que la France est l'un des pays dans lequel les charges patronales sont les plus élevées (derrière l'Italie et la Belgique) ;
- toujours selon la même étude, la France n'arrive qu'en sixième position pour le coût total annuel d'un conducteur, mais elle se situe au premier rang lorsqu'il s'agit du coût unitaire du temps de conduite ;
- la structure même de nos échanges internationaux : de manière simplifiée, un pavillon national assure une plus grande partie du transport de marchandises à l'exportation qu'à l'importation. La meilleure balance commerciale de l'Allemagne avantage ainsi le pavillon allemand en première analyse ;
- le contrôle de la bonne application de la réglementation : la productivité du transport routier de marchandises dépend fortement de la bonne application de la réglementation et donc de l'efficacité des systèmes de contrôle mis en œuvre au niveau aussi bien français qu'européen.

Cependant, même si les chiffres 2005, qui restent à analyser, semblent montrer un recul de ce pavillon, le contexte hollandais dans lequel les conducteurs sont parmi les mieux payés en Europe est là pour nous rappeler que l'analyse doit être menée de manière globale, en prenant en compte la situation de l'ensemble du secteur, et avec beaucoup de prudence.

De plus un certain nombre de facteurs peuvent au contraire exercer une influence positive sur la situation des entreprises : le raccourcissement des délais moyens de paiement aux entreprises de transport à 30 jours à la suite de la mesure législative adoptée le 5 janvier 2006 (article 26), ce qui a conduit à une situation de trésorerie jugée supérieure à la normale par la profession (enquête d'opinion de la banque de France de novembre 2006), le remboursement aux entreprises de la TVA sur les péages versée entre 1996 et 2000, l'indexation du prix du carburant dans les prix des marchés du transport, prévue par la loi et constatée de fait en 2006. Enfin, comme indiqué au début de ce paragraphe, le remboursement d'une partie de la TIPP, même s'il n'est demandé que par environ la moitié des entreprises du transport routier de marchandises – ce qui peut sembler curieux –, améliore la situation financière du secteur.

3.2.3. Le devenir du cabotage : un élément clef de l'avenir du secteur routier du transport de marchandises

Le traité de Rome évoquait (article 61) la possibilité pour un transporteur d'exercer son activité, quel que soit le mode, dans tout autre Etat de la Communauté : « La libre circulation des services,

¹¹ Selon les chiffres du 22 janvier 2007 de la Commission européenne présentés dans le tableau figurant dans le paragraphe 2-4.

en matière de transports, est régie par les dispositions du titre relatif aux transports », mais subordonnait cette possibilité aux dispositions de l'article 75 du titre IV¹².

Pour les transports routiers, il faut attendre 1985 pour que la Cour de justice des Communautés européennes, saisie par le Parlement européen, établisse un constat de carence du Conseil et décide que : « Le transport international de marchandises et de personnes doit être ouvert à toutes les entreprises de la Communauté et ne doit pas faire l'objet de discrimination en raison de la nationalité ou du lieu d'établissement du transporteur ».

L'ouverture du cabotage aux transporteurs étrangers s'inscrit ensuite de manière cohérente dans le processus d'intégration du marché européen, tout en y apportant, du moins théoriquement, de sérieuses restrictions :

- le règlement 4059/89 du 21 décembre 1989 précise qu'un transporteur d'un Etat membre peut, sous certaines conditions, travailler n'importe où sur le territoire de la Communauté ;
- le règlement (CEE) n° 3118/93 du Conseil du 25 octobre 1993 fixe les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un Etat membre : il définit le cabotage comme l'activité consistant pour un transporteur de marchandises par route pour compte d'autrui, titulaire de la licence communautaire, à effectuer *à titre temporaire* des transports nationaux de marchandises par route pour compte d'autrui dans un autre Etat membre, sans y être établi.

En fait, le cabotage couvre plusieurs deux types d'activités, en particulier :

- la recherche d'un complément de chargement, lors d'une activité internationale de transport comportant un retour à vide.
- la participation à des campagnes temporaires de transport, telles que les campagnes saisonnières (betteraves, céréales, etc.).

Dans cette acception, le cabotage devrait rester exceptionnel, mais toute la difficulté réside dans la définition de son caractère temporaire : il n'a pas en effet vocation à ouvrir le marché intérieur et à mettre en concurrence les transporteurs sur le marché domestique (l'entreprise qui envisage une activité permanente de transport intérieur dans un Etat membre est toujours tenue de s'y établir).

Dans une communication interprétative de novembre 2004, la Commission écrit ce qui suit :

« Les développements économiques et les analyses juridiques relatifs aux opérations de cabotage routier démontrent qu'une interprétation du caractère temporaire de ces opérations est indispensable, notamment pour éviter la prolifération des règles et pratiques instaurées par les Etats membres. » La Commission propose donc l'interprétation suivante :

Les critères d'appréciation d'une opération de cabotage à titre temporaire doivent répondre à la définition fixée par la Cour de Justice : la durée, la fréquence, la continuité et la périodicité de la prestation de service. En tout état de cause, un examen individuel de chaque situation concrète devra être établi sur cette base. La Commission évaluera donc les cas concrets au vu des critères fixés par la Cour avec une tolérance pour une limite nationale fixée dans le temps de un à deux mois maximum. En tout état de cause, est considérée comme non autorisée par le Règlement N° 3118/93 une activité d'un transporteur non établi dans l'état d'accueil sur le territoire de cet Etat :

- qui est permanente, exercée continuellement ou d'une manière régulière ;

¹² La rédaction de l'article 75 est la suivante : « En vue de réaliser la mise en œuvre de l'article 74 et compte tenu des aspects spéciaux des transports, le Conseil, statuant à l'unanimité jusqu'à la fin de la deuxième étape et à la majorité qualifiée par la suite, établit, sur proposition de la Commission et après consultation du Comité économique et social et de l'Assemblée :

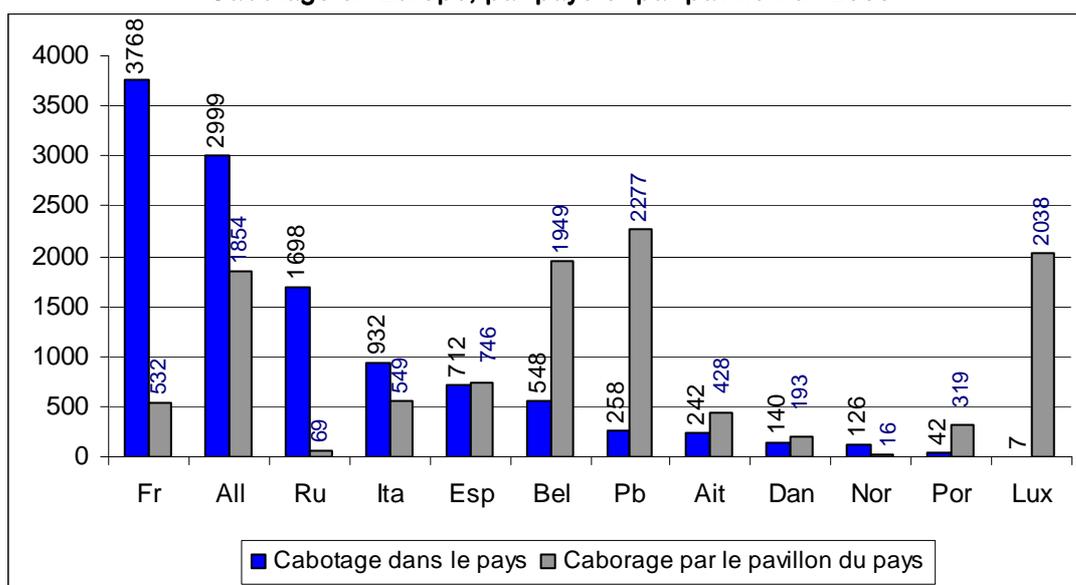
a) des règles communes applicables aux transports internationaux exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres ;
b) les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux dans un Etat membre »

- ou qui est effectuée systématiquement et non seulement selon les circonstances ;
- ou qui entraîne que le véhicule du transporteur non établi ne quitte jamais le territoire de l'Etat d'accueil. »

Ce texte ne facilite guère la distinction entre le cabotage autorisé, et celui qui ne l'est pas. En outre, faute d'un système de contrôle adéquat et compte tenu de la difficulté de réglementer une telle autorisation, le cabotage risque de conduire à l'ouverture progressive du marché intérieur à des concurrents étrangers, à un degré qu'il est, à ce stade, difficile de préciser. Par ailleurs, même s'il convient de poursuivre l'investigation, il est clair que les chiffres du cabotage révèlent la stratégie d'ouverture à l'international des différents pavillons européens et traduisent les différentes contraintes tant sociales, fiscales et techniques auxquelles sont confrontés les transporteurs et qu'ils cherchent à réduire.

Les marchés de transport locaux peuvent être perturbés fortement par l'augmentation de l'offre et ce d'autant plus que les conditions d'exploitation sont très différentes entre les pays : pour la France, on observe que si la part actuelle du transport intérieur de marchandises réalisée sous pavillon étranger reste encore faible en valeur¹³, celle-ci ne cesse d'augmenter. Selon les études du service statistique du ministère chargé des transports, (SESP), le cabotage représenterait, en France, un peu plus de 2 % de l'activité du transport et l'augmentation serait de l'ordre d'un milliard de tonnes-kilomètres par an depuis 2003. On notera enfin que tous les pays ne sont pas touchés de la même manière par ce phénomène et qu'il concerne en premier lieu la France qui présente une situation très particulière, puis l'Allemagne et le Royaume Uni.

Cabotage en Europe, par pays et par pavillon en 2003



Données en millions de tonnes-km, Source : DAEI/SESP - 2003 (enquêtes TRM française et européennes), référence, PREDIT, Rapport provisoire ASTRE 2006

Certes, pour éviter les distorsions de concurrence, le transporteur international est soumis, pour le cabotage, à certains aspects du droit du pays dans lequel il effectue cette prestation. En France, une première tentative d'encadrement de la pratique a conduit à limiter, par circulaire, la durée du cabotage à une semaine : le Conseil d'Etat l'a annulée en considérant que le ministre des transports était incompétent sur le sujet. Dans un deuxième temps, un décret du 10 octobre 2004, précédant de quelques jours la communication de la commission, a fixé la limite du cabotage à dix jours consécutifs, ou à quinze jours sur une période de soixante jours. Enfin la loi de 2005, qui était obligatoire pour pouvoir sanctionner l'exercice illégal de la profession et pour pouvoir immobiliser un véhicule, fixe une double limitation à la durée autorisée pour le cabotage :

- pas plus de 30 jours consécutifs,

(13) On évalue de manière générale la part du cabotage par rapport à l'ensemble du transport à moins de 1% des tonnes-kilomètres réalisées par l'ensemble des pavillons des quinze pays.

- pas plus de 45 jours sur une période de 12 mois.

Le décret d'application est actuellement en préparation, il instaure en particulier un carnet de cabotage permettant le contrôle du respect de la réglementation.

Plusieurs autres Etats membres étudient également les conditions de mise en œuvre sur leur territoire de réglementations nationales additionnelles aux dispositions réglementaires européennes, tout en appelant de leurs vœux une clarification de la réglementation au niveau communautaire (l'Allemagne, la Finlande, la Suède et l'Autriche ont adressé à la Commission européenne, en mars 2006, une lettre commune pour appeler son attention sur la nécessité d'un meilleur encadrement communautaire du cabotage routier de marchandises).

En fait, l'absence d'harmonisation conduit à une concurrence importante pour les transporteurs nationaux. La Commission européenne a mené récemment un travail important et très constructif sur le cabotage routier de marchandises, en conduisant tout d'abord une étude d'impact puis en consultant les Etats membres et des professionnels. Cette consultation, qui s'inscrit dans l'objectif général de la Commission de « mieux légiférer », a été organisée durant l'été 2006 et a donné lieu à 67 contributions, dont quinze en provenance d'Etats membres, dont la France.

Dans le cadre de sa consultation, la Commission a présenté deux grandes options de référence pour définir un encadrement communautaire du cabotage routier de marchandises :

Une option « A », consistant à autoriser le cabotage pour une période consécutive relativement longue, mais limitée à quelques mois par an : par exemple 30 jours consécutifs, mais uniquement sur une période de 60 jours par an, avec nécessité de créer un document de contrôle du type « carnet de bord ». Cette première option correspond aux principes du dispositif mis en place en France et en Italie.

Une option « B » s'appuyant sur la notion de « cabotage consécutif », consistant à autoriser le cabotage pour un nombre de prestations limitées et sur une courte période consécutive à un transport international : par exemple, 2 ou 3 opérations de cabotage consécutives à un transport international, sans qu'il soit nécessaire de tenir un carnet de bord, après quoi le véhicule devrait quitter l'Etat membre d'accueil dans un délai qui pourrait être de 7 jours.

La notion de « cabotage consécutif » proposée par la Commission est extrêmement intéressante et de nature à régler efficacement et simplement la question du cabotage. Cette solution était évoquée dans le mémorandum français de décembre 2005, elle est reprise positivement par la France dans sa réponse à la consultation écrite de la Commission.

La consultation de la Commission a fait apparaître une quasi-unanimité sur la nécessité de trouver une définition des conditions d'exercice du cabotage qui soit à la fois simple, claire et contrôlable. En ce qui concerne la solution elle-même, les réponses ont été très diverses. Cependant, il semble que l'approche consistant à revenir à la conception originale du cabotage (éviter les parcours à vide en transport international) – et donc de le relier à un voyage international – remporte une large adhésion. A priori, c'est sur cette base que la Commission devrait faire, en avril 2007, des propositions pour modifier le règlement communautaire.

3.2.4. Le développement de l'activité des ports français pourrait être un facteur de développement du pavillon

Dans une économie de plus en plus mondialisée, l'importation de marchandises par le mode maritime est appelée à continuer à croître fortement. Le rapport du Conseil général des Ports et Chaussées de prospective à 2050 rappelle que le trafic annuel des ports français s'élevait en 2002 à 350 millions de tonnes, dont environ 50 % de produits pétroliers, 25 % de vrac solides et 25 % de marchandises diverses, que ce dernier croît actuellement très rapidement, notamment pour sa composante trafic de conteneurs, qui représente 30 millions de tonnes réparties pour l'essentiel entre les ports du Havre et de Marseille à raison de deux tiers un tiers et que d'ici à 2050, ce trafic de conteneurs pourrait être multiplié entre trois et cinq fois selon les scénarios.

Une telle perspective amène à s'interroger non seulement sur les possibilités ou les nécessités d'extension des terminaux à conteneurs, ainsi que sur les accès terrestres nécessaires, mais surtout sur l'attractivité de ces deux ports.

Aujourd'hui les deux tiers des conteneurs maritimes à destination ou en provenance de la France utiliseraient des ports situés hors de France et seraient ensuite transportés, bien souvent par la route et de plus en plus sous pavillon étranger.

L'amélioration de l'attractivité des ports français, de même que celle de leur desserte, par les différents modes, constitue ainsi un enjeu important pour le transport de marchandises dans le futur, et probablement pour la part du pavillon français. C'est un point que le groupe de travail regardera de près, même s'il est vrai que la priorité doit être donnée à la desserte par le ferroviaire, le fluvial et le maritime. En outre, le développement d'activités logistiques liées aux dessertes portuaires constitue un des éléments structurants du transport sous pavillon français. Cette thématique conduira également la mission à examiner celles des plates-formes aéroportuaires qui pourraient s'avérer créatrices de nombreux emplois dans le secteur.

3.2.5. La logistique : une opportunité d'accroître la valeur ajoutée du transport routier de marchandises

Les effets, dans le domaine du transport routier de marchandises, des évolutions de la logistique et en particulier de l'apport des nouvelles technologies ont modifié profondément ce secteur et continuent d'ailleurs de l'influencer fortement. De très nombreux travaux ont été menés sur ces transformations qui insistent sur l'influence de la logistique sur le transport :

- une étude du SESP¹⁴ entrant dans le projet européen REDEFINE a analysé, pour la période 1980-1995, la relation entre production, logistique, transport et trafic : la double augmentation de la taille moyenne des véhicules et de leur coefficient d'utilisation (combinant leur chargement et leur pourcentage de parcours en charge) a absorbé sur la période considérée, la quasi-intégralité de la croissance du transport : + 43 % des tonnes-kilomètres se sont traduites par + 3 % de véhicules-kilomètres. A l'inverse, les évolutions des véhicules-kilomètres et des tonnes-kilomètres semblent très voisines depuis 1996 (source SESP) ;
- le rapport du Conseil général des Ponts et chaussées sur le développement des implantations logistiques en France et ses enjeux pour les politiques d'aménagement montre que la plus grande partie des centres européens de distribution se localisaient dans la décennie 1985-1995 au Benelux, en particulier autour des ports d'Anvers et de Rotterdam. Un rééquilibrage a lieu depuis, notamment au bénéfice de la France. Alors que 21 Centres européens de distribution s'étaient implantés au Benelux entre 1986 et 1990 puis 14 entre 1991 et 1995, ce nombre s'est réduit à 5 entre 1996 et 1999 (source : Ernst & Young). Une des raisons de cette évolution est la saturation des accès routiers à ces ports. La création de zones logistiques modernes en France constitue vraisemblablement une autre raison.

Un certain nombre d'entreprises issues du transport routier ont étendu leurs activités vers la logistique de manière à apporter une valeur ajoutée sur l'ensemble d'une chaîne pouvant couvrir, outre le transport, l'entreposage, la manutention, l'emballage, mais aussi du conseil, de l'aménagement, de l'investissement et de la gestion immobilière, des services en informatique...

Au-delà des deux exemples cités ci-dessus, la mission devra s'interroger sur les conséquences possibles du développement de la logistique dans le transport routier de marchandises qui transforme ce métier en un service à plus haute valeur ajoutée.

(14) *Le développement des implantations logistiques en France et ses enjeux pour les politiques d'aménagement*, rapport de mars 2003 du groupe de travail, présidé par Dominique Becker, du Conseil général des Ponts et chaussées, page 49.

3.3. La nécessaire réduction des émissions de CO₂

Depuis 1990, année de référence pour le protocole de Kyoto, les émissions de gaz à effet de serre des transports ont augmenté de 22%. La réduction des émissions de CO₂ s'avère donc nécessaire au regard des engagements nationaux et internationaux de la France : stabilisation en 2010, réduction au niveau européen de -20% d'ici 2020, réduction par 4 envisagée à l'horizon 2050 dans la loi POPE du 13/07/05.

3.3.1. *La réduction de nos émissions de gaz à effet de serre est une nécessité absolue...*

Le dernier rapport du GIEC de février 2007 sur le bilan 2007 des changements climatiques souligne que le réchauffement du système climatique est sans équivoque.

Le rapport d'étape de novembre 2006 de la commission énergie, mise en place à la demande du Premier ministre par le Centre d'analyse stratégique, en tire les conclusions suivantes :

« Face à l'extrême gravité du défi climatique, les incertitudes dans la quantification des conséquences des émissions de gaz à effet de serre ne doivent cependant en aucun cas dissuader les responsables d'agir avec détermination. Il convient tout d'abord d'engager des actions immédiates utilisant tous les leviers disponibles susceptibles de porter effet à moyen terme, afin de se placer sur une trajectoire permettant de faire face aux divers scénarios envisageables à long terme. Il s'agit aussi et simultanément de se préparer aux défis du long terme en lançant des politiques qui, telles l'aménagement du territoire, les évolutions sociétales ou les politiques de recherche, ne pourront avoir d'effet que sur la longue durée. »

Dans un contexte où la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre s'imposera tôt ou tard, la France, dans le cadre européen, se doit d'avoir une politique énergétique se fixant des objectifs ambitieux en matière de réduction d'émissions de CO₂. Bien que n'épuisant pas le sujet non moins brûlant de la sécurité d'approvisionnement de notre pays, une telle politique aura comme première conséquence une réduction de la consommation des hydrocarbures importés et donc une amélioration de l'indépendance énergétique de la France. Suffisamment adaptative pour tenir compte des incertitudes du contexte géopolitique mondial et conduite rationnellement, avec le double souci de l'efficacité économique et de l'équité sociale, cette stratégie ne devrait en aucune manière compromettre les chances de notre pays de connaître un développement économique et social satisfaisant au cours des prochaines décennies. »

Elle précise en outre qu'elle « considère que d'un point de vue politique, compte tenu des incertitudes qui subsistent tant sur l'évaluation du risque climatique et de ses conséquences socioéconomiques que sur les difficultés de mise en œuvre au niveau mondial d'une politique de maîtrise des émissions de gaz à effet de serre, la prudence impose d'être ambitieux et de ne remettre en cause [à l'horizon 2050] ni l'objectif de division par 2 des émissions au niveau mondial, ni l'objectif "facteur 4" qui en découle ».

Dans ce domaine, le Conseil européen des 9 et 10 mars 2007 a adopté trois objectifs contraignants pour 2020 :

- une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 20 % pour l'ensemble de l'Union européenne, voire de 30 % si l'ensemble des pays développés font de même ;
- une augmentation de la part des énergies renouvelables à 20 % de la consommation : la répartition des charges entre les différents Etats membres de l'Union européenne devrait faire l'objet de propositions de la part de la Commission au troisième trimestre 2007 ;
- une proportion minimale contraignante de 10 % de biocarburants dans la consommation totale d'essence et de gazole destinée au transport au sein de l'Union européenne, cet objectif devant être réalisé d'ici 2020 par tous les Etats membres, et ce à un coût raisonnable. Le caractère contraignant de ce seuil se justifie, sous réserve que la production ait un caractère durable, que des biocarburants de seconde génération soient mis sur le marché et

que la directive sur la qualité des carburants soit modifiée en conséquence pour prévoir des niveaux de mélange adéquats.

Dans ce contexte, le transport routier devra participer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

3.3.2. La réduction des émissions de gaz à effet de serre doit être appréhendée au regard de la croissance projetée du transport routier de marchandises...

Cette question, particulièrement complexe, suppose de s'appuyer sur des scénarios d'évolution du transport de marchandises, A défaut de recréer un exercice complet de prévision, la mission cherchera à s'appuyer sur les travaux existants pour évaluer les principales données quantitatives du secteur à l'horizon 2015.

Les dernières prévisions de trafic du ministère des transports, en cours de finalisation, montrent que, sous certaines hypothèses d'évolution de la croissance économique, du trafic ferroviaire et du prix des carburants¹⁵, le trafic routier de marchandises pourrait passer de 257 milliards de tonnes-kilomètres en 2002 à une valeur en 2025 comprise entre 343 et 382 milliards de tonnes-kilomètres (avec une probabilité de 90 %).

Ces prévisions n'intègrent pas les mesures supplémentaires qui pourraient découler soit des travaux de la Commission énergie, soit du travail du groupe « Transport, urbanisme, effet de serre » mis en place par les ministères chargés des transports, de l'équipement et de l'environnement. Elles doivent donc être mises en perspective pour tenir compte d'un développement du trafic routier qui pourrait être moindre. Les valeurs d'élasticité du trafic au prix des carburants utilisés dans cette modélisation devront être également regardées.

La communication de juin 2006 de la Commission au Conseil et au Parlement européen relative à l'examen à mi-parcours du Livre blanc sur les transports envisage pour sa part une croissance du transport routier de marchandises d'environ 55 % de 2000 à 2020.

3.3.3. La réduction des émissions de gaz à effet de serre par les reports modaux et les progrès technologiques doit être évaluée ...

Même si leur organisation est différente, plusieurs pays européens présentent une part modale du ferroviaire plus élevée qu'en France. Ainsi, pour faire face aux obligations de réduire les émissions de gaz à effet de serre, les experts s'accordent à penser qu'il faut, en tenant compte des évaluations socioéconomiques nécessaires, favoriser autant que faire se peut, et à des coûts raisonnables, le report de la route vers le fer, le fluvial ou le maritime.

Cependant, à ce jour, ni le report modal vers les autres modes, ni le progrès technologique ne semblent permettre d'espérer obtenir une division par quatre des émissions de gaz à effet de serre dans le domaine du transport routier de marchandises : les perspectives 2025 du ministère des transports établissent ainsi une prévision d'émission de 38 millions de tonnes de CO₂ pour 37 en 2002 (et 27 en 1990, soit une augmentation de 37%) en prenant en compte les effets du report modal, les progrès technologiques attendus, le développement des biocarburants (taux d'incorporation compris entre 10 % et 20 % en 2025) ainsi que les autres mesures prévues par le Plan climat.

Deux arguments peuvent aider à comprendre ce résultat assez modeste :

- les transports ferroviaire et fluvial ne représentent aujourd'hui que 20 % des tonnes-kilomètres si bien que leur doublement d'ici à 2025, jugé comme extrêmement difficile, ne

(15) Cet exercice prend comme une hypothèse une croissance du PIB de 1,9 %, une loi de probabilité pour le prix des carburants (caractérisée par un prix toujours supérieur à 35 \$, une valeur moyenne de 65 \$ et une probabilité de 95 % d'être inférieur à 100 \$ le baril).

suffirait pas à absorber la croissance du transport routier attendue. La mission devra cependant se pencher à nouveau sur les possibilités, et les conditions, d'un transfert modal plus significatif ;

- le rendement de la motorisation des poids lourds serait proche de l'optimum physique.

En outre, le recul, en France en tout cas, de la part modal du fret ferroviaire est continu depuis le début des années 1970 : à cette date, le transport ferroviaire représentait 30 % des tonnes-kilomètres réalisés ; en 1985, il en était à 20 %. Aujourd'hui, ce chiffre est de 12 à 13 %. Plusieurs raisons structurelles expliquent cette tendance : le déclin de certaines industries lourdes (production de charbon, sidérurgie...), la croissance considérable du transport de produits finis, le conditionnement en palettes qui conduit à une diminution de la taille des envois... Le plan fret lancé en 2003 par la SNCF cherche à redresser la situation financière de la branche fret de l'entreprise pour, à terme, inverser cette tendance, mais les premiers résultats ne sont pas entièrement convaincants.

Les tableaux et les deux paragraphes ci-dessous, extraits d'une note rédigée en octobre 2002 par Jean-Noël Chapulut, reprise dans l'audit du CGPC et de l'IGF de mars 2003 sur les grandes infrastructures de transport, précisent cette évolution des parts modales.

Evolution des tonnages transportés (en millions de tonnes)

	1980			2000		
	Fer	Route	Total	Fer	Route	Total
Produits agricoles et alimentaires	27,3	297	324,3	27,6	418	445,6
Produits énergétiques	44,5	106	150,5	14	81	95
Matières premières et demi produits	111	903	1 014	70,5	1 007	1 077,5
Produits manufacturés	22,6	166	188,6	29,6	412	441,6
Total	205	1 472	1 677	142	1 918	2 060

Evolution des tonnes-kilomètres transportées (en milliards de T-km)

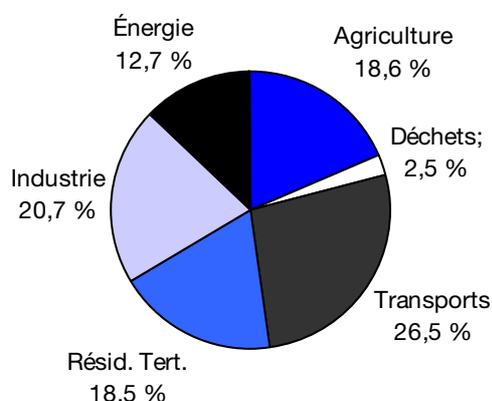
	1980			2000		
	Fer	Route	Total	Fer	Route	Total
Produits agricoles et alimentaires	13	28,8	41,8	11,2	53,3	64,6
Produits énergétiques	8,8	6,6	15,4	4,9	7,1	12
Matières premières et demi produits	31,2	37,3	68,5	21,4	51,1	72,5
Produits manufacturés	11,8	25,4	37,2	17,9	72,1	90
Total	66,4	98,1	164,5	55,5	183,6	239,1

« La croissance des tonnes-kilomètres est due davantage à l'augmentation des tonnages, + 22,8 %, qu'à l'augmentation des distances moyennes, + 18,3 %.

Ces deux tableaux montrent assez clairement que la croissance des transports est essentiellement due aux produits manufacturés, accessoirement aux produits agricoles et agroalimentaires. Ce sont les deux catégories pour lesquels le déséquilibre entre la route et le fer est le plus important et il s'est accru sur la période. La part de marché du fer pour les produits manufacturés est passée, en tonnes-kilomètres, de 32 % en 1980 à 20 % en 2000 ».

3.3.4. *La réduction des émissions de CO₂ du transport routier de marchandises, même difficile, est une nécessité*

Répartition des émissions de GES en France en 2005 par secteur



Source : CITEPA / Inventaire CCNUCC, décembre 2006

Aujourd'hui, le secteur des transports représente un peu moins de 27 % des émissions nationales de gaz à effet de serre, ce qui en fait le premier secteur émetteur et celui qui a connu la plus forte croissance avec 22 % d'augmentation entre 1990 et 2005. Le transport routier de marchandises représente 7 % des émissions nationales. La part imputable aux véhicules utilitaires légers, qui pourrait être significative, devra être précisée.

Récapitulatif des émissions du secteur des transports

En kteqCO ₂		1990	2002
Transport routier	CO ₂	108 793	129 649
Aérien	CO ₂	4 541	5 522
Ferroviaire	CO ₂	1 070	743
Fluvial	CO ₂	236	206
DOM-TOM	CO ₂	2 610	3 022
Navigation	CO ₂	1 660	2 226
Autres	CO ₂	213	583
Autres gaz	HFC	0	2 660
	CH ₄	765	483
	N ₂ O	1 624	4 148
Total GES		121 512	149 243

Emissions de CO₂ du secteur des transports routiers par type de véhicules

En MtCO₂

Emissions de CO ₂	Rappel 1990	Rappel 2002
Transport routier intérieur		
Véhicules légers	81	92
Poids lourds	27	37
Total secteur des transports	122	149
Dont CO ₂ transport routier	109	130

La loi de programme fixant les orientations de la politique énergétique, dite loi Pope (2005), est ainsi rédigée : « La lutte contre le changement climatique est une priorité de la politique énergétique qui vise à diminuer de 3 % par an en moyenne les émissions de gaz à effet de serre

de la France... La France soutient la définition d'un objectif de division par deux des émissions mondiales de gaz à effet de serre d'ici à 2050, ce qui nécessite, compte tenu des différences de consommation entre pays, une diminution par quatre ou cinq de ces émissions pour les pays développés ».

A ce stade, deux conclusions s'imposent :

- la division par quatre des émissions de gaz à effet de serre sera difficile à obtenir et nécessitera des efforts dans tous les secteurs ;
- un objectif, même plus modeste, dans le transport routier de marchandises, nécessitera sûrement la mise en place de nombreux outils sur lesquels la mission devra se pencher, en essayant d'évaluer les impacts, les avantages et les inconvénients de telle ou telle mesure notamment pour l'emploi et la compétitivité du pavillon français.

Une attention particulière sera portée à l'évolution des véhicules utilitaires légers qui peuvent représenter en même temps un surcroît d'émissions de CO₂ lorsqu'ils se substituent à des poids lourds dont le chargement est optimisé et, d'autre part, un gain global s'ils assurent de manière optimisée la distribution de marchandises auprès du consommateur en évitant ainsi un grand nombre de déplacements individuels. Ce bénéfice se trouvera naturellement fortement accentué en cas de généralisation de la technique du véhicule hybride, ou de toute autre technique équivalente du point de vue de l'efficacité, du coût, et de la réduction des émissions.

3.4. Un déficit d'image du transport routier de marchandises dans l'opinion publique

3.4.1. Plusieurs sondages révèlent la mauvaise image du transport routier de marchandises et des poids lourds dans l'opinion publique

En juin 2005, le Credoc a réalisé une enquête sur le thème des conditions de vie et des aspirations des Français auprès de 2007 personnes, représentatives de la population âgée de 18 ans et plus, sélectionnées selon la méthode des quotas. Au cours de cette enquête, ont été posées un certain nombre de questions sur l'image des poids lourds.

Si l'enquête a montré que l'automobile faisait partie intégrante de la vie des Français, quatre enseignements principaux peuvent être retenus vis-à-vis du transport routier de marchandises :

- la présence des poids lourds dans la circulation n'est pas particulièrement bien perçue : près de huit Français sur dix estiment que les poids lourds sont dangereux (39 % « très » dangereux et 39 % « assez » dangereux). Les non-conducteurs font preuve d'une sévérité plus forte (85 % parlent de dangerosité) que les automobilistes (77 %) ou les titulaires du permis poids lourds (64 %). La dangerosité est encore plus évoquée par les femmes, les personnes âgées et les catégories favorisées ;
- la gêne est davantage ressentie sur les petites routes : la gêne imputée aux poids lourds est inversement proportionnelle à la taille des axes empruntés : 30 % des enquêtés estiment que la présence des poids lourds sur les petites routes départementales constitue une gêne « insupportable », contre 15 % sur les grandes routes nationales et 13 % sur les autoroutes. Ce sont les non-conducteurs qui se déclarent les plus préoccupés. Mais si les titulaires du permis poids lourds sont moins sévères, il faut bien constater que 40 % d'entre eux se disent eux-mêmes gênés par les camions sur les axes non-autoroutiers ;
- les événements météorologiques comme la pluie (27 %) ou le brouillard (23 %) arrivent en tête des facteurs aggravants des désagréments causés par la présence des poids lourds. Sont ensuite évoquées l'étroitesse des voies de circulation (20 %) et la densité de la circulation (16 %). Ce sont surtout les personnes de plus de 40 ans qui se déclarent perturbées par les conditions météorologiques. Les jeunes, quant à eux, semblent relativement plus sensibles à l'étroitesse des routes et à la densité de circulation quand il s'agit de cohabiter avec les poids lourds ;

- les comportements à risque sont pointés du doigt : le non respect des distances de sécurité (43 %), la vitesse excessive de certains poids lourds (43 %) et l'utilisation de la file de gauche de l'autoroute (42 %) constituent, pour l'opinion, des gênes « insupportables » toutes les catégories socio-démographiques placent ces trois facteurs en tête des désagréments provoqués par la présence des camions. Les difficultés de dépassement sur les routes départementales et nationales sont à peine mieux supportés (elles génèrent 35 % des gênes dites « insupportables »). Arrivent ensuite des inconvénients jugés plus secondaires : le manque de visibilité lié au gabarit des poids lourds, la différence de taille entre les véhicules lourds et légers, l'idée que les camions ne voient pas les voitures sont des gênes qui ne recueillent jamais plus de 26 % des suffrages, de même que les difficultés de dépassement sur les autoroutes.

D'autres éclairages sur la perception des poids lourds par l'opinion publique permettent de préciser les résultats de ce sondage :

- le débat public, tenu dans le courant du premier semestre 2006, sur la problématique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien a montré l'hypersensibilité des personnes qui y ont participé aux accidents de poids lourds sur l'autoroute du sud et la crainte ressentie à l'égard des transports de matière dangereuse ;
- le récent sondage TLF-IPSOS réalisé en octobre 2006 montre que le secteur du transport et de la logistique a une bonne image auprès des Français (7 sur dix ont une bonne image de ce secteur), il révèle également que 58 % des sondés pensent que ce secteur n'a pas encore pris conscience des problèmes de pollution,
- celui commandé par Renault-Trucks auprès de l'IPSOS met en évidence la forte méconnaissance de l'opinion publique sur le transport routier de marchandises : près de 4 personnes sur dix évaluent à 50 % ou moins la part des marchandises acheminées par transport routier, et 12 % des Français seulement pensent que le mode routier sera encore le plus utilisé en 2050 ! L'image des poids lourds ou camions est plus controversée que dans le sondage Credoc : elle est positive pour 57 % des sondés (très bonne ou assez bonne image) et négative pour 42 % (assez mauvaise ou très mauvaise image). Le sentiment selon lequel il est urgent de revoir la question du transport routier en France en le limitant et en développant en parallèle les autres modes de transport prédomine largement (77 %), devant l'avis selon lequel on ne peut empêcher le transport routier de se développer en France mais qu'il faut résoudre les problèmes de sécurité et de pollution conséquents.

Il convient de souligner qu'aucun de ces sondages n'a porté sur la présence des poids lourds ou des véhicules utilitaires en ville. Son impact, qui a été peu mesuré, semble-t-il, jusqu'à présent mérite d'être pris en considération.

3.4.2. En l'absence d'actions complémentaires, l'augmentation prévisible du transport routier de marchandises devrait rendre la cohabitation de plus en plus difficile entre les poids lourds et les usagers en ville comme en interurbain

Les perspectives de croissance du transport routier de marchandises présentées dans le paragraphe 3.3 confirment une croissance notable, toutes choses égales par ailleurs, du trafic de poids lourds d'ici à 2025, alors même que la longueur du réseau routier n'augmentera plus que de manière marginale pour intégrer quelques autoroutes nouvelles (prévues par le Comité interministériel à l'aménagement du territoire du 18 décembre 2003), ainsi que des aménagements à 2 x 2 voies, ou des élargissements à 2 x 3 voies. Dans ces conditions, et même si les progrès des poids lourds ont été extrêmement importants depuis une vingtaine d'années dans la réduction des émissions de polluants ou dans le domaine de la sécurité routière, les difficultés de cohabitation risquent d'augmenter, que ce soit :

- en urbain,
- sur autoroute, notamment lors des dépassements de camion,

- ou encore sur les routes départementales ou nationales (difficultés de dépassement ou de stationnement).

L'amélioration de l'image du transport routier de marchandises passe ainsi non seulement par une meilleure communication sur la réalité de ce secteur mais aussi par la mise en place d'un certain nombre d'actions destinées à améliorer la cohabitation entre les poids lourds, voire les véhicules utilitaires légers, et les autres usagers ou à favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Elle est d'autant plus nécessaire que de cette image va dépendre, en partie du moins, le recrutement de dizaines de milliers de conducteurs dans les prochaines années.

4. Les pistes de réflexion pour un horizon 2015

Cette dernière partie recense les premières pistes de réflexions de la mission sur le transport routier de marchandises : celle-ci venant de commencer ses travaux, sans concertation avec les milieux professionnels, syndicaux ou associatifs, ces pistes ne préjugent en rien des solutions qui seront retenues ultérieurement sur un sujet aussi complexe.

Ces travaux seront menés sur un horizon 2015, la mission s'attachera cependant, dans la mesure du possible, à intégrer les enjeux à plus long terme de la lutte contre le changement climatique qui suppose la mise en place progressive de mesures dont les effets attendus dépassent cette date.

4.1. La nécessité d'une bonne compréhension de la situation actuelle du transport routier de marchandises et de son évolution

4.1.1. Les données statistiques doivent être précisées

La validité des conclusions auxquelles doit aboutir la mission suppose qu'elle puisse s'appuyer sur un diagnostic robuste conjuguant des informations statistiques et des travaux de nature plus qualitative. Trop souvent les argumentaires, les inquiétudes légitimes des uns et des autres reposent sur une vue partielle et biaisée de la situation faute d'analyses systématiques partagées. Dans ce domaine, lorsque l'information existe, elle reste relativement éclatée. Dans bien des cas elle demeure insuffisante voire difficile à mobiliser pour répondre aux questions qui se posent. Enfin, sur un certain nombre de points, elle est inexistante.

Compte tenu des statistiques disponibles, six exemples permettent d'illustrer la difficulté de répondre aux interrogations posées tant par les professionnels du secteur que par les pouvoirs publics :

- Comment aborder séparément la question du pavillon français et celle des entreprises ou des groupes français¹⁶ ? L'approche qui paraît la plus pertinente en termes d'emploi est celle des entreprises qui emploient du personnel résident en France, mais cette approche n'est pas aujourd'hui privilégiée dans les statistiques ;
- Comment appréhender et décrire les évolutions dans les différents secteurs du transport au-delà de la mesure brute des tonnes transportées (véhicules kilomètres, activités annexes, sous-traitance...) ? Le transport englobe un grand nombre de métiers, recouvre un grand nombre de secteurs aux évolutions très contrastées. Pour y parvenir, il faut désagréger les évolutions afin d'éviter de s'enfermer dans des discours généraux peu représentatifs des difficultés réelles du secteur ou de telle fraction du secteur et vérifier les résultats disponibles. Il faut également bien distinguer les évolutions relatives du compte propre et du compte d'autrui ;

(16) Nécessité de préciser la notion de « pavillon » en distinguant nationalité des entreprises, nationalité du tracteur qui correspond à la notion la plus couramment utilisée de « pavillon » (véhicules immatriculés en France), nationalité de la remorque, nationalité des chauffeurs et emploi de « nationaux », c'est-à-dire en fait de résidents en France soumis au droit social français.

- Comment appréhender la question de l'emploi et de son évolution dans le secteur ? En particulier, les créations réelles d'emploi dans la période 1990-2000 correspondent-elles véritablement aux chiffres fournis par les statistiques : ne masquent-elles pas, au moins partiellement, un transfert, sans évolution réelle de l'emploi, du compte propre au compte d'autrui ? A l'inverse, les pertes d'emploi de ces dernières années sont-elles aussi importantes qu'on l'annonce : quelle signification doit-on attribuer notamment à la baisse des effectifs mesurée par les statistiques dans le domaine de la messagerie ? Par ailleurs comment intégrer les évolutions dans le secteur de la distribution urbaine marqué par le développement massif de l'utilisation des véhicules légers ? Y a-t-il un report d'emploi sur les livraisons des marchandises en VUL à partir des plates-formes logistiques ? Comment identifier les marchés pertinents créateurs d'emplois ?
- Comment mesurer de manière fiable le développement des parts de marché prises par le pavillon étranger qui commence à prendre une place, dont l'importance est à estimer, dans le trafic de cabotage ?
- Comment actualiser les données disponibles en matière de compétitivité « du pavillon » ?
- Comment évaluer les réductions des émissions de GES qu'on peut attendre du progrès technologique, du report modal, et si ces deux leviers sont insuffisants, d'une meilleure maîtrise de la demande ?

4.1.2. L'évolution du transport routier de marchandises à l'horizon 2015 devra être précisée...

Dans le cadre de ses travaux, la mission cherchera à qualifier, voire à quantifier les évolutions possibles du transport de marchandises (volume de transport, part modale, évolution des différents secteurs du transport, évolution du compte propre par rapport au compte d'autrui) et à en déduire les conséquences prévisibles en termes d'emplois et d'émissions de CO₂. Elle s'appuiera essentiellement sur les perspectives de trafic déjà réalisés tant au plan national qu'au niveau européen et essaiera d'estimer l'impact possible des différentes mesures envisageables.

4.1.3. Une mise en perspective de l'ensemble des travaux réalisés dans le domaine du transport routier de marchandises s'impose...

Les études consacrées au transport routier de marchandises sont nombreuses et, bien souvent, de grande qualité. Il conviendra d'en établir un état des lieux systématique en analysant de manière critique le diagnostic établi, en repérant les argumentaires mobilisés et en répertoriant les mesures qui ont pu être proposées.

Par ailleurs, il sera utile de faire l'historique des mesures prises pour mieux appréhender la situation actuelle et les marges de manœuvre dont on dispose, dans le cadre des contraintes européennes, pour infléchir les tendances.

4.1.4. L'utilité d'une enquête auprès des entreprises

Les réflexions de la mission pourront être confortées non seulement par le dialogue avec les organisations professionnelles, mais aussi par une enquête auprès des entreprises à l'intérieur d'une région donnée afin de faire remonter des éléments complémentaires d'information sur la stratégie des entreprises et de préciser les difficultés d'interprétation de certaines statistiques ainsi que la validité des différentes analyses possibles.

4.2. La réflexion de la mission s'orientera autour de quatre thématiques

La réflexion de la mission sera divisée en quatre thématiques :

- le développement, la compétitivité économique et l'emploi ;

- la nécessaire réduction des émissions de CO₂ et leur impact sur l'évolution du trafic routier de marchandises;
- les questions sociales ;
- l'acceptation sociale des poids lourds.

4.2.1. Le développement, la compétitivité économique et l'emploi

Dans une première étape, un état des lieux de la gestion sera dressé en s'appuyant sur les informations disponibles, qu'elles soient statistiques ou de nature plus qualitatives. Dans cette optique, les sujets suivants seront abordés :

- l'activité du transport routier et de la logistique ;
- la situation économique du secteur ;
- la perte de part de marchés des transporteurs français ;
- l'emploi ;
- la régulation économique et administrative de l'entrée et de la sortie du secteur ;
- le contrôle et les sanctions.

Cet état des lieux permettra de s'interroger sur la situation économique du secteur à l'horizon 2015, sur les évolutions possibles des entreprises à cet horizon et sur les conditions à remplir pour qu'elles puissent rester compétitives.

La compétitivité économique des entreprises du secteur et ses répercussions sur l'emploi sera analysée en distinguant le transport intérieur de marchandises soumis, à travers le cabotage, à la concurrence étrangère du trafic d'échange international. Dans cette optique, la notion de compétitivité ne se limitera pas à l'examen des seuls facteurs qui entrent dans la composition des prix, mais à tous les éléments qui concourent au choix, par les chargeurs, d'un fournisseur plutôt que d'un autre (le prix de la prestation n'en étant qu'une composante). Le groupe se penchera également sur les modalités des contrôles qui pourraient, ou non, favoriser les entreprises étrangères.

A partir de cette analyse, le groupe s'interrogera sur les perspectives de l'entreprise du transport routier de marchandise de demain et sur les services qu'elle doit rendre : une entreprise intégrée sur toute la chaîne avec une forte valeur ajoutée ? Une micro entreprise ? Une entreprise de niche ? Une entreprise intégrant la logistique ? Une entreprise de sous-traitance ? Une entreprise intégrant les nouvelles technologies de l'informatique, de la communication ou de la logistique ? Bien entendu, la réponse à cette question ne pourra être que nuancée : il est probable que l'entreprise de demain sera tout cela à la fois, mais certaines voies de développement pourront se révéler plus prometteuses que d'autres.

Le devenir du cabotage, de la filière portuaire française, du contrôle de la profession (contrôle de la réglementation, respect des règles d'une concurrence loyale entre tous les acteurs du secteur...), ainsi que les conséquences d'une extension de l'Europe à vingt-sept seront également examinés.

4.2.2. Les questions sociales

Les questions sociales seront examinées selon trois perspectives :

- l'évolution qualitative de l'emploi : les métiers et leurs évolutions, la formation, l'attractivité, le recrutement, les parcours professionnels ;
- les conditions de travail connues pour être spécifiques à cette profession, et insuffisamment harmonisées au plan communautaire ;
- le dialogue social indispensable pour que le secteur puisse s'adapter aux évolutions prévisibles.

Pour mener à bien ces analyses, la connaissance de la situation qui existe chez nos partenaires européens est indispensable. Au-delà du constat qui est à préciser dans les trois domaines, il s'agira de dégager des propositions destinées à faciliter les adaptations du secteur. Il s'agit de questions complexes, nécessitant non seulement une vision européenne, mais également une vision à long terme afin de définir les futurs prévisibles du transport routier tenant compte à la fois des besoins économiques et des contraintes liées aux hommes (adaptation des structures des entreprises, adaptation des personnels à l'évolution de leurs métiers, réflexions sur les parcours professionnels, etc.). La recherche d'une vision partagée sur ces questions, qui implique un dialogue confiant entre organisations professionnelles et syndicales sur la base d'études prospectives, est essentielle et le rôle de l'Etat en la matière devra être précisé.

La recherche d'une harmonisation plus grande au niveau de l'Union européenne dans le domaine des conditions de travail et de leur contrôle constituera également un axe de réflexion : le groupe s'interrogera notamment sur la mise en place d'un statut européen de travailleur mobile spécifique.

4.2.3. La réduction des émissions de CO₂ et leur impact sur l'évolution du secteur

L'adaptation du transport routier aux contraintes liées aux objectifs de limitation des émissions de gaz à effet de serre, à l'augmentation prévisible du coût des produits pétroliers, voire à des périodes de pénurie est un enjeu majeur de l'avenir de ce secteur.

Les travaux menés d'une part par l'Union européenne dans le cadre de la révision à mi-parcours du Livre blanc sur les transports et par le ministère des transports dans ses perspectives à 2025 envisagent une croissance de 40 à 60 % du TRM d'ici à 2025, avec une hausse de 25 à 40 % d'ici 2015, terme fixé à notre étude, exprimé en tonnes-kilomètres. Dans ce cadre, l'amélioration du rendement des moteurs, le report modal et l'utilisation de 10 % de biocarburants, tels qu'ils sont actuellement envisagés, permettraient simplement de stabiliser les émissions des gaz à effet de serre du secteur.

Sur ce thème, trois questions principales doivent faire l'objet d'une réflexion préalable : les perspectives de développement du transport routier de marchandises dans le futur, les reports possibles de la route vers le fluvial ou le ferroviaire qui permettent d'établir différents scénarios d'évolution des émissions de gaz à effet de serre, les évolutions du transport de marchandises assuré par les véhicules utilitaires légers, en particulier en urbain...

Cet état des lieux étant fait, il conviendra ensuite de s'interroger sur les conditions dans lesquelles de nouveaux outils (réglementations, tarification de l'infrastructure, incitations, etc.) pourraient être mis en œuvre dans le secteur du transport routier de marchandises pour réduire les émissions de gaz à effet de serre d'environ 20 % d'ici à 2020 et dans un facteur 4, à supposer que ce soit possible et réaliste, d'ici à 2050¹⁷, sans pénaliser pour autant ni l'emploi ni la compétitivité du pavillon français. Des recommandations destinées à une meilleure utilisation des services d'autoroutes ferroviaires ou maritimes par la profession pourront également être formulées. Les progrès technologiques possibles (véhicules hybrides rechargeables, véhicules électriques...) et organisationnels de la livraison des marchandises en ville seront également examinés.

(17) L'horizon des réflexions de la mission est 2015. 2050 ne pourra être évoqué que de façon sommaire.

4.2.4. L'acceptation sociale des poids lourds.

De nombreuses questions se posent autour de l'acceptabilité sociale du développement du secteur des transports routiers de marchandises aussi bien sur les grands réseaux que dans les agglomérations : les sondages effectués ont montré la dégradation de l'image des poids lourds dans l'opinion publique.

Le groupe s'interrogera sur la spécificité de la situation française, sur la perception de ce secteur dans les autres pays de la communauté ainsi que sur les politiques mises en œuvre pour remédier à une éventuelle dégradation de son image.

Parmi l'ensemble des points qui jouent sur cette image, la question de la sécurité routière arrive en tête. Près de huit Français sur dix estiment que les poids lourds sont dangereux (enquête Credoc novembre 2004).

La circulation des poids lourds aussi bien sur les grands réseaux qu'en ville pose également des problèmes de partage de la voirie qui sont plus ou moins bien ressentis par les autres usagers, par les conducteurs de voiture particulière mais aussi dans les centres urbains par les usagers des transports collectifs et des autres modes doux. La question de la distribution des marchandises (notamment avec le développement de l'e-commerce) et surtout celle du dernier kilomètre constitue un point de friction important.

La réflexion portera donc d'une part sur les actions destinées à améliorer la cohabitation entre les poids lourds et les autres usagers aussi bien en interurbain qu'en agglomération (en s'appuyant sur le retour d'expérience de la livraison des marchandises en ville) et d'autre part sur la possibilité de recourir à des actions de communication pour améliorer l'image de la profession.

4.3. Trois clefs de la réflexion : la nécessité d'une vision partagée, l'Europe et les conséquences de l'évolution du transport routier de marchandises sur les politiques publiques.

4.3.1. De la nécessité d'une vision partagée

Il apparaît important de revenir sur certaines idées qui sont souvent avancées comme allant de soi dans le débat public : dans quelle mesure la prépondérance du mode routier dans le transport de marchandises (environ 80 % des tonnes-kilomètres) peut-elle être remise en cause ? Sera-t-il possible de transférer de manière significative le transport exécuté par les poids lourds sur le rail ou la voie d'eau ? Quel est le coût de la réduction des émissions du CO₂ dans le secteur en comparaison avec d'autres ?

Par ailleurs, le transport de marchandises ne se limite pas aux seuls transporteurs routiers : il sera nécessaire de dépasser la vision des véhicules et des tonnes transportées pour considérer l'ensemble des activités liées au transport et le rôle essentiel que représente ce secteur dans la vie quotidienne de chacun d'entre nous, y compris en termes d'emplois.

4.3.2. De la nécessité d'un dialogue approfondi avec nos partenaires européens

L'Union européenne a pris une place prépondérante dans la régulation du transport routier de marchandises, tout en laissant aux Etats-membres des marges d'adaptation telles que l'harmonisation des conditions de concurrence entre transporteurs de nationalité différente n'est pas satisfaisante.

Dans ce contexte, la mission réfléchira aux modifications éventuelles de la réglementation européenne qu'elle estimera nécessaire. Pour être pertinentes, elles devront donc tenir compte non seulement du point de vue français, mais également des positions connues de nos

partenaires européens (Etats, organisations professionnelles et syndicales) et de la Commission européenne.

La mission réfléchira également aux contrôles qui pourraient permettre, au niveau communautaire, de s'assurer du respect de la réglementation en vigueur.

4.3.3. L'intervention publique dans le transport routier de marchandises

Dans le domaine du transport routier de marchandises, l'Etat est présent, voire omniprésent : il réglemente, contrôle, sanctionne, négocie à Bruxelles ; il taxe, impose, aide ; il est partie au dialogue social et à la négociation. Dans les analyses que conduira le groupe sur les problèmes évoqués tout au long de ce document, il faudra se pencher non seulement sur l'étendue et l'évolution nécessaires ou souhaitables des interventions de l'Etat, dans le cadre des contraintes européennes, mais également sur leurs modalités, ainsi que sur l'intervention complémentaire éventuelle des collectivités locales, très impliquées, en particulier, dans les questions concernant les agglomérations urbaines.

Il est probable que la mission ne pourra apporter de conclusions claires, recommandations ou suggestions, sur la totalité des questions qu'elle souhaite aborder : l'étendue des sujets à traiter, les incertitudes qui affectent certaines données et qui ne pourront être totalement levées, la nature des hypothèses nécessaires, les indispensables concertations et rapprochements de point de vue divergents, ne permettront sans doute, dans de nombreux cas, que d'évoquer plusieurs avenir possibles, ou plusieurs scénarios : partie intégrante, et très importante, d'un développement économique durable, le transport routier de marchandises devra continuer à faire l'objet d'analyses approfondies : l'ambition de la mission est de constituer une étape significative dans ce processus.

ANNEXES

1. Bibliographie

Commissariat général du Plan (1992), « *Transports 2010* », rapport du groupe présidé par Le Commissaire au Plan, La Documentation Française, juin.

Commissariat général du Plan (1993), « *La situation économique et sociale du transport routier de marchandises* », rapport du groupe présidé par Georges Dobias, Commissariat général du Plan, janvier

Commissariat général du Plan (1994), « *Contrat de progrès pour le transport routier de marchandises* », rapport du groupe présidé par Geroges Dobias, Commissariat général du Plan, mars

Maurice Bernadet (1997), « *Le transport routier de marchandises – Fonctionnement et dysfonctionnements* », Economica, janvier

Michel Savy (2006), « *Le transport de marchandises* », Eyrolles, octobre

OCDE, (2007), « *Transports et émissions de CO₂ – Quels progrès ?* », Conférence européenne des ministres des transports (CEMT)

2. Composition de la mission

PRESIDENT

Claude **Abraham**, ingénieur général honoraire des Ponts et chaussées,

PRESIDENTS DES GROUPES DE TRAVAIL

Maurice **Bernadet**, professeur, ancien directeur du LET,
Jean-Noël **Chapulut**, ingénieur général des Ponts et chaussées,
Georges **Dobias**, ingénieur général honoraire des Ponts et chaussées, ancien président du STIF,
Michel **Savy**, professeur à l'Université Paris 12 et à l'Ecole nationale des Ponts et chaussées,

COORDINATEUR

Dominique **Auverlot**

RAPPORTEUR GENERAL

Luc **Baumstark**, conseiller scientifique du CAS

RAPPORTEURS

Caroline **Daude**, DGME
Patrice **Dupuy**, chargé de mission CAS
Denise **Ravet**, LET

SECRETARIAT

Elise **Martinez**, secrétaire de la mission, assistante du président de la mission et du rapporteur général,
Pierrette **Auge**, assistante du chef de département,

EXPERTS

Michel **Badre**, membre de l'Inspection générale de l'environnement,
Jean-Didier **Blanchet**, ingénieur général Honoraire des Ponts et chaussées,
Bruno **Bonduelle**, président de la Chambre de commerce et d'industrie de Lille-Métropole,
Alain **Bonafous**, vice-président du Conseil national transport, directeur de l'Institut national des sciences de l'homme,
Pierre **Delaporte**, président honoraire d'Electricité de France,
Philippe-Pierre **Dornier**, professeur à l'ESSEC,
Michel **Fève**, président de la Commission transport du Conseil économique et social de la région Île de France,
Alain **Gille**, président du Conseil national transport,
Claude **Gressier**, président d'une section du Conseil général des Ponts et chaussées,
Olivier **Paul Dubois-Taine**, ingénieur général honoraire des Ponts et chaussées,
Samy-Marc **Saadia**, ancien chef de l'inspection générale de la main d'œuvre et des transports,
Jacques **Sichermann**, président du Comité national routier,
Marie-Françoise **Simon-Rovetto**, inspectrice générale de l'équipement

COLLEGE DES ADMINISTRATIONS

SGAE : Pascale **Andréani**, secrétaire générale pour les affaires européennes, *ou son représentant*,

DGTPE : Philippe **Bouyoux**, directeur, chargé des politiques économiques (direction générale du trésor et de la politique économique), *ou son représentant*,

DAEI : Dominique **Bureau**, directeur des affaires économiques et internationales, *ou son représentant*,

DGT : Jean-Denis **Combrexelle**, directeur général du travail, *ou son représentant*,

IGMOT : Alain **Gouteraux**, responsable du service de l'Inspection générale du travail, de la main d'œuvre et des transports, *ou son représentant*,

DB : Philippe **Josse**, directeur du budget, *ou son représentant*,

DLF : Marie-Christine **Lepetit**, directrice de la législation fiscale *ou son représentant*,

DARES : Antoine **Magnier**, directeur de l'animation de la recherche, des études et de la statistique, applications de recherche et de statistiques, *ou son représentant*,

DTMRF : Pierre-Alain **Roche**, directeur des transports maritimes, routiers et fluviaux, *ou son représentant*,

DGE : Luc **Rousseau**, directeur général des entreprises, *ou son représentant*,

DEEEE : Guillaume **Sainteny**, directeur des études économiques et de l'évaluation environnementale, *ou son représentant*,

DGMT : xxxx, Directeur général de la mer et des transports, *ou son représentant*.