COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 14.4.2014
COM(2014) 222 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

sur l'état du marché du transport routier dans l'Union européenne

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

sur l'état du marché du transport routier dans l'Union européenne

1. INTRODUCTION

Conformément à l'article 17, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1072/2009 sur l'accès au marché du transport international de marchandises par route[1]:

«La Commission établit un rapport sur la situation du marché communautaire des transports routiers avant la fin de 2013. Ce rapport contient une analyse de la situation du marché, notamment une évaluation de l'efficacité des contrôles et de l'évolution des conditions d'emploi dans la profession, ainsi qu'une évaluation destinée à déterminer si les progrès accomplis en ce qui concerne l'harmonisation des règles, notamment dans les domaines du contrôle de l'application, des redevances pour l'utilisation des infrastructures routières ainsi que de la législation sociale et en matière de sécurité, sont tels que l'on pourrait envisager de poursuivre l'ouverture des marchés domestiques des transports routiers, y compris de cabotage.»

Le présent rapport répond à cette demande. Il rassemble des éléments provenant de plusieurs études[2] et utilise les statistiques du transport routier de marchandises collectées par Eurostat[3], ainsi que des informations sur le respect de la réglementation sociale[4] dans le secteur du transport routier de marchandises recueillies par les États membres. Il s'appuie aussi sur le rapport du groupe de haut niveau sur le développement du marché européen des transports de marchandises par route du 19 juin 2012[5]. Il tient compte des résultats de la vaste consultation des parties prenantes qui s'est déroulée avant et après la rédaction du rapport du groupe de haut niveau. Enfin, il s'inscrit dans le prolongement de la constatation par la Commission, dans le cadre de l'exercice REFIT[6], de la nécessité de réviser les règlements (CE) n° 1071/2009 et (CE) n° 1072/2009.

---

1 Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, JO L 300 du 14.11.2009, p. 72 à 87.

2 Notamment «Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union» (AECOM 2013); «Development and Implementation of Road Cabotage» (Parlement européen, 2013); «Road Haulage Charges and Taxes. Summary analysis and data tables 1998-2012» (OCDE 2013); «Conditions sociales et de travail des transporteurs routiers de marchandises» (Parlement européen, 2013).

3 Pour des raisons de disponibilité des données, le présent rapport ne traite des évolutions du marché européen du transport de marchandises par route que jusqu'en 2012. Il concerne donc toujours l'UE-27.

4 À savoir le règlement (CE) n° 561/2006 sur les durées de conduite, les pauses et les temps de repos des conducteurs; la directive 2006/22/CE établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre de ces dispositions; le règlement (CEE) n° 3821/85 sur l'appareil de contrôle et la directive 2002/15/CE sur le temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles.

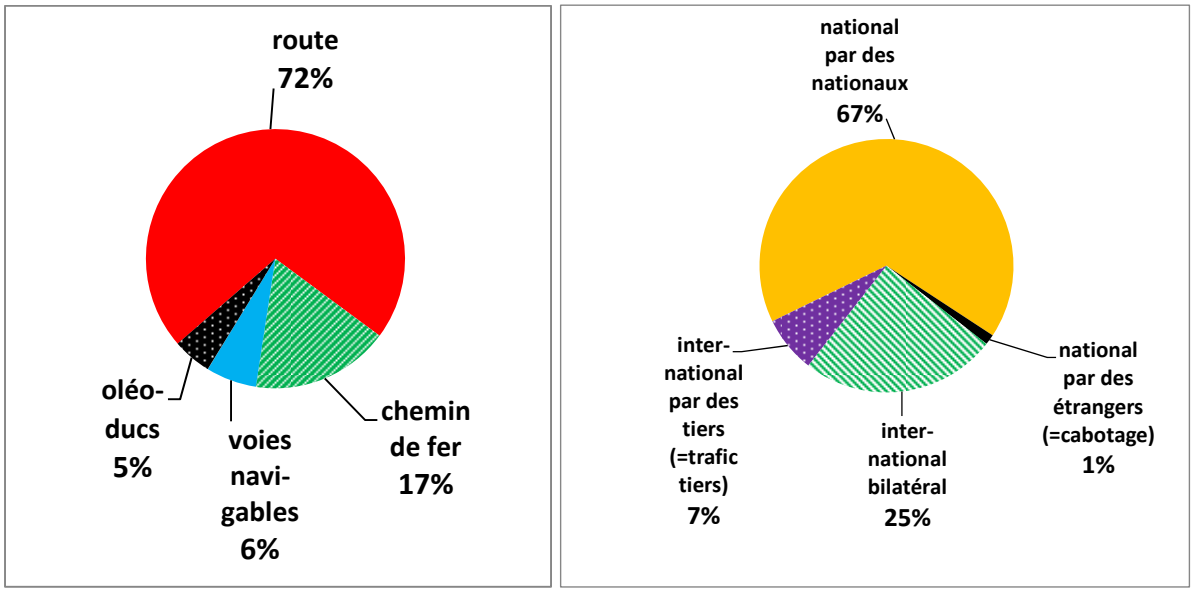
5 «Report of the High Level Group on the Development of the EU Road Haulage Market», présidé par le professeur Bayliss, juin 2012.

6 Programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT): résultats et prochaines étapes, COM(2013) 685 final.

2. ÉVOLUTION DU MARCHE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE

2.1. Activité de transport de marchandises par route

Le transport routier de marchandises est le principal mode de transport terrestre dans l'Union: il représente plus de 70 % de l'ensemble des activités de transport terrestre, comme le montre la figure 1. La part du transport routier dans le total du transport terrestre de marchandises est restée assez stable au cours de la dernière décennie.



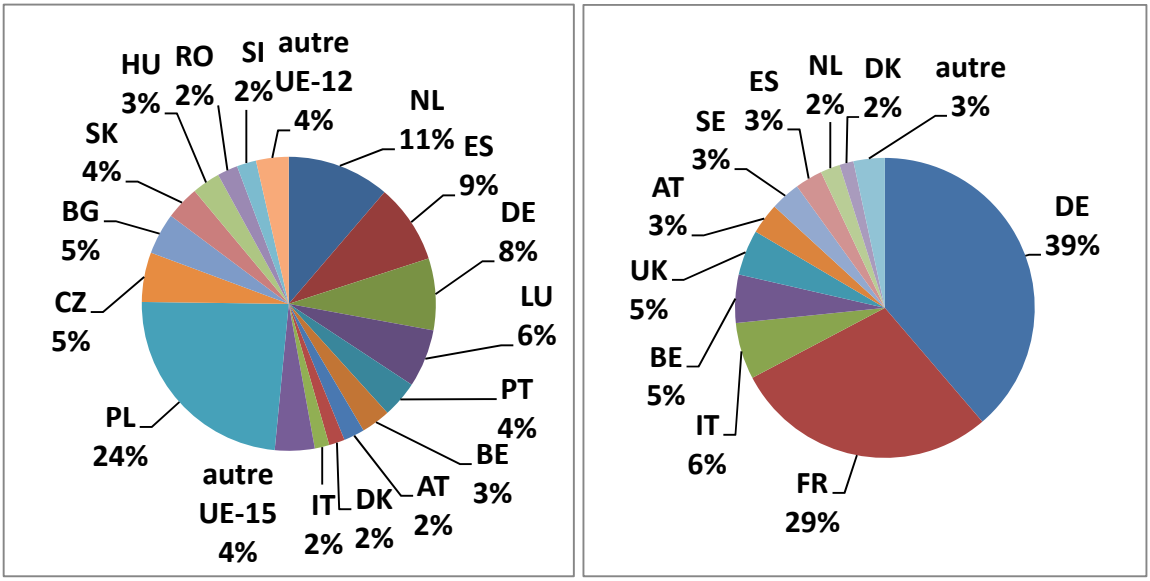
Figures 1 et 2: Répartition des modes de transport terrestre de marchandises dans l'UE-27 en 2012 (à gauche); transport routier de marchandises dans l'UE-27 en 2012 par type de transport (à droite). Source: Eurostat, DG MOVE.

En 2012, le transport a représenté près de 1 700 milliards de tonnes-kilomètres dans l'UE-27, soit quelque 4 % de moins qu'en 2004 et environ 13 % de moins qu'au cours de l'année record de 2007.

Les transports nationaux effectués par des véhicules immatriculés dans le pays représentent environ les deux tiers de l'ensemble des activités de transport. Les transports nationaux effectués par des véhicules immatriculés dans un autre État membre (qui constituent le cabotage) représentent à peine un peu plus de 1 % de l'ensemble des activités de transport. La part des transports internationaux a augmenté au cours de la dernière décennie, passant de 30 % de l'ensemble des activités de transport routier de marchandises en 2004 à 33 % en 2012. C'est le signe d'une intégration croissante du marché unique dans l'Union. Quatre cinquièmes de l'ensemble des activités de transport internationales sont imputables à des véhicules immatriculés soit dans l'État membre de chargement soit dans l'État membre de déchargement. Un cinquième est effectué par des véhicules immatriculés dans un pays tiers (ce qui constitue le trafic tiers), soit une augmentation par rapport à 2004, où cette part s'élevait à un huitième. La proportion du trafic dans l'ensemble des activités de transport routier de marchandises est passée de 4 à 7 % entre 2004 et 2012 (voir aussi la figure 2 ci-dessus).

Avec une croissance de plus de 80 % entre 2004 et 2012, le trafic tiers est le segment le plus florissant du marché du transport de marchandises par route. Il bénéficie de la libéralisation totale des activités de transport internationales dans l'UE. Les activités de cabotage ont aussi progressé (d'environ 50 %), mais elles restent à un niveau relativement bas. Le cabotage est défini dans le règlement (CE) n° 1072/2009 comme « des transports nationaux pour compte d'autrui assurés à titre temporaire dans un État membre d'accueil». Il est limité à trois transports de cabotage dans les sept jours qui suivent un transport international. La forte augmentation des activités de cabotage est due en partie à la levée, en 2009 et 2012, des restrictions transitoires spéciales appliquées aux transporteurs de la plupart des pays qui ont rejoint l'UE en 2004 et 2007, respectivement.

Comme le montrent les figures 3 et 4, en termes absolus, les transporteurs de l'UE-15[7] assurent encore la majorité des activités de cabotage (51 %), principalement dans les États membres voisins de l'État membre d'immatriculation du véhicule. Les marchés les plus importants pour le cabotage sont les grands marchés des transports qui occupent une position centrale (Allemagne, France). Dans sept des dix États membres d'accueil qui viennent en tête pour les activités de cabotage, la plus grande partie des transports de cabotage est effectuée par des véhicules immatriculés dans un pays de l'UE-15. Les transporteurs de l'UE-12 sont voués à effectuer une part relativement plus grande de leurs activités de transport routier de marchandises en dehors de leurs marchés intérieurs, du fait de la taille assez réduite de ces derniers. La France à elle seule a un volume d'activités nationales de transport routier de marchandises supérieur à celui de l'ensemble des 12 États membres qui ont rejoint l'Union en 2004 et 2007.



Figures 3 et 4: Cabotage dans l'Union en 2012 par pays d'origine des véhicules (à gauche) et par pays d'accueil (à droite). Source: Eurostat, DG MOVE.

[7] L'«UE-15» désigne les États membres de l'Union avant le 1er mai 2004; les États membres qui ont rejoint l'Union en 2004 et 2007 constituent l'«UE-12».

Quelque 15 % des activités totales de transport de marchandises par route en 2012 consistaient en transports pour compte propre et les 85 % restants étaient effectués pour compte d'autrui. Les activités de transport pour compte d'autrui sont celles assurées par le secteur du transport de marchandises par route dans l'Union, tel qu'il est défini dans les statistiques sur les entreprises, tandis que les transports pour compte propre sont effectués par d'autres secteurs de l'économie pour leur usage propre. Les transports pour compte propre sont plus importants dans les transports nationaux que dans les transports internationaux.

En règle générale, les transports pour compte propre ne sont pas accessibles à des opérateurs actifs dans le cabotage ou le trafic tiers. Seuls les transports pour compte d'autrui sont pertinents dans ce contexte. Le taux de pénétration du cabotage prend donc uniquement en compte le segment du marché qui correspond aux transports pour compte d'autrui. Les données d'Eurostat donnent à penser que les véhicules immatriculés à l'étranger représentaient en moyenne 2,5 % du marché total des transports nationaux pour compte d'autrui dans l'UE-27 en 2012, tandis que les véhicules immatriculés dans le pays assuraient les 97,5 % restants.

Malgré certains éléments indiquant que les données Eurostat pourraient sous-estimer les niveaux réels du cabotage, les rapports des autorités de contrôle des États membres ne font pas apparaître des niveaux élevés de cabotage non détecté (voir la section 4.2). De plus, les statistiques d'Eurostat sont les données les plus complètes et les plus comparables dont on dispose, puisqu'elles sont établies à partir de données officielles collectées par les instituts nationaux de statistique et déclarées à Eurostat conformément à des normes convenues.

2.2. Structure des entreprises et emploi

Le marché du transport de marchandises par route de l'Union se compose d'environ 600 000 entreprises, principalement de petite taille, qui emploient en moyenne quatre salariés. Ce chiffre est resté stable au cours des dernières années, avec 80 % des entreprises comptant moins de 10 salariés et 99 % employant moins de 50 salariés. Le secteur du transport de marchandises par route employait environ trois millions de personnes en 2011. Il est à noter que ces chiffres ne couvrent que les sociétés et les personnes actives dans le transport de marchandises par route pour compte d'autrui, celles qui effectuent des transports pour compte propre ne sont pas incluses. Une tendance à long terme montre que les transitaires et les transporteurs intégraux (c'est-à-dire des personnes ou des sociétés qui organisent des transports pour des tiers) jouent un rôle croissant dans l'organisation des mouvements.

Pendant la période de ralentissement économique, les marges bénéficiaires se sont réduites dans le secteur de la logistique comme dans celui du transport de marchandises par route. Les activités les moins rentables ont été de plus en plus sous-traitées aux petites entreprises, ce qui a entraîné une augmentation du nombre de maillons dans la chaîne logistique[8]. De nombreuses sociétés de transport sont considérées comme vulnérables du point de vue de leur

[8] «Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union», AECOM, 2013.

situation financière (jusqu'à un tiers des sociétés de transport de marchandises par route en France, selon la Banque de France[9]).

Cependant, les barrières à l'entrée relativement peu élevées pour le lancement d'une société de transport font que les entreprises qui quittent le marché y reviennent régulièrement ou sont remplacées par de nouvelles. Malgré la conjoncture économique défavorable, le nombre de licences communautaires délivrées en Espagne, par exemple, a augmenté entre 2010 et 2012 (de près de 26 000 à la fin 2010 à plus de 27 000 à la fin 2012). Cela témoigne du caractère résilient du secteur, qui semble s'adapter rapidement aux changements et aux fluctuations économiques.

Certaines parties prenantes[10] ont soutenu que la concurrence créée par les transporteurs des États membres dont les coûts sont moins élevés, opérant sur les marchés nationaux dans le cadre de transports de cabotage, a conduit à des pertes d'emplois. Cette affirmation n'est pas confirmée par les données disponibles concernant l'emploi dans le secteur. Entre 2005 et 2011, l'emploi dans le secteur du transport de marchandises par route a augmenté, malgré certaines baisses de 2009 à 2010. Bien que des études supplémentaires soient nécessaires pour prendre la mesure des pertes d'emplois au niveau des États membres, une première conclusion indiquerait que ces réductions sont liées à la crise économique, combinée à l'âge moyen élevé des chauffeurs. En 2011, les chiffres de l'emploi dans le secteur du transport de marchandises par route de l'UE-27 sont revenus à leur niveau d'avant la crise. Par conséquent, aucun élément objectif n'indique que les transports de cabotage, qui représentent un pourcentage très faible du transport national, aient un impact notable sur l'emploi des chauffeurs routiers.

2.3. Évolution de la productivité

2.3.1. Productivité de la main-d'œuvre

Comme le montre le tableau 1, la productivité de la main-d'œuvre dans le secteur du transport terrestre est inférieure à la moyenne de l'économie totale, et son niveau est le plus bas par rapport à l'ensemble des modes de transport. C'est en outre le seul mode où la productivité de la main-d'œuvre diminue. Il faudrait pouvoir disposer d'informations plus détaillées sur les niveaux de productivité du secteur des transports de marchandises par route. De plus, d'autres études sont nécessaires pour déterminer l'impact de la concurrence sur les niveaux de productivité de la main-d'œuvre dans le transport de marchandises par route. Les travaux portant sur différents secteurs montrent que dans l'économie en général, la productivité de la main-d'œuvre est plus élevée dans les segments ouverts à la concurrence internationale (en l'occurrence, le transport international) que dans ceux largement fermés à la concurrence internationale (en l'occurrence, le transport national). Les niveaux de productivité peuvent être jusqu'à 15 % inférieurs dans les secteurs qui ne sont pas ouverts à la concurrence

[9] «Panorama économique et financier du transport routier en France», Banque de France, 2012.

[10] Par exemple, l'ETF (Fédération européenne des travailleurs des transports), la DTL (association danoise du transport et de la logistique) et la FNTR (Fédération nationale des transports routiers, en France).

internationale[11]. On pourrait donc s'attendre à ce que l'ouverture des marchés nationaux du transport de marchandises par route à la concurrence internationale apporte des gains de productivité similaires.

La plupart des États membres ont enregistré une chute de productivité dans le sillage de la crise économique, dans la suite logique de l'évolution de l'économie de l'Union durant cette période. En cas de ralentissement économique, la production diminue plus rapidement que l'emploi, entraînant une baisse de productivité. L'économie de l'Union dans son ensemble a connu une très faible hausse de la productivité de 0,6 % au cours de la période de 2008 à 2011[12]. Des différences marquées continuent à exister entre les États membres en ce qui concerne les niveaux de productivité de la main-d'œuvre, qui résultent de différences des niveaux de prix dans ces États membres.

		Transport terrestre	**Transport par eau**	**Transport aérien**	**Entre-posage, services auxiliaires**	**Secteur du transport**	**Éco-nomie totale**
Productivité de la main-d'œuvre, 2010	**EUR par personne employée**	45 000	144 000	63 000	67 000	55 000	49 000
Croissance moyenne annuelle de la productivité de la main-d'œuvre, 2001 à 2010	**%**	-0,2	+7,5	+3,2	+1,2	+1,0	+0,9

Tableau 1: Productivité de la main-d'œuvre dans le secteur des transports et dans l'économie totale. Source: Comptes nationaux et statistiques structurelles sur les entreprises d'Eurostat.

2.3.2. Productivité des véhicules

En raison de déséquilibres dans les flux de transport et les pratiques logistiques, le transport de marchandises par route comporte inévitablement une part de parcours à vide. Compte tenu des effets indésirables des parcours à vide sur la consommation de carburant, les émissions de CO_2 et les coûts, il convient de les réduire autant que possible. La part des parcours à vide a légèrement diminué au cours des dernières années grâce à une lente amélioration de l'efficacité de l'organisation des activités de transport. Néanmoins, en 2012, on comptait un véhicule à vide dans près d'un quart (23,2 %) du volume total du trafic routier de

11 «Danmarks Produktivitet – Hvor er problemerne?», Produktivitets Komissionen, 2013.

12 Rapport de la Commission européenne: «Employment and Social Developments in Europe» (2012) (rapport de la Commission sur l'évolution de l'emploi et de la situation sociale en 2012)

marchandises (en véhicules-km) dans l'Union[13]. Malgré l'absence d'éléments statistiques fiables concernant le niveau de chargement des autres véhicules, il est vraisemblable qu'il y ait aussi bon nombre de véhicules partiellement chargés.

Les taux de parcours à vide restent élevés dans les activités de transport nationales. Le taux de parcours à vide pour les transports nationaux effectués par des transporteurs du pays est d'un peu plus de 25 %. Cependant, dans le cas de véhicules étrangers qui effectuent des transports nationaux dans un pays autre que l'État membre où ils sont immatriculés, ce taux atteint près de 50 %. Les transports spécialisés (comme les produits réfrigérés transportés dans des camions frigorifiques, les liquides transportés dans des citernes ou les déchets transportés dans des véhicules de ramassage) s'effectuent souvent en charge partielle ou à vide, du fait de la difficulté de trouver des voyages de retour pour ces chargements spécialisés. Cependant, les transports de cabotage s'effectuent habituellement avec un chargement ordinaire transporté dans des remorques bâchées ou des conteneurs. Le niveau élevé de parcours à vide n'est donc très probablement pas dû à la difficulté de trouver des chargements de retour, qui sont plus aisément disponibles dans les transports généraux. Les opérateurs semblent donc limités par les restrictions applicables aux transports de cabotage, qui les empêchent d'organiser efficacement leurs activités de transport.

Une analyse des niveaux de parcours à vide dans différents segments du marché montre que les segments exposés à la concurrence, à savoir les transports internationaux (trafic tiers et transport international bilatéral de marchandises), ont des niveaux de parcours à vide nettement moins élevés[14] que les segments encore soumis à des restrictions opérationnelles, comme le montre la figure 5.

[13] Cette section utilise des chiffres collectés par Eurostat, mais les mesures des facteurs de charge des véhicules peuvent varier en fonction du type de chargement transporté. Les taux de chargement sont aussi limités par des facteurs externes comme les masses et dimensions maximales des véhicules. Voir aussi: «Beladingsgraad van gewicht en volume. Het vergelijken van lood met veren», Transport en Logistiek Nederlands, 2013.

[14] «Cabotage en CO2-reductie, Notitie met een eerste verkenning naar de potentiële reductie van CO2 door cabotage», Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2010).

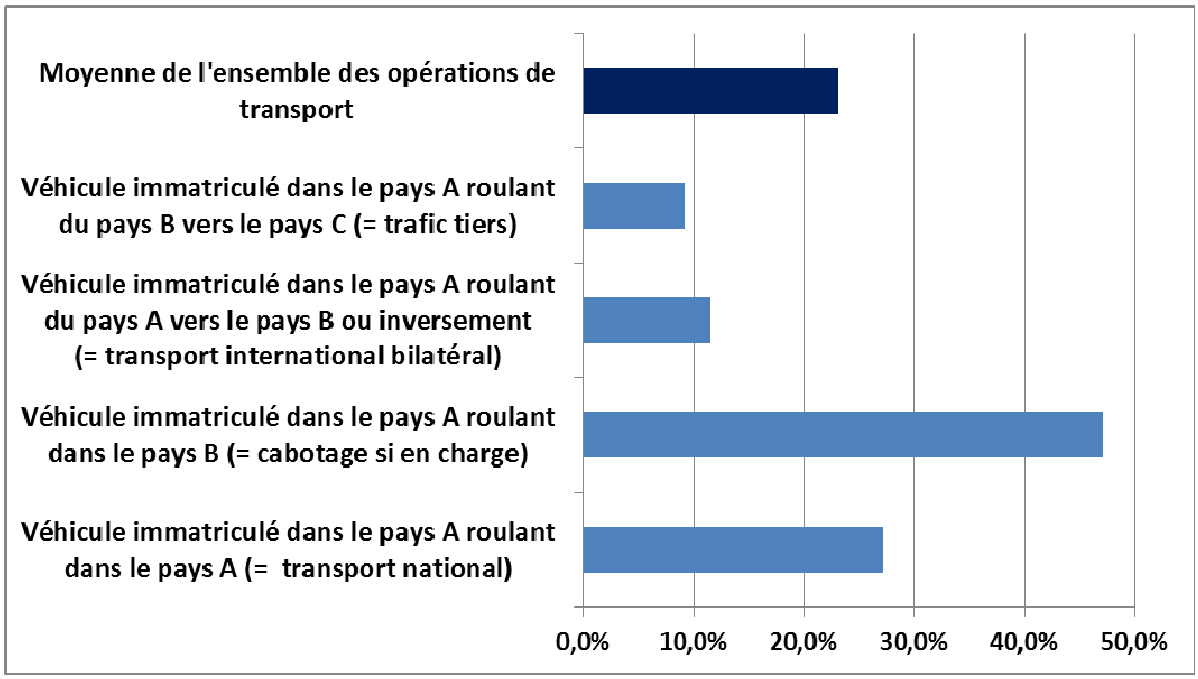


Figure 5: Part des véhicules-km à vide dans le total des véhicules-km par type de transport en 2012. D'après les données provenant de 21 des 27 pays de l'Union en 2012 (pas de données disponibles pour BE, IT, CY, MT, RO et UK). Source: Eurostat, DG MOVE.

L'impact positif de l'ouverture du marché sur les niveaux de chargement est aussi démontré par l'effet de la suppression des restrictions d'accès imposées aux transporteurs des États membres qui ont rejoint l'Union en 2004 et 2007. Quand les restrictions sur le cabotage qui leur étaient imposées ont été levées en 2009 et 2012, leur part de véhicules-km à vide dans les transports de cabotage a sensiblement chuté (voir la figure 6 ci-dessous). Le règlement (CE) n° 1072/2009, cependant, ne paraît pas avoir eu d'incidence positive sur les niveaux généraux d'opérations de cabotage à vide. Avant l'adoption du règlement (CE) n° 1072/2009, des dispositions plus permissives étaient en place dans plusieurs États membres[15]. Après l'entrée en vigueur des dispositions en matière de cabotage du règlement (CE) n° 1072/2009 en mai 2010, le niveau général de parcours à vide durant les trajets dans des pays étrangers a diminué à un rythme nettement plus lent que précédemment et est resté presque deux fois supérieur à celui constaté pour les transports nationaux effectués par les véhicules immatriculés dans le pays. Bien que d'autres facteurs comme la crise économique doivent être pris en compte, cela

[15] L'Italie autorisait les transporteurs à effectuer du cabotage sur son territoire pendant un maximum de 15 jours par mois, n'incluant pas plus de cinq jours consécutifs à chaque fois. L'interprétation du cabotage adoptée au Royaume-Uni était celle d'une activité «temporaire» selon laquelle un transporteur devait être en mesure de prouver que son véhicule quittait le territoire au moins une fois par mois. En 1998, la Grèce avait fixé une durée limite de deux mois par an pour le cabotage, qui a été supprimée en 2000 par une circulaire qui définit à la place le cabotage comme étant une activité non permanente, fréquente, régulière ou continue. En plus de certaines autres conditions, les véhicules devaient quitter le territoire grec au moins une fois par mois. La tentative de la France visant, en 2002, à restreindre les activités de cabotage à une période d'une semaine à la fois avait été refusée par la Commission comme étant disproportionnée.

laisserait à penser que les restrictions actuelles sur les transports de cabotage limitent les gains d'efficacité des transporteurs. On pourrait donc raisonnablement s'attendre à ce qu'une ouverture plus grande du marché réduise les niveaux de parcours à vide dans les transports nationaux.

Il convient cependant, lorsque l'on évalue les possibilités de réduire le taux de trajets à vide, de prendre en compte le risque de demande induite de transport susceptible de se produire si l'augmentation de l'offre de transport entraîne une baisse notable des prix de transport par route[16]. Dans ces circonstances, dans les États membres où les niveaux de coûts sont plus élevés, le secteur des transports pourrait pâtir grandement de retombées négatives, dont un éventuel transfert modal. Il est important de souligner, néanmoins, qu'une chute des prix des prix de transport routier bénéficierait aux utilisateurs des services de transport et aux consommateurs[17].

D'autres facteurs peuvent contribuer à diminuer les émissions totales de CO_2 et à améliorer le rendement énergétique des véhicules, notamment l'élaboration de méthodes de mesures de la consommation de carburant et des émissions de CO_2, telles que celles présentées par la Commission dans sa prochaine communication sur une stratégie en vue de réduire la consommation de carburant et les émissions de CO_2 des poids lourds.

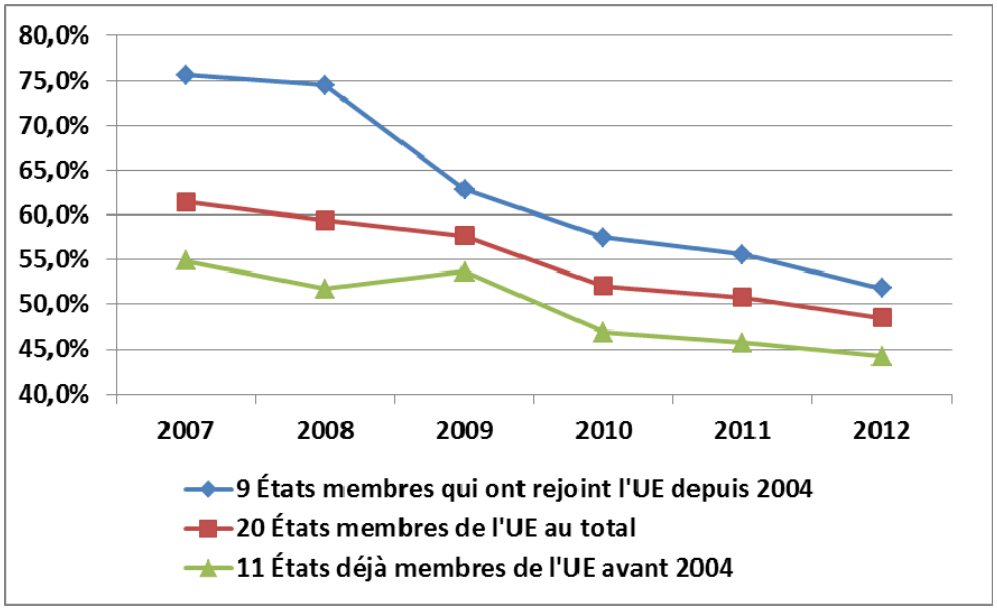


Figure 6: Évolution de la part des véhicules-km à vide dans les trajets effectués dans des pays étrangers entre 2007 et 2012 par groupe d'États membres où les véhicules étaient enregistrés. D'après les données provenant de 20 des 27 États membres de l'Union en 2012 (pas de données disponibles pour BE, IT, CY, LU, MT, RO et UK). Source: Eurostat, DG MOVE.

16 Fiche thématique n° 4/1, ASSIST – Évaluation des incidences socio-économiques d'une politique des transports durable, passée et future, en Europe.

17 Onderzoek naar de gevolgen voor Nederland van het verder vrijgeven van cabotage, Policy Research Corporation in opdracht van Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2013.

3. ÉVOLUTION DES STRUCTURES DE COUTS DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE

3.1. Facteurs de coût: vue d'ensemble

Les niveaux de coût comptent parmi les principaux facteurs qui déterminent la compétitivité dans le secteur du transport de marchandises par route. D'autres facteurs sont notamment la spécialisation et la qualité du service. Si certains coûts sont étroitement liés à l'État membre d'établissement (notamment les coûts d'immatriculation des véhicules et les frais d'entretien, la fiscalité des entreprises, le coût du capital), d'autres sont variables et dépendent de l'État membre d'activité (redevances pour l'utilisation des infrastructures routières ou taxes sur le carburant). Du fait de l'existence d'indemnités allouées en fonction de la distance et de législations nationales qui peuvent, dans certains cas, aboutir à l'alignement des salaires sur les barèmes minimaux de l'État membre d'activité[18], les coûts de la main-d'œuvre peuvent dans une certaine mesure entrer aussi dans cette catégorie. Avec le carburant, la main-d'œuvre est l'un des deux principaux facteurs de coûts dans le secteur du transport de marchandises par route. Afin de déterminer l'influence d'une éventuelle ouverture plus grande du marché sur la structure du secteur du transport de marchandises par route, il est utile de comparer la structure des coûts de ce secteur d'activité dans l'ensemble de l'Union. L'harmonisation des structures et des niveaux de coûts n'est pas un objectif politique de l'Union et ne relève pas de ses compétences. Il a cependant été avancé que l'ouverture du marché pourrait avoir des conséquences indésirables si la pression concurrentielle devait entraîner des infractions à la réglementation sociale, en ce qui concerne par exemple les temps de conduite et de repos, ce qui représenterait par ailleurs un risque pour la sécurité routière. Ce genre d'évolution serait contraire aux finalités de la politique de l'Union en matière de transports.

Les structures de coûts dans l'ensemble du secteur du transport de marchandises par route ont tendances à se rapprocher. Les deux principaux facteurs de coût (main-d'œuvre et carburant) ont désormais une importance relative comparable quel que soit le pays de l'Union. Si, en 2004, les coûts de la main-d'œuvre représentaient 10 à 30 % des coûts totaux dans les États membres qui ont rejoint l'Union cette même année, ils ont augmenté depuis pour représenter 20 à 40 % des coûts dans ces États membres. En termes absolus, les coûts de la main-d'œuvre dans les États membres qui ont adhéré à l'Union en 2004 et 2007 restent inférieurs à ceux du secteur dans les États membres de l'UE-15, mais l'écart se réduit progressivement. Les variations de coûts liées au carburant vont de 24 % à 38 % des coûts totaux.

[18] Directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services, JO L 18 du 21.1.1997, p. 1-6; règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I), JO L 177 du 4.7.2008, p. 6-16.

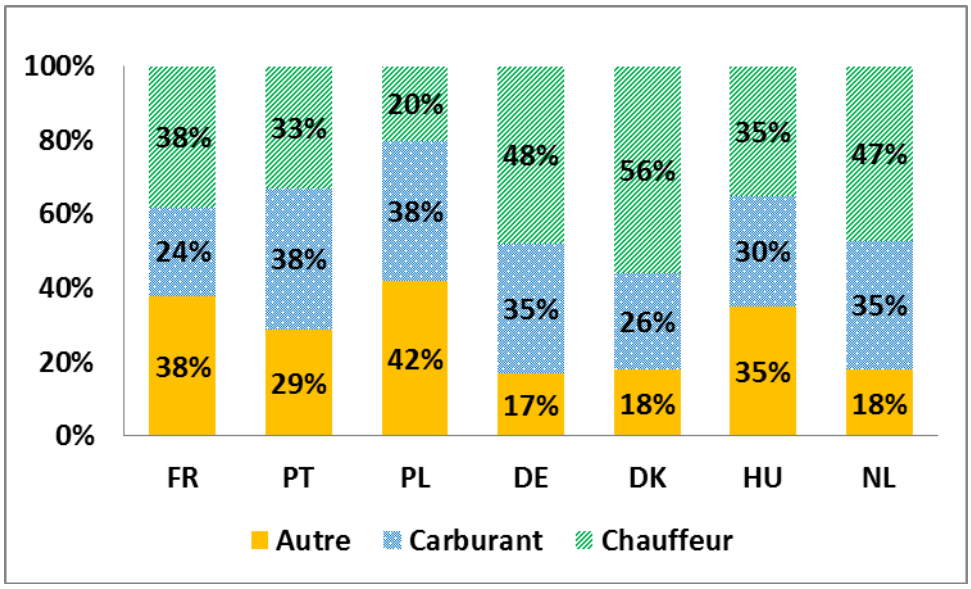


Figure 7: Ventilation des coûts des transporteurs de certains États membres. Source: «Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union», AECOM 2013.

De plus, l'harmonisation s'est poursuivie dans d'autres domaines relevant de la compétence de l'Union et a eu une influence sur les coûts d'exploitation des sociétés de transport de marchandises par route, comme la tarification routière. Ces évolutions sont décrites plus en détails dans la section 6 du présent document.

3.2. Évolution des coûts de la main-d'œuvre

La rémunération dans le secteur du transport de marchandises par route est ordinairement ventilée entre plusieurs éléments de coût. Les salaires mensuels sont fixés en fonction des salaires minimaux ou des conventions collectives[19]. Les niveaux de salaire moyen varient selon le type de transport (national ou international) effectué, ceux appliqués pour les transports internationaux étant plus élevés que pour les transports nationaux. En plus de ces variations, d'autres formes de rémunération sont habituellement ajoutées aux niveaux du salaire fixe, les plus courantes étant les indemnités journalières et les primes accordées en fonction de la distance[20]. Du fait de l'importance des coûts de la main-d'œuvre dans les structures de coûts d'exploitation des transporteurs, les différences dans les niveaux salariaux peuvent avoir une incidence sur les pratiques des entreprises du secteur. Les sociétés peuvent délocaliser leurs activités vers des États membres où les coûts de la main-d'œuvre sont moins élevés. Si elle est pratiquée dans le respect des exigences énoncées dans le règlement (CE)

[19] En juillet 2013, dans 21 des 28 États membres de l'Union (soit tous les États membres à l'exception du Danemark, de l'Allemagne, de l'Italie, de Chypre, de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède), une disposition législative ou réglementaire ou un accord intersectoriel national fixait un salaire minimal. Des conventions collectives existent dans les États membres qui n'imposent pas de salaire minimal, cependant ces conventions collectives ne s'appliquent qu'à certaines entreprises (par exemple, celles qui sont membres de Chambres de commerce) et peuvent différer d'une région à l'autre au sein d'un État membre.

[20] Conformément au règlement (CE) n° 561/2006, les indemnités allouées en fonction de la distance sont interdites si elles sont de nature à compromettre la sécurité routière.

n° 1071/2009 en matière d'établissement, la délocalisation peut contribuer aux flux d'investissements transfrontières et renforcer l'intégration du marché des transports de l'Union. Cependant, certains cas de délocalisation (par exemple, lorsque les activités sont effectuées exclusivement dans un autre État membre que l'État d'immatriculation) peuvent être le signe d'une volonté délibérée d'éviter les taxes et les charges salariales.

Bien qu'il faille analyser plus en détails la situation de chaque marché, il semble que les disparités de salaires se réduisent au point d'atténuer le risque de pratiques illicites[21]. Il ne faut cependant pas relâcher les efforts pour renforcer le respect des réglementations. Si des disparités demeurent, les niveaux absolus des coûts de la main-d'œuvre augmentent plus rapidement dans les États membres qui ont rejoint l'Union en 2004 et 2007. En prenant en considération tous les éléments de rémunération, les salaires de chauffeurs roumains dans les transports internationaux paraissent atteindre des niveaux comparables à ceux des transporteurs espagnols (4 à 5 EUR/heure)[22]. Ces évolutions vont dans le sens de la convergence des niveaux de salaire moyens dans l'Union, comme le montre la figure 8. De ce fait, les différences entre les niveaux de salaires dans le secteur du transport de marchandises par route sont comparables aux écarts de salaires moyens dans toute l'Union et dans l'ensemble de l'économie. Le graphique présenté ci-dessous montre l'augmentation moyenne des salaires des travailleurs de l'UE-12, par rapport à la situation dans l'UE-15.

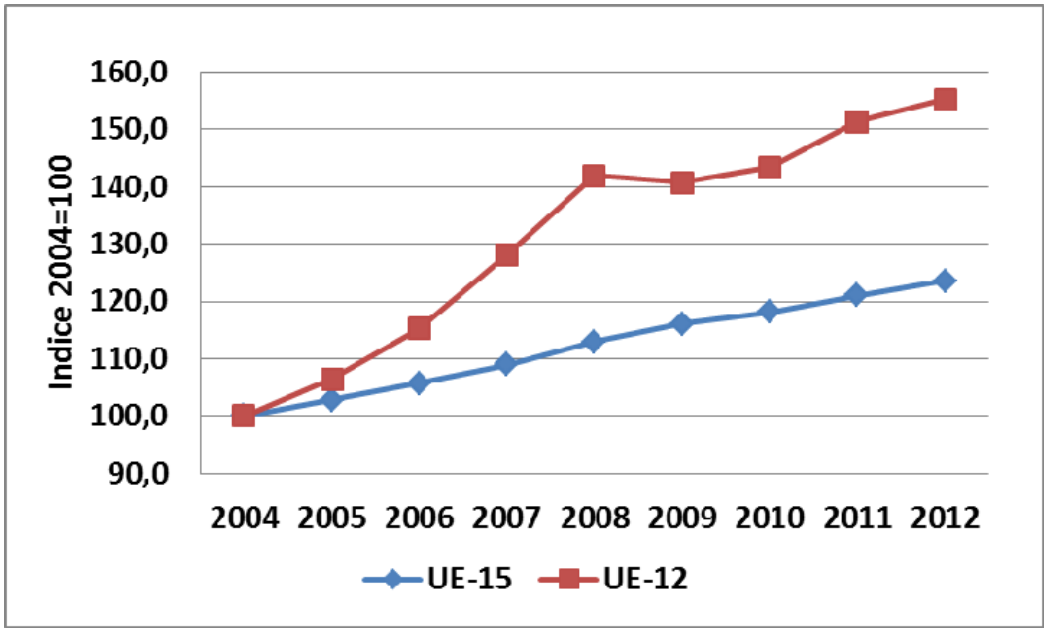


Figure 8: Évolution de l'indice du coût de la main-d'œuvre dans l'économie marchande des États membres de l'UE-15 et de l'UE-12 depuis 2004. Source: Eurostat, DG MOVE.

Comme indiqué plus haut, les différences de niveaux de salaires dans le secteur du transport de marchandises par route restent similaires aux écarts moyens de salaires dans l'ensemble de

[21] «Auch zu Hause wird gut verdient - Deutscher Arbeitsmarkt für bulgarische und rumänische LKW-Fahrer wenig attraktiv», Deutsche Verkehrszeitung, 28 janvier 2014.

[22] «Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union», AECOM 2013.

l'économie des États membres. Il convient cependant de noter que ces disparités peuvent avoir une incidence plus grande sur la concurrence dans ce secteur en raison du caractère mobile des activités de transport de marchandises par route. Contrairement à d'autres secteurs, les services de transport peuvent être fournis dans d'autres États membres à titre temporaire, tout en conservant partiellement les conditions salariales de l'État membre de résidence. Toutefois, il existe dans l'Union une législation qui peut, dans certains cas, renforcer la protection des travailleurs non résidents offrant des services à titre temporaire dans d'autres États membres. La directive 96/71/CE sur le détachement de travailleurs[23] s'applique aux chauffeurs routiers, s'ils entrent dans le champ d'application de la directive. Le règlement (CE) n° 593/2008 sur les obligations contractuelles[24] définit les critères généraux permettant de déterminer le droit applicable aux obligations contractuelles. Dans certains cas, le droit qui s'appliquerait normalement au contrat peut être écarté pour être remplacé par les règles impératives au sens du droit international privé qui prévalent sur le lieu d'exécution du travail (article 8).

3.3. Évolution des niveaux de coût du carburant

Dans l'ensemble de l'Union, les coûts du carburant ont suivi l'évolution des prix du pétrole brut sur les marchés internationaux et ne varient pas beaucoup. Cela s'explique en partie par l'harmonisation graduelle de la taxation des produits énergétiques et de l'électricité dans l'Union européenne, régie par les dispositions de la directive 2003/96/CE (la «directive relative à la taxation de l'énergie»)[25]. La structure des droits d'accises sur les carburants est harmonisée: la directive établit, entre autres choses, des niveaux de taxation minimaux sur les produits énergétiques utilisés comme carburant. Cependant, les États membres sont libres de fixer leurs propres taux de taxation nationaux comme ils l'entendent. Les taux de taxation nationaux diffèrent d'un État membre à l'autre. C'est au Luxembourg que les coûts du carburant sont les plus bas, tandis qu'ils sont les plus élevés au Royaume-Uni.

[23] Directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services, JO L 18 du 21.1.1997, p. 1.

[24] Règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I), JO L 177 du 4.7.2008, p. 6.

[25] Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité, JO L 283 du 31.10. 2003, p. 51.

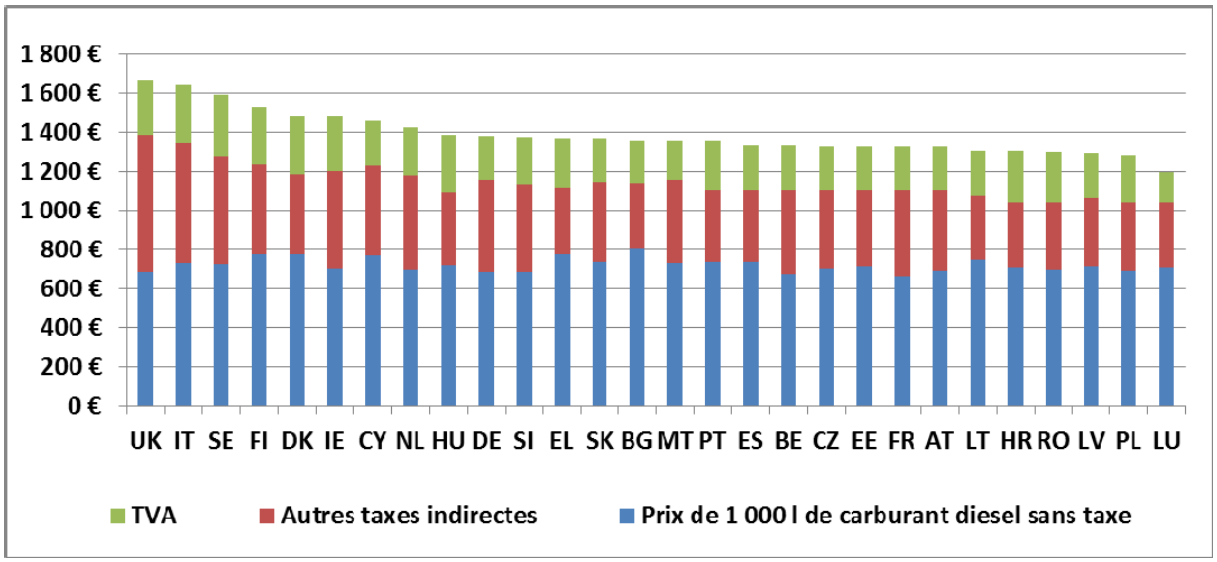


Figure 9: Coût du carburant diesel par 1 000 litres par État membre (janvier 2014). Source: Bulletin pétrolier de l'observatoire du marché, 2014, Commission européenne, DG Énergie.

3.4. Autres facteurs de coût

Hormis ces deux principaux facteurs de coût, les sociétés de transport de marchandises par route ont d'autres frais à supporter, comme:

– des dépenses ponctuelles relatives à la création de l'entreprise (dont l'achat et l'immatriculation des véhicules);

– des taxes périodiques sur la possession ou la circulation des véhicules;

– des taxes découlant de l'utilisation des véhicules (impôt sur le revenu, redevance routière calculée en fonction de la durée ou de la distance).

Le niveau relatif de ces frais peut avoir une incidence sur le comportement des entreprises. Des différences importantes dans le niveau des charges pourraient encourager des cas de délocalisations illicites qui, à leur tour, désavantagent les sociétés qui respectent la réglementation. Bien que les niveaux de taxation et de frais restent différents, certains éléments indiquent que le montant net des charges payées par véhicule tend à atteindre des niveaux similaires dans l'ensemble de l'Union.

Des différences continuent à exister dans les niveaux des montants perçus pour la constitution des sociétés, l'immatriculation des véhicules et les taxes de circulation. Les frais d'établissement varient d'un montant unique d'environ 40 EUR en République tchèque à plus de 1 000 EUR en Bulgarie[26]. Les taxes sur les véhicules (frais d'immatriculation ou taxe sur la possession) varient aussi entre les États membres. La variation des niveaux des charges ne suit pas la distinction entre UE-12 et UE-15 qui peut être constatée dans le cas des coûts de la main-d'œuvre. La taxe annuelle sur les véhicules, par exemple, varie d'un facteur 1 à 10,

[26] «Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union», AECOM 2013.

comme le montre la figure 10 ci-dessous. Parmi les 10 États membres où les taxes annuelles sont les plus élevées, trois font partie de l'UE-12 (République tchèque, Hongrie et Bulgarie).

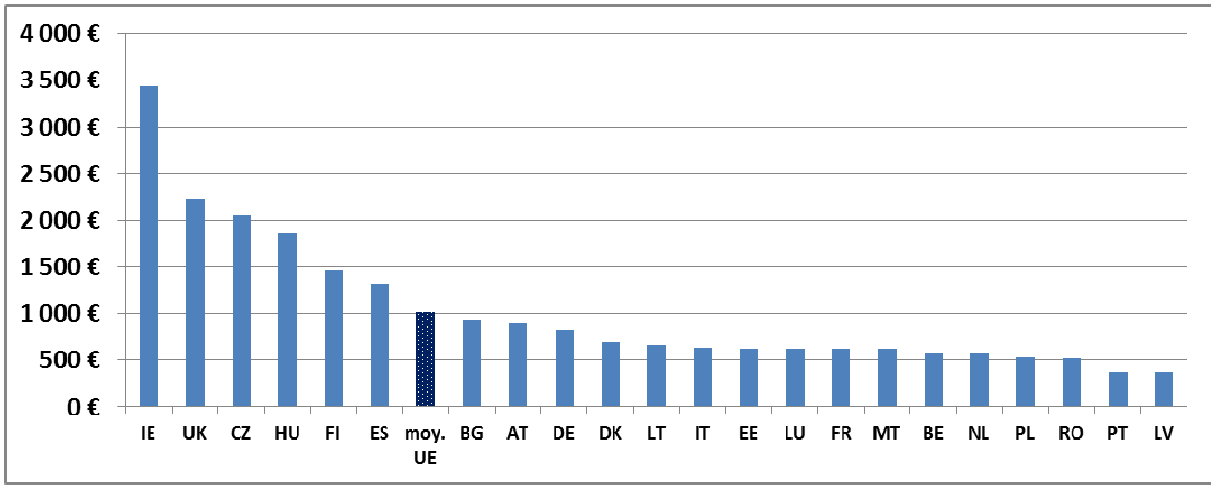


Figure 10: Taxe annuelle sur les véhicules (€) pour une combinaison normale tracteur/semi-remorque (2012), Source: ACEA Tax Guide 2012.

Sans aller jusqu'à analyser dans le détail les degrés de différence de chaque composante de coût, il est intéressant de relever que, malgré ces différences, le niveau moyen des taxes et des charges sur les routes intérieures ne semble pas varier considérablement entre les États membres. Selon les calculs de l'OCDE présentés à la figure 10, le montant net des charges payées par véhicule-kilomètre est en moyenne de 0,18 EUR, avec des variations relativement faibles entre les États membres. Les charges les plus élevées dans l'Union sont perçues en Allemagne (0,34 EUR/vkm) et les plus faibles sont perçues en Bulgarie, Luxembourg, Lettonie, Lituanie et Roumanie (0,11 EUR/vkm).

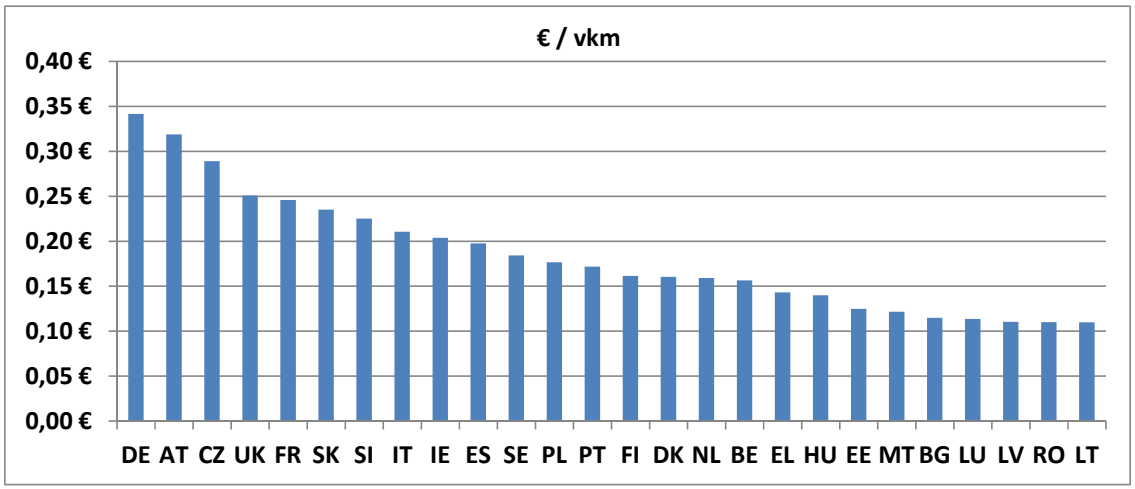


Figure 11: Montant net des charges payées par véhicule-kilomètre (transport de marchandises intérieur, 2012). Source: «Road Haulage Charges and Taxes. Summary analysis and data tables 1998-2012», OCDE 2013.

Cela peut en partie s'expliquer par le recours croissant, dans les États membres, à des redevances routières territoriales (qu'il s'agisse de vignettes ou de péages). Depuis l'adoption

et ensuite la révision de la directive 1999/62/CE sur la taxation des poids lourds[27], un nombre croissant d'États membres ont mis en place des systèmes de redevance routière. Dans un contexte de convergence des structures de coûts, les transporteurs de l'Union seront appelés de plus en plus à améliorer leur efficacité et la qualité de leurs services. Cette amélioration profitera aux clients de l'industrie du transport de marchandises par route, notamment les transitaires et le secteur de la vente au détail, et renforcera, à travers eux, l'efficacité et la compétitivité de l'économie de l'Union dans son ensemble.

4. APPLICATION DES DISPOSITIONS EN MATIERE D'ACCES AU MARCHE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE

Les règlements (CE) n° 1071/2009[28] et n° 1072/2009 visent à assurer aux entreprises un accès équitable au marché du transport international de marchandises par route, notamment en fournissant aux autorités de contrôle des critères supplémentaires pour vérifier le respect de ces dispositions réglementaires. L'application correcte de ces règlements est nécessaire pour garantir que les sociétés actives sur le marché du transport de marchandises par route sont fiables et opèrent dans des conditions de concurrence égales. Néanmoins, l'application de certaines de leurs dispositions reste problématique. Deux aspects en particulier posent problème aux transporteurs et aux autorités de contrôle: les dispositions exigeant que les entreprises soient établies de façon stable et effective, dans le cas du règlement (CE) n° 1071/2009, et celles applicables au cabotage, dans le cas du règlement (CE) n° 1072/2009.

4.1. Application du règlement (CE) n° 1071/2009

Le règlement (CE) n° 1071/2009 sur l'accès à la profession de transporteur par route a regroupé plusieurs actes législatifs, dans le but de simplifier et de compléter leur application. Il a aussi mis en place des exigences supplémentaires, dont un critère d'établissement stable et effectif pour les entreprises de transport de marchandises par route, des dispositions en vue de l'adoption d'un format unique de licences communautaires, des exigences spécifiques pour les gestionnaires de transport et une coopération renforcée entre les États membres en matière de contrôle (grâce, en particulier, au système ERRU d'interconnexion des registres nationaux des entreprises de transport routier).

Ces changements ont contribué à une harmonisation accrue, notamment en ce qui concerne les formats des licences communautaires. Il reste cependant des progrès à faire pour finaliser l'application de ce règlement, par exemple en interconnectant complètement du système ERRU. Des rapports ponctuels montrent aussi que des sociétés «boîtes aux lettres» [c'est-à-dire des sociétés «établies» pour des raisons fiscales dans un État membre où elles n'exercent pas leurs fonctions administratives ou leurs activités commerciales, en violation de l'article 5

[27] Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, modifiée par la directive 2006/38/CE et par la directive 2011/76/UE.

[28] Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil, JO L 300 du 14.11.2009, p. 51.

du règlement (CE) n° 1071/2009] existent encore dans certains États membres. Cette pratique n'est pas conforme à l'intention du législateur. De telles pratiques sont parfois établies[29], mais elles demeurent difficiles à quantifier du fait de leur caractère illicite.

Ces sociétés «boîtes aux lettres» continuent d'exister à cause de différences dans les ressources mobilisées et les niveaux de priorité accordés aux activités de contrôle dans les États membres concernés. Cela peut entraîner des difficultés pour les États membres qui signalent de telles sociétés à leurs États membres d'immatriculation et dont les autorités ne peuvent pas toujours compter sur un soutien très ferme de la part de leurs homologues. De plus, les dispositions qui régissent l'exigence «d'établissement stable» sont peu contraignantes[30]. Il semble donc qu'il y ait des éléments plaidant en faveur d'une coopération transfrontière accrue dans ce domaine et d'une application plus rigoureuse des dispositions concernées.

4.2. Règlement (CE) n° 1072/2009: problèmes concernant l'application et tendances nationales

Les autorités de contrôle, tout comme les transporteurs, rapportent des différences dans les méthodes employées pour faire appliquer le règlement (CE) n° 1072/2009. Ces différences peuvent dissuader les transporteurs d'entreprendre des activités sur les marchés nationaux étrangers. Malgré des efforts pour clarifier les termes du règlement (CE) n° 1072/2009[31], il subsiste des divergences dans l'application de certaines dispositions. La Finlande, par exemple, considère les opérations comportant des arrêts fréquents (où un transporteur livre des parties d'un même chargement en différents points, par exemple les filiales d'une même société) comme plusieurs opérations de transport, tandis que dans d'autres pays, les opérations comportant des arrêts fréquents sont comptées comme un seul transport. Les autorités de contrôle du Danemark ou de la Finlande exigent des transporteurs qu'ils soient en mesure de justifier les transports de cabotage en présentant immédiatement, en cas de contrôle, un bordereau d'expédition. D'autres autorités accordent aux transporteurs un délai pour obtenir ces informations si elles ne sont pas directement disponibles, par exemple dans le cas où le bordereau d'expédition n'accompagne pas le chargement.

De plus, certains États membres ont manifesté une tendance à restreindre, par des moyens réglementaires et des pratiques de contrôle, les conditions auxquelles les transporteurs peuvent effectuer des transports internationaux et des transports de cabotage. On peut citer, à titre d'exemple, une distinction faite par les autorités de contrôle à l'égard des véhicules

---

29 «L'activité d'inspection dans le cadre du détachement transnational des travailleurs dans le transport routier: un guide pour les autorités de contrôle». Rapport final du projet TRANSPO, juin 2012 http://www.eurodetachement-travail.eu/datas/files/EUR/GUIDE%20TRANSPO_version%2015%20juin%202012_FR.pdf

30 Conformément à l'article 12, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1071/2009: «Jusqu'au 31 décembre 2014, les États membres procèdent à des contrôles au moins tous les cinq ans afin de vérifier que les entreprises satisfont [aux exigences pour exercer la profession de transporteur par route]».

31 «The new cabotage regime under Regulation (EC) No 1072/2009, Questions & Answers». Commission européenne, 2011 http://ec.europa.eu/transport/modes/road/haulage/doc/qa_the_new_cabotage_regime_2011.pdf

appartenant à des filiales de sociétés locales établies dans un autre État membre ou l'application de mesures restrictives aux types de marchandises qui sont principalement prises en charge par des transporteurs non résidents. Des initiatives privées, tolérées par les autorités, contribuent à stigmatiser les chauffeurs routiers étrangers. Dans un État membre, une application pour smartphone permettant de suivre les trajets des camions immatriculés à l'étranger rencontre un certain succès auprès des chauffeurs locaux. À long terme, ces initiatives réglementaires ou privées risquent de saper l'acquis du marché intérieur dans le domaine du transport et notamment les gains d'efficacité résultant de l'ouverture du marché au transport transfrontière.

L'intérêt de telles pratiques paraît pour le moins douteux, compte tenu du faible niveau d'infractions attestées aux dispositions en matière de cabotage. S'il existe des inquiétudes quant à d'éventuels transports de cabotage illicites [c'est-à-dire des transports de cabotage qui excèdent les trois opérations possibles en application du règlement (CE) n° 1072/2009, ou qui ne sont pas exécutées après un transport international ou qui sont exécutées passé un délai de sept jours suivant un transport international), les autorités de contrôle n'ont en général pas été en mesure d'établir le bien-fondé de ces craintes. Dans les États membres où le cabotage a fait l'objet de vérifications nombreuses, les niveaux d'infraction étaient très bas (1,7 % de l'ensemble des véhicules contrôlés dans le cas du Danemark[32]). Les autorités de contrôle constatent plus souvent d'autres types d'infractions, comme le non-respect des durées de conduite, qui a des incidences sur la concurrence entre les transporteurs, mais aussi sur la sécurité.

En conclusion, les règlements (CE) n° 1071/2009 et n° 1072/2009 sont compris, interprétés et appliqués différemment selon les États membres. En conséquence, les opérateurs sont confrontés à un patchwork coûteux et confus, que le paquet législatif de 2009 était initialement censé éviter.

4.3. Révision des règlements dans le cadre de REFIT

Avec sa communication «Pour une réglementation de l'UE bien affûtée» de décembre 2012[33], la Commission a lancé le programme REFIT («Regulatory Fitness and Performance Programme»), qui vise à rendre la législation de l'Union plus claire et à réduire les contraintes réglementaires. L'exercice d'évaluation qui a suivi la communication a retenu la révision des règlements (CE) n° 1071/2009 et (CE) n° 1072/2009 comme une priorité. Une simplification des règlements permettrait aux agents chargés des contrôles de les faire appliquer de manière plus efficace et uniforme, en garantissant aux transporteurs une interprétation cohérente des textes et un environnement prévisible pour l'exercice de leurs activités. La révision viserait d'une part à clarifier les termes problématiques des règlements, notamment la définition du critère d'établissement stable et effectif dans le règlement (CE) n° 1071/2009 et celle du cabotage dans le règlement (CE) n° 1072/2009. De plus, les possibilités de coopération entre les États membres dans le cadre de l'application du règlement (CE) n° 1071/2009 pourraient

[32] http://ekstrabladet.dk/112/article2107804.ece, pour plus d'informations, voir: http://www.ft.dk/samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm?/samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm

[33] Pour une réglementation de l'UE bien affûtée [COM(2012)746].

être encore renforcées. Enfin, une révision pourrait améliorer la mise en application des règlements. L'introduction de dispositions plus prescriptives sur la fréquence et les modalités des contrôles contribuerait à remédier aux disparités qui existent dans l'application des règlements. Un meilleur usage des nouvelles possibilités techniques de contrôle, comme la nouvelle génération de tachygraphes numériques, pourrait aussi rendre la mise en application plus efficace.

5. DIMENSION SOCIALE DU SECTEUR DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE

La législation de l'Union constitue un cadre à la fois général et sectoriel destiné à garantir la sécurité routière, des conditions de travail adéquates et une concurrence sans distorsion dans le secteur du transport de marchandises par route. Ce cadre comprend le règlement (CE) n° 561/2006 sur les durées de conduite et les temps de repos[34] et la directive 2002/15/CE sur le temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles[35]. Afin d'assurer leur application correcte, ces dispositions sont complétées par des règles fixant des niveaux de vérification minimaux (directive 2006/22/CE[36]) et des mesures juridiques et techniques détaillées concernant l'équipement de contrôle à utiliser dans le transport routier [règlement (CEE) n° 3821/85[37]]. Le non-respect de ces règles pourrait avoir des conséquences préjudiciables, en termes de dégradation des conditions de travail dans le secteur du transport routier, de risques accrus pour la sécurité routière et les autres usagers de la route, et de désavantages pour les entreprises qui se conforment à la réglementation.

Des efforts constants sont déployés pour améliorer encore le respect de ces dispositions. La Commission s'emploie notamment à formuler des notes d'orientation et de clarification, qui sont mises à la disposition des États membres et des parties prenantes[38]. Toutefois, les notes d'orientation restent des documents non contraignants. De ce fait, la Commission ne peut sanctionner les États membres qui ne les suivent pas. L'élaboration des notes d'orientation est difficile (une note concernant la «période de 24 heures», sur la base de laquelle sont calculées les durées de conduite et de repos, a nécessité des discussions pendant plus de 4 ans et son texte n'a pas encore été finalisé). Le bilan des États membres en ce qui concerne l'application effective des notes d'orientation qui ont été discutées avec eux au sein du comité concerné fait aussi apparaître des différences notables.

---

34 Règlement (CE) n° 561/2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, JO L 102 du 11.4.2006, p. 1.

35 Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, JO L 80 du 23.3.2002, p. 35.

36 Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil, JO L 102 du 11.4.2006, p. 35.

37 Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, JO L 370 du 31.12.1985, p. 8.

38 http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/driving_time/guidance_notes_en.htm.

Les efforts se poursuivent en coopération avec les parties prenantes. Le projet TRACE[39] a débouché sur la création d'un programme de formation commun pour les agents de contrôle routier. Le livre blanc sur les transports[40] de 2011 a fait ressortir la priorité qu'il convient de donner à la promotion de la qualité des emplois et des conditions de travail.

5.1. Conditions de travail

Les conditions de travail dans le secteur du transport de marchandises par route sont difficiles, comme en témoigne la faible attractivité du secteur. Les raisons en sont notamment le caractère mobile des activités de transport routier et les longues périodes d'éloignement. D'autres facteurs de risque relevés par l'Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail comprennent le fait que les chauffeurs routiers travaillent souvent dans des conditions d'isolement, la gestion à flux tendus et la forte pression exercée par les demandes des clients, le travail sur les sites de tiers, l'usage accru de la surveillance à distance et de technologies complexes, la conception du lieu de travail, l'accessibilité des installations et services (hygiéniques, alimentaires et médicaux), le risque de maladies infectieuses, la violence et les agressions, la station assise prolongée et l'exposition aux vibrations, les risques d'accident durant les opérations de chargement et déchargement et les risques associés au travail dans le trafic routier[41]. Le rapport de l'Agence considère aussi que les horaires de travail atypiques du secteur constituent un facteur susceptible d'avoir des effets préjudiciables pour la santé. Dans l'ensemble, cependant, les accidents impliquant des poids-lourds sont en diminution, tandis que le respect des dispositions en matière de durées de conduite et de temps repos s'améliore[42].

L'augmentation des pratiques de gestion à flux tendus, qui se sont développées grâce aux nouvelles possibilités techniques disponibles dans le secteur de la logistique, expose les chauffeurs à une pression plus forte en ce qui concerne le respect des délais de livraison. La crise économique en cours est perçue comme un facteur d'accroissement de la pression subie par les travailleurs du secteur des transports routiers, pression qui, d'après les parties prenantes, est liée à diverses pratiques illicites, comme le dépassement des temps de conduite, les rémunérations basées sur les performances qui présentent un danger pour la sécurité routière, ou le statut factice d'indépendant[43]. Les principaux problèmes sociaux recensés par les parties prenantes comme appelant, à l'avenir, une action législative sont présentés dans le tableau 2.

Problème	**Degré d'importance**

39 http://www.traceproject.eu.

40 Livre blanc «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources», COM(2011)144 final.

41 «OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector – An overview», Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail, 2011.

42 «Overview and Evaluation of Enforcement in the EU Social Legislation for the Professional Road Transport Sector», Parlement européen, 2012.

43 «Conditions sociales et de travail des transporteurs routiers de marchandises», Parlement européen, 2013.

Programmes d'emploi illégaux/déloyaux entraînant du dumping social (y compris les entreprises «boîtes aux lettres»)	*****
Manque d'application de la législation et de contrôles	*****
L'harmonisation sociale entre les États membres de l'UE-27 est loin d'être réalisée	****
Opérations de cabotage illégales	****
Qualité des infrastructures de repos et autres infrastructures destinées aux conducteurs	***
Temps de conduite et de repos	**

Tableau 2: Problèmes recensés par les parties prenantes comme appelant, à l'avenir, une action législative au sujet des conditions sociales et de travail dans le secteur du transport routier de marchandises. Source: «Conditions sociales et de travail des transporteurs routiers de marchandises», Parlement européen, 2013.

Les problèmes mis en évidence par les parties prenantes dans le tableau 2 sont étroitement liés à la mise en œuvre des règlements (CE) n° 1071/2009 et n° 1072/2009, bien que leur application relève de la compétence des États membres. Le respect insuffisant de ces dispositions peut être imputé à l'absence de mesures contraignantes concernant le nombre et la fréquence des contrôles dans les deux règlements. Faute de telles mesures, la Commission éprouve aussi des difficultés à surveiller l'application de ces règlements. Il convient donc d'améliorer cette situation par l'introduction de dispositions contraignantes en matière de contrôle.

Les temps de conduite et de repos demeurent une source de préoccupation. De récentes évaluations montrent que le respect de la législation applicable s'améliore[44], mais des différences continuent à exister dans les pratiques des États membres en termes de mise en application[45]. La proportion des contrôles effectués sur la route ou dans les locaux des entreprises continue à varier, de même que celle des journées de travail contrôlées. Cela reflète à la fois des inégalités dans les moyens mobilisés par les États membres pour la mise en œuvre et des différences entre les marchés des transports (si les contrôles dans les locaux des entreprises sont efficaces dans les États membres où prévalent les grandes sociétés, les contrôles sur la route peuvent se révéler plus appropriés sur les marchés dominés par les petites entreprises).

Des travaux récents tendent aussi à démontrer que les risques liés à la concurrence sociale sont limités, en raison d'une égalisation des coûts de la main-d'œuvre ajustés en fonction de la productivité et de l'harmonisation de plusieurs normes relatives au travail. De plus, il

[44] «Report on the implementation in 2009-2010 of Regulation (EC) No 561/2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport and of Directive 2002/15/EC on the organisation of the working time of persons performing mobile road transport activities», SWD(2012) 270 final.

[45] «Overview and Evaluation of Enforcement in the EU Social Legislation for the Professional Road Transport Sector», Parlement européen, 2012.

n'apparaît pas que les États membres où les bases de coût sont plus faibles aient des niveaux de contrôle moindres à l'égard de la législation sociale et du droit du travail. Rien ne prouve, donc, que le non-respect du droit du travail puisse procurer un avantage concurrentiel[46]. Cela étant dit, il reste des efforts à faire à tous les niveaux pour améliorer le respect de la législation sociale dans le secteur des transports routiers.

5.2. Anticiper les changements

Le secteur du transport de marchandises par route est déjà en proie à divers changements majeurs dont les répercussions se feront sentir sur le long terme, à commencer par l'actuelle pénurie de chauffeurs. Les travailleurs du secteur constituent une population vieillissante: rien qu'en Allemagne, plus de 250 000 chauffeurs devraient prendre leur retraite au cours des 10 à 15 prochaines années[47]. Cette tendance, combinée au manque de chauffeurs qualifiés qui a déjà été constaté avant la crise économique, affectera fortement les possibilités de recrutement des entreprises de transport de marchandises par route. Les résultats de cette pénurie sont déjà perceptibles dans certains États membres, comme la Lettonie, où des chauffeurs sont recrutés dans des pays tiers, en petit nombre à l'heure actuelle.

L'Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail insiste sur le fait que la nature même du métier de transporteur est en pleine mutation. L'utilisation accrue des technologies est un facteur déterminant dans les transports internationaux. Les ordinateurs de bord, la nouvelle génération de tachygraphes numériques et d'autres équipements de télématique jouent un rôle de plus en plus grand dans l'organisation des mouvements de transport et le contrôle du respect de la législation applicable. D'autres progrès techniques (nouveaux systèmes de propulsion, autoroute automatique) viendront aussi changer la teneur des tâches à effectuer par les chauffeurs routiers. Ces évolutions, combinées à la hausse de l'âge moyen des chauffeurs, créeront de nouveaux besoins de formation. Si la priorité doit être donnée à la formation tout au long de la vie, il conviendrait aussi d'adapter le programme de formation des élèves conducteurs.

La Commission poursuivra son dialogue avec les États membres et les parties prenantes afin d'anticiper ces changements. Le comité de dialogue social sectoriel constitue un outil qui peut servir à relever, de façon proactive, ces défis à venir. Les contributions des partenaires sociaux en vue de l'adoption d'un code social pour les travailleurs mobiles du secteur du transport routier seraient bienvenues, comme le souligne l'initiative 8 du livre blanc sur les transports de 2011. La communication de la Commission «Une politique industrielle intégrée à l'ère de la mondialisation – Mettre la compétitivité et le développement durable sur le devant de la scène»[48] a rappelé qu'une politique industrielle compétitive et efficace passe par un dialogue social qui s'attaque aux défis du marché de l'emploi. Dans le contexte d'une pénurie imminente de chauffeurs, des mesures visant à améliorer l'utilisation des véhicules

[46] «Concurrence sociale dans l'UE: Mythes et réalités», Notre Europe – Institut Jacques Delors, 2013.

[47] «ZF-Zukunftsstudie Fernfahrer. Der Mensch im Transport- und Logistikmarkt, Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik», Stuttgart 2012.

[48] COM(2010)614 final.

(en facilitant par exemple la consolidation de la charge et la planification de la distribution) devraient aussi être encouragées. L'ouverture du marché, qui devrait contribuer à une utilisation plus efficace des véhicules, pourrait aussi nous aider à faire face à cette pénurie.

6. AUTRES EVOLUTIONS REGLEMENTAIRES

Dans le prolongement de l'adoption du règlement (CE) n° 1072/2009, le législateur de l'Union a entrepris de renforcer l'harmonisation du marché intérieur du transport de marchandises par route en prenant des mesures législatives supplémentaires, présentées ci-après. Dans le contexte de l'ouverture du marché, ces évolutions contribuent à harmoniser les conditions du marché qui ont une incidence sur les transporteurs de l'Union.

6.1. Redevances routières

La directive 1999/62/CE, modifiée par la directive 2006/38/CE, a encore été modifiée par la directive 2011/76/UE. Cette directive définit un cadre commun pour la mise en place par les États membres de systèmes de péages fondés sur la distance ou de droits d'usage fondés sur la durée (vignettes) pour l'utilisation de certaines infrastructures par les poids lourds (plus de 3,5 tonnes). Avec la modification de 2011, la directive a intégré des éléments destinés à mieux refléter le principe du «pollueur payeur», comme la possibilité pour les États membres de fonder la redevance perçue auprès des transporteurs sur les niveaux de pollution atmosphérique et sonore de leur véhicule. Si, à ce jour, aucun n'a encore entrepris d'internaliser les coûts externes, un nombre croissant d'États membres utilisent désormais une forme de redevance pour l'utilisation des infrastructures:

- Systèmes de vignette en place: la Bulgarie, la Roumanie, la Hongrie et la Lituanie appliquent aux camions des systèmes nationaux de vignette. Le Royaume-Uni instaurera une vignette à compter du 1er avril 2014. La Suède, le Danemark, les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg ont recours à l'«Eurovignette» commune.

- Systèmes de vignette en développement: Lettonie.

- Systèmes de péage électronique sur l'ensemble du réseau en place: Allemagne, Autriche, République tchèque, Hongrie, Slovaquie, Pologne et Portugal.

- Péage électronique sur l'ensemble du réseau en développement: Danemark, Belgique et France. La France n'appliquera les redevances qu'aux autoroutes gérées par l'État et aux routes nationales existantes dont l'utilisation n'est pas soumise à un péage; elle conservera donc son système de péage actuel avec des barrières physiques sur les concessions autoroutières.

- Péages avec barrières physiques: Irlande, France, Espagne, Italie, Slovénie et Grèce, notamment. Bien que d'autres pays recourent à des péages manuels sur un petit nombre de routes, l'échelle sur laquelle ces systèmes sont déployés est insignifiante. La Pologne et le Portugal ont aussi des péages avec des barrières physiques sur une

partie de leur réseau, bien que ces pays soient classés comme ayant mis en place un péage électronique sur l'ensemble du réseau, car il s'agit là d'un système provisoire.

- Pas de péage: Lettonie, Finlande, Estonie, Malte et Chypre

En outre, des efforts sont en cours pour déployer le service européen de télépéage (SET). Les spécifications techniques concernant l'interopérabilité du SET figurent dans la directive 2004/52/CE[49], tandis que la décision 2009/750/CE[50] de la Commission, qui définissait les spécifications SET, est entrée en vigueur en octobre 2009. Les efforts portent actuellement sur des services de télépéage régionaux, qui marqueront une première étape vers une couverture européenne.

6.2. Spécifications des véhicules

Les critères applicables aux véhicules utilisés par les transporteurs de l'Union ont changé considérablement depuis l'adoption du règlement (CE) n° 1072/2009. L'entrée en vigueur de la norme d'émission Euro VI en janvier 2013 (après celle des normes d'émission Euro V en 2008) a entraîné un renouvellement plus rapide des parcs de véhicules tant dans l'UE-15 que dans l'UE-12, où l'âge moyen des véhicules en service est plus élevé[51]. Dans l'ensemble, les véhicules plus récents servent davantage au transport international de marchandises par route qu'au transport national, en partie en raison des niveaux de péage plus bas appliqués à ces véhicules et de leur moindre consommation de carburant, mais aussi à cause de la nécessité de remplacer régulièrement ces véhicules, qui atteignent rapidement un kilométrage important.

---

49 Directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté, JO L 166 du 30.4.2004, p. 124.

50 Décision 2009/750/CE de la Commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques, JO L 268 du 13.10.2009, p. 11-29.

51 En moyenne, la moitié des véhicules-km parcourus par les transporteurs de l'UE-15 peut être imputée à des véhicules qui ont jusqu'à 5 ans. La proportion correspondante pour les transporteurs de l'UE-12 est plus proche d'un tiers (32 %). Le parc de véhicules utilisés pour les transports internationaux est habituellement nettement plus récent que celui des véhicules utilisés pour les transports nationaux. Il n'y a pas de grandes différences en termes d'âge moyen des véhicules d'un quelconque État membre utilisés dans les transports internationaux.

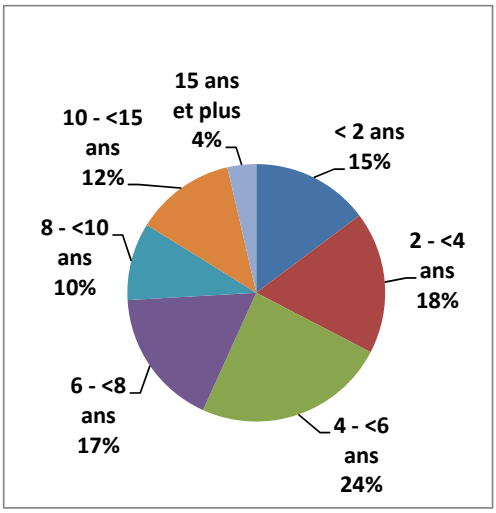


Figure 12: Répartition par âge des poids lourds utilisés par les transporteurs de l'UE-27 en 2012 (pourcentage du total de véhicules-km). Source: Eurostat, DG MOVE.

En plus de l'adoption des normes Euro, l'harmonisation des spécifications des véhicules sera renforcée par l'adoption des prescriptions harmonisées pour la réception européenne par type relatives aux poids lourds et à leurs remorques, qui sont entrées en vigueur en 2012[52].

6.3. Sécurité routière

D'après les chiffres de la sécurité routière dans l'Union, qui sont en constante amélioration, y compris en ce qui concerne les poids lourds, l'adoption de nouvelles dispositions sur l'accès au marché du transport de marchandises par route en 2009 n'a eu aucune incidence négative. Comme on peut le voir dans le tableau ci-dessous, les accidents mortels impliquant un poids lourd ont diminué dans presque tous les États membres concernés.

	2008			2009			2010			Change-ment en 2010 par rapport à 2008 (poids lourds)
	Poids lourds	Total	Poids lourds en % du total	Poids lourds	Total	Poids lourds en % du total	Poids lourds	Total	Poids lourds en % du total	
Belgique	122	944	13 %	117	944	12 %	111	840	13 %	-9,0 %
République tchèque	169	1076	16 %	163	901	18 %	175	802	22 %	+3,6 %
Danemark	62	406	15 %	35	303	12 %	36	255	14 %	-41,9 %

[52] Règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission du 12 décembre 2012 portant application du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type relatives aux masses et dimensions des véhicules à moteur et de leurs remorques et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, JO L 353 du 21.12.2012, p. 31 à 79.

Allemagne	625	4477	14 %	536	4152	13 %	534	3648	15 %	-14,6 %
Irlande	44	280	16 %	22	238	9 %	13	212	6 %	-70,4 %
Grèce	138	1553	9 %	113	1456	8 %	127	1258	10 %	-8,0 %
Espagne	452	3099	15 %	353	2714	13 %	333	2479	13 %	-26,3 %
France	596	4275	14 %	502	4273	12 %	552	3992	14 %	-7,4 %
Italie	977	4725	21 %	785	4237	19 %	835	4090	20 %	-14,5 %
Luxembourg	2	35	6 %	2	48	4 %	9	32	28 %	+350,0 %
Pays-Bas	107	677	16 %	95	644	15 %				
Autriche	107	679	16 %	81	633	13 %	97	552	18 %	-9,3 %
Pologne	1 155	5437	21 %	952	4572	21 %	947	3908	24 %	-18,0 %
Portugal	112	885	13 %	120	840	14 %	95	937	10 %	-15,2 %
Roumanie	292	3061	10 %	252	2796	9 %	191	2377	8 %	-34,6 %
Slovénie	7	214	3 %	12	171	7 %	7	138	5 %	0,0 %
Finlande	106	344	31 %	70	279	25 %	92	272	34 %	-13,2 %
Suède	72	397	18 %	45	358	13 %				
Royaume-Uni	380	2645	14 %	287	2337	12 %	282	1965	14 %	-25,8 %

Tableau 3: Accidents mortels impliquant un poids lourd par État membre (2008 - 2010). Source: «Traffic Safety Basic Facts 2012, Heavy Goods Vehicles and Buses», Observatoire européen de la sécurité routière[53].

Cette diminution est en partie le résultat de la réduction des volumes de transport de marchandises qui est intervenue entre 2008 et 2010 (-7 %). Il est probable, cependant, que d'autres facteurs aient contribué à réduire le taux d'accidents impliquant des poids lourds, comme les améliorations techniques apportées aux véhicules afin de renforcer le respect des règles de circulation. L'adoption de règles en vue d'une meilleure coopération en matière de répression des diverses infractions routières[54] est une initiative qu'il faut mentionner à cet égard. On peut s'attendre à ce qu'elle produise son plein effet dans les mois suivants la fin de la période de transposition, le 7 novembre 2013.

Cette tendance devrait se maintenir puisque plusieurs propositions actuellement à l'examen dans le processus législatif contribueront, une fois adoptées, à améliorer l'entretien des

[53] Certains États membres n'ont pas fourni de données comparables et ne sont donc pas repris. Ces États membres sont la Bulgarie, la Hongrie, l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, la Slovaquie, Malte et Chypre. La Suède et les Pays-Bas n'ont pas fourni de données pour 2010.

[54] Directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, JO L 288 du 5.11.2011, p. 1-15.

véhicules existants[55] et à mettre sur le marché des véhicules plus sûrs pour les usagers de la route vulnérables[56].

6.4. Taxation du carburant

Les produits énergétiques, y compris le carburant commercial, font l'objet de la directive 2003/96/CE, déjà mentionnée, relative à la taxation des produits énergétiques et de l'électricité. Cette directive fixe, entre autres, des niveaux minimaux de droits d'accises pour le carburant. La Commission a présenté, le 13 avril 2011, une proposition de révision de cette directive[57]. Si elle est adoptée, la proposition alignera les politiques de taxation de l'énergie afin de mieux refléter l'impact environnemental des carburants et d'autres produits énergétiques, créant ainsi une incitation supplémentaire pour les transporteurs à utiliser des véhicules plus propres.

7. CONCLUSIONS

7.1. Situation du marché

Les principales évolutions qui affectent le marché du transport de marchandises par route depuis l'adoption du règlement (CE) n° 1072/2009 tiennent à des tendances générales comme la crise économique et les élargissements successifs de l'Union. Bien que le secteur ait semblé se remettre lentement de la crise économique jusqu'en 2011, les volumes de transport ont de nouveau chuté depuis, dans le sillage de l'évolution du reste de l'économie. D'autres tendances majeures qui étaient déjà présentes avec la crise économique continuent de prendre une part importante dans la définition des mouvements de transport, comme le rôle croissant des transitaires et des entreprises de logistique tierces dans la consolidation des charges et les relations contractuelles avec les transporteurs.

L'adoption du paquet routier de 2009 a contribué à fournir aux transporteurs et aux autorités de contrôle des normes et des critères communs pour l'accès à la profession et au marché du transport international de marchandises par route. Cependant, certaines dispositions du règlement (CE) n° 1072/2009 sont difficiles à appliquer, en particulier celles qui ont trait à l'établissement stable des entreprises de transport de marchandises par route et au cabotage. De plus, le patchwork de législations nationales que la refonte de 2009 visait à éviter refait surface, avec des conséquences préjudiciables pour le marché intérieur du transport routier.

Enfin, le secteur va devoir faire face à plusieurs défis dans l'avenir. Pour y répondre, il devra améliorer son efficacité. La pénurie de chauffeurs est atténuée par la crise, mais elle demeure

---

55 Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques et abrogeant la directive 2009/40/CE [COM(2012) 380 final].

56 Propositon de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/53/CE du 25 juillet 1996, fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international [COM(2013) 195 final].

57 Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 2003/96/CE du Conseil restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité [COM(2011) 169/3].

une source de préoccupation, en particulier en ce qui concerne les chauffeurs spécialisés. À l'avenir, cette tendance engendrera de nouvelles demandes en termes de personnel et de qualifications, dans un contexte de vieillissement de la main-d'œuvre. De plus, les conditions de travail restent difficiles dans le secteur du transport de marchandises par route, où les relations contractuelles se caractérisent encore par une proportion notable de travailleurs indépendants. Avec la diminution des réserves de chauffeurs disponibles, les entreprises doivent réduire les niveaux élevés de parcours à vide afin de tirer le meilleur parti de leurs effectifs. L'amélioration de l'efficacité du secteur du transport de marchandises par route contribuera à renforcer la compétitivité de l'économie de l'Union dans son ensemble.

7.2. Convergence des indicateurs du marché

Comme dans d'autres composantes de l'économie, les États membres de l'Union ont des structures de coûts différentes dans le secteur du transport de marchandises par route. S'il est peu probable que les différences de coûts disparaissent entièrement, l'écart n'a cessé de se réduire. Les transporteurs actifs dans les transports internationaux ont à supporter des dépenses comme les redevances routières et les coûts du carburant qui s'appliquent aux utilisateurs quel que soit l'État membre d'immatriculation. De plus, dans les États membres qui ont rejoint l'Union en 2004 et 2007 en particulier, la participation des chauffeurs aux transports internationaux, où les rémunérations sont traditionnellement plus élevées, a entraîné une hausse des niveaux salariaux. La convergence graduelle des niveaux de coûts oblige les transporteurs à intensifier leur concurrence en termes d'efficacité et de qualité des services, au bénéfice des utilisateurs des transports dans l'ensemble de l'économie de l'Union. L'égalisation des coûts ne relève cependant pas de la compétence de l'Union et ne fait pas partie des objectifs du marché unique.

En outre, des évolutions législatives sont venues renforcer l'harmonisation des conditions-cadres dans le secteur du transport de marchandises par route. Il s'agit notamment du recours accru aux systèmes de redevance routière, d'une harmonisation technique plus poussée et d'une amélioration de la sécurité des véhicules de transport routier, ainsi que d'une coopération entre les États membres de l'Union dans le domaine de la répression des infractions routières. Ces évolutions limitent les risques que pourrait entraîner une augmentation de la pression concurrentielle pour la sécurité routière, notamment dans le cas d'une plus grande ouverture du marché.

Il est possible d'aller plus loin dans l'harmonisation de l'application des dispositions relatives à l'accès au marché du transport de marchandises par route, où apparaissent encore des divergences selon les États membres. En particulier, les dispositions du règlement (CE) n° 1072/2009 en matière de cabotage et celles du règlement (CE) n° 1071/2009 concernant l'établissement stable et effectif ne semblent pas être appliquées de manière uniforme. Il en résulte des inégalités dans l'exercice de la profession de transporteur et des difficultés pour les autorités de contrôle chargées d'appliquer ces règles. Des efforts pour remédier à ces lacunes contribueront à limiter la délocalisation illicite, qui a des répercussions négatives sur la concurrence et sur les conditions de travail.

7.3. Prochaines étapes

Il ressort des éléments présentés ci-dessus qu'il conviendrait de réfléchir à une nouvelle réforme visant à clarifier les dispositions relatives à l'accès au marché européen du transport de marchandises par route. Une réforme équilibrée, incluant des mesures destinées à garantir l'application uniforme des règles d'accès au marché, permettrait de clarifier les dispositions législatives que les États membres et l'industrie comprennent et appliquent différemment. Des règles plus claires serviraient de base à une culture plus forte du respect des règles et limiteraient les possibilités de fraude (aussi bien dans le domaine fiscal que social). C'est une condition *sine qua non* de l'application uniforme des règles, qu'un espace européen unique des transports est censé garantir. La révision prévue des règlements (CE) n° 1071/2009 et (CE) n° 1072/2009 dans le cadre de l'exercice REFIT marquera un premier pas dans cette direction.

Il semble qu'il serait bon de revoir progressivement, en se fondant sur des mesures d'application adaptées, certaines restrictions obsolètes qui continuent d'entraver l'accès au marché. Les conditions à remplir pour effectuer des transports de cabotage restreignent les marchés accessibles aux transporteurs de l'Union, étant donné que les marchés nationaux représentent environ deux tiers des volumes de transport routier. La levée progressive de ces restrictions pourrait contribuer à réduire les charges administratives engendrées par les règles actuelles, qui sont complexes et qui manquent de clarté. En outre, cela permettrait de mieux ajuster l'offre de transport à la demande. Comme les études l'ont montré, assouplir les restrictions imposées en matière de cabotage pourrait contribuer à rendre le secteur du transport routier plus économique et plus efficace dans l'utilisation de ses ressources, puisque les parcours à vide s'en trouveraient réduits, ce qui aiderait le secteur à accroître sa rentabilité et à réduire sa consommation de carburant. D'autres initiatives y contribueront aussi, comme la prochaine communication présentant une stratégie de réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO_2 des véhicules utilitaires lourds.

Afin de garantir des avancées simultanées dans les dimensions économiques et sociales, il sera nécessaire de formuler des mesures visant à restaurer l'attractivité de la profession et à améliorer l'environnement de travail des chauffeurs. Cela passe par des mesures dans le domaine de l'application des réglementations, du contrôle et de l'atténuation de la fraude fiscale et sociale, ainsi que de l'amélioration des niveaux de formation et des compétences. L'économie tout entière en bénéficierait, et la profession y gagnerait en attractivité. Le renforcement des qualifications et de la disponibilité de la main-d'œuvre contribuerait aussi à faire face à la pénurie imminente de chauffeurs. De plus, les efforts doivent se poursuivre en vue d'améliorer l'application de la législation sociale de l'Union dans le secteur du transport routier, et notamment des dispositions relatives aux temps de conduite et de repos.

Dans tous les cas où les mesures et les instruments actuels ou envisagés mentionnés dans le présent rapport font intervenir le traitement de données personnelles, cela doit se faire dans le

respect de la directive 95/46/CE sur la protection des données à caractère personnel[58] et des dispositions nationales transposant cette directive.

Comme l'a souligné le président Barroso dans son discours sur l'état de l'Union du 11 septembre 2013: *«Notre marché unique des marchandises fonctionne bien et nous constatons les avantages économiques de ce système. Nous devons appliquer la même formule à d'autres secteurs: la mobilité, les communications, l'énergie, les finances et le commerce électronique, pour n'en citer que quelques-uns. Nous devons supprimer les obstacles qui entravent l'activité des entreprises et des particuliers dynamiques. Nous devons achever l'interconnexion en Europe.»*

[58] Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, JO L 281, 23.11.1995, p. 31.