

CENTRE DE RECHERCHES ÉCONOMIQUES

RAPPORT
DE LA CENT QUINZIÈME TABLE RONDE
D'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

tenue à Paris les 4 et 5 novembre 1999
sur le thème :

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES POUR COMPTE PROPRE EN EUROPE

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)

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

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

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

Le Conseil de la Conférence réunit les Ministres des Transports des 40 pays suivants qui sont Membres à part entière de la Conférence : Albanie, Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, ERY Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Moldova, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. Six pays ont un statut de Membre associé (Australie, Canada, États-Unis, Japon, Nouvelle-Zélande, République de Corée) et deux, un statut de Membre observateur (Arménie et Maroc).

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

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

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

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

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

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

Also available in English under the title:

ROAD FREIGHT TRANSPORT FOR OWN ACCOUNT IN EUROPE

Des informations plus détaillées sur la CEMT sont disponibles sur Internet à l'adresse suivante :
www.oecd.org/cem

© CEMT 2001 – Les publications de la CEMT sont diffusées par le Service des Publications de l'OCDE,
2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, France

TABLE DES MATIÈRES

RAPPORTS INTRODUCTIFS

SMOLDERS, W. (Belgique)..... 5

CROWLEY, J. (Irlande)..... 39

BROWNE, M. (Royaume-Uni)..... 65

AUTRES COMMUNICATIONS 101

SYNTHÈSE DE LA DISCUSSION

(Débats de la Table Ronde sur les rapports)..... 123

LISTE DES PARTICIPANTS 135

BELGIQUE

Wim SMOLDERS
Union Internationale des Transports Routiers - IRU
Bruxelles
Belgique

**LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR LA ROUTE
POUR COMPTE PROPRE DANS L'UNION EUROPÉENNE**

SOMMAIRE

1.	INTRODUCTION	9
1.1.	Le transport pour compte propre : une catégorie d'usagers de la route peu connue	9
1.2.	Objet du présent rapport.....	9
1.3.	Champ d'étude du rapport.....	10
2.	LE CHAMP D'ACTION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES POUR COMPTE PROPRE	11
2.1.	Transport pour compte propre, volume total et développement, 1985-1995.....	11
2.2.	Part du transport pour compte propre par groupes de marchandises	14
2.3.	Une enquête menée auprès de quelque 750 entreprises effectuant du transport pour compte propre	16
3.	CADRES JURIDIQUES RÉGISSANT LE TRANSPORT POUR COMPTE PROPRE	21
3.1.	Résumé des systèmes juridiques nationaux	21
3.2.	Synthèse des systèmes administratifs nationaux.....	22
3.3.	Dispositions concernant expressément le transport international	25
4.	LES RESTRICTIONS QUI POURRAIENT ÊTRE RÉÉVALUÉES	26
4.1.	Le véhicule et le chauffeur	26
4.2.	Le transport pour compte propre dans le cadre d'une entité économique, <i>Konzernverkehr</i>	29
4.3.	Mesures d'accompagnement pour préserver le bon fonctionnement des marchés du transport routier	33
5.	CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS.....	33

Bruxelles, mai 1999

1. INTRODUCTION

1.1. Le transport pour compte propre : une catégorie d'usagers de la route peu connue

On entend par "transport pour compte propre" le transport effectué par les entreprises des autres secteurs que celui des transports -- industrie manufacturière, agriculture, commerce, services --, comme activité accessoire, pour transporter des marchandises qui ont un lien avec leur activité principale.

Les véhicules utilisés dans le transport pour compte propre constituent la deuxième catégorie de véhicules en circulation, après les voitures particulières qui constituent de loin la catégorie plus importante. Ils sont cependant plus nombreux que toutes les autres catégories de véhicules automobiles, y compris ceux qui servent à effectuer le transport de marchandises pour compte d'autrui.

Néanmoins, le transport pour compte propre est relativement méconnu. Le non-spécialiste confondra en effet souvent le transporteur pour compte propre et le chauffeur-proprétaire. En outre, dans de nombreux pays européens, la législation relative aux transports ne comprend pas de dispositions visant expressément cette catégorie de transport de marchandises, et ne prévoit de règles que pour le transport routier pour compte d'autrui. Les autres activités de transport de marchandises ne sont régies par aucune disposition législative précise, même si le véhicule (par exemple, longueur maximale, contrôle technique) et le chauffeur (par exemple, temps de conduite et de repos) le sont en général.

Toutefois, dans d'autres pays européens et dans la législation de l'Union Européenne, le transport de marchandises pour compte propre est assujéti à des conditions précises, qui remontent à l'époque où les marchés du transport routier étaient rigoureusement réglementés.

1.2. Objet du présent rapport

Le présent rapport remet en question la nécessité de ces conditions restrictives. Celles-ci ont en effet été assouplies, voire levées dans un certain nombre de pays, sans effet défavorable sur la profession routière. Des conditions moins restrictives permettent aux transporteurs pour compte propre d'organiser leurs activités de façon plus efficace. Une diminution du nombre de véhicules en circulation et du nombre de parcours se traduira par une réduction, non seulement du coût du transport pour compte propre, et par conséquent du coût du produit final, mais également de l'utilisation de la route, ainsi que des émissions, et donc de la congestion et des coûts externes.

Il va de soi que des modifications aux dispositions juridiques concernant le transport pour compte propre ne doivent pas rendre inopérante la législation applicable aux transports pour compte d'autrui. Il importe à cet égard d'accorder une attention particulière à la situation des pays d'Europe

centrale et orientale, non seulement parce qu'il y existe encore des systèmes de contingentement pour le transport international, mais aussi parce que, s'agissant du transport intérieur, les structures d'organisation du transport routier qui ont été mises en place dans les pays à économie planifiée ont en partie déterminé le développement actuel des services de transport routier, et doivent être prises en compte lorsqu'il s'agit de décider comment la législation sur le transport routier peut le mieux servir l'intérêt de la société dans son ensemble et de la profession routière.

Le présent rapport se fonde sur des études récentes développées par l'IRU sur les aspects juridiques et économiques du transport pour compte propre. En ce qui concerne l'Union Européenne, une étude a été réalisée sur la base d'un vaste échantillon (749 entreprises dans les 15 États membres de l'Union) de transporteurs pour compte propre qui ont répondu à un questionnaire. Pour l'Europe centrale et orientale, l'information concernant les systèmes juridiques et l'importance économique de l'activité ont été obtenues auprès des associations professionnelles nationales membres de l'IRU.

1.3. Champ d'étude du rapport

Le rapport est centré sur les conditions du transport pour compte propre en Europe occidentale, du fait essentiellement des processus qui sont en cours en Europe centrale et orientale (préparation à l'adhésion à l'Union Européenne, achèvement de la transition à l'économie de marché).

Le chapitre 2 décrit les caractéristiques du transport pour compte propre ainsi que son rôle dans l'économie. Pendant la période 1985-1995, ce rôle a perdu de l'importance, la "libéralisation" du transport routier pour compte d'autrui ayant permis aux prestataires de services de transport routier de mieux répondre aux besoins des entreprises, et à moindre coût. L'industrie a réagi à cette amélioration de l'offre en sous-traitant ses activités de transport, amorçant ainsi une tendance qui se maintient encore aujourd'hui.

Malgré tout, pour certaines activités de transport routier, le secteur manufacturier et le tertiaire préfèrent utiliser leurs propres véhicules, ou ne peuvent pas vraiment faire autrement. Dans le chapitre 3, le "champ d'action" du transport pour compte propre sera analysé à partir des statistiques du transport routier disponibles et l'information recueillie auprès des entreprises qui effectuent leur propre transport.

Il sera ensuite (chapitre 4) dressé un inventaire des dispositions législatives en vigueur. En Europe occidentale, le cadre juridique du transport pour compte propre n'a guère changé ces 20 dernières années, même si les marchés du transport routier ont été déréglementés au cours de cette période. En Europe centrale et orientale, la situation a beaucoup évolué, mais dans de nombreux pays, les transporteurs pour compte propre sont régis par des conditions et des critères analogues à ceux qui s'appliquent aux transporteurs pour compte d'autrui.

Les conditions actuelles concernant le véhicule et le conducteur seront analysées de façon plus approfondie dans le chapitre 5. Il sera également question du transport pour compte propre dans le cadre d'une entité économique ("transport pour un groupe d'entreprises"). Un assouplissement des conditions à cet égard favoriserait une plus grande efficacité et une meilleure viabilité du transport pour compte propre. Il convient cependant de veiller au bon fonctionnement des marchés du transport routier et des dispositions législatives qui s'y rattachent. Des critères qualitatifs supplémentaires pourraient par conséquent se révéler nécessaires.

2. LE CHAMP D'ACTION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES POUR COMPTE PROPRE

2.1. Transport pour compte propre, volume total et développement, 1985-1995

2.1.1. *Dans l'Union Européenne*

Le transport pour compte propre a essentiellement pour objet de transporter des marchandises lorsque les entreprises estiment que le transport fait partie intégrante de leur activité et/ou lorsque les caractéristiques d'une activité de transport permettent difficilement aux professionnels du transport de faire profiter leurs clients des avantages qu'offre normalement le transport pour compte d'autrui (moins de parcours à vide, économies d'échelle, d'où une diminution des coûts de transport).

Ces caractéristiques peuvent être les suivantes : un plan de commercialisation spécifique, des besoins particuliers en matière de transport, la nécessité de qualifications particulières, et des distances de transport courtes, qui réduisent les possibilités de trouver des chargements de retour. La part du tonnage transporté pour compte propre dans le tonnage total transporté par la route dans l'Union Européenne est considérable (44 pour cent pour le transport intérieur et 42 pour cent pour l'ensemble du transport routier). En revanche, exprimée en tonnes-kilomètres, la part du transport pour compte propre n'est que d'environ 25 pour cent, ce qui s'explique par l'importance de la distance dans le choix entre transport pour compte propre et transport pour compte d'autrui. Le fait que les distances soient courtes expliquent également que le transport pour compte propre concerne essentiellement le transport intérieur.

Le volume total du transport routier intérieur dans l'union Européenne s'établissait à près de 10.2 milliards de tonnes en 1995, soit 30 pour cent de plus qu'en 1985. Sur ce tonnage total, 4.45 milliards de tonnes ont été transportées pour compte propre, ce qui représente une augmentation de 12 pour cent pendant la période 1985-1995. Le transport pour compte d'autrui est passé quant à lui de 3.8 milliards de tonnes en 1985 à 5.7 milliards de tonnes en 1995 (soit une augmentation de 50 pour cent).

Les augmentations indiquées dans le Tableau ci-dessous s'expliquent dans une large mesure par l'adhésion de nouveaux États membres et la réunification de l'Allemagne. En comparant dix États membres (ceux de la Communauté à 12 moins l'Allemagne et l'Irlande), on constate que le transport routier intérieur a augmenté de 9 pour cent seulement et le tonnage transporté pour compte propre de 0.8 pour cent.

Tableau 1. Transport routier de marchandises à l'intérieur de l'Union Européenne
Par type de transport, en tonnes et tonnes-kilomètres (tk)

	1985 ¹		1995 ²		% de variation 1985-1995			
	Millions de tonnes	milliards de tk	Millions de tonnes	milliards de tk	EUR 15		EUR ³	
	Tonnes	tk	Tonnes	tk	Tonnes	tk	Tonnes	tk
<i>Transport intérieur</i>								
- compte d'autrui	3 845	255	5 720	597	+ 48.5 %	+ 134.1 %	+ 17.0 %	+ 40.0 %
- compte propre	3 982	170	4 413	223	+ 11.8 %	+ 31.2 %	+ 0.8 %	+ 6.2 %
Total	7 827	425	10 139	820	+ 29.8 %	+ 92.9 %	+ 9.3 %	+ 29.8 %
<i>Transport international³</i>								
- compte d'autrui	146	67.4	n.d.	161.9	-	-	n.d.	+ 140.2 %
- compte propre	31	9.1	n.d.	9.4	-	-	n.d.	+ 123.9 %
Total	177	76.5	n.d.	171.3	-	-		

- 1) Y compris les données de 1986 pour l'Italie et pour l'Espagne ainsi que les données de 1987 pour le Portugal.
- 2) Estimations pour l'Allemagne et l'Irlande ; données de 1993 pour l'Autriche.
- 3) Autriche, Finlande, Allemagne, Irlande et Suède non comprises.

Selon l'information publiée par certains États européens [par exemple, l'Allemagne (BAG)], la forte croissance du transport pour compte d'autrui et la stagnation du transport pour compte propre se sont poursuivies depuis 1995.

2.1.2. Dans les autres pays d'Europe

En raison des transformations des structures économiques, aucune comparaison valable ne peut être faite sur une longue période. Les estimations de la part du transport pour compte propre dans l'ensemble du transport routier effectuées par les organisations nationales de transport routier d'Europe centrale et orientale révèlent des chiffres qui divergent par rapport à ceux des différents pays membres de l'Union Européenne (voir la prochaine section).

Cette situation est confirmée par les données d'EUROSTAT pour 1997 ("Statistiques en bref", Thème 7 – 1/1999) selon lesquelles, dans la région couverte par le programme PHARE, la part du transport pour compte propre, en tonnes-kilomètres, varie de 18 pour cent (en Estonie) à 57 pour cent (en Roumanie). Comme au sein de l'Union Européenne, elle est faible dans le transport international (8 pour cent du nombre de tonnes-kilomètres) et beaucoup plus forte (44 pour cent) en ce qui concerne le trafic intérieur. Les PECO ont par conséquent davantage recours au transport pour compte propre que les pays de l'Union Européenne.

La publication d'EUROSTAT confirme, en ce qui concerne les chapitres de la NST, que la composition du volume de transport routier total dans les pays couverts par le programme PHARE est analogue à celle des pays de l'Union Européenne. Le chapitre 6 de la NST (matériaux de construction) constitue de loin la catégorie la plus importante, suivie des produits manufacturés (NST 9), des denrées alimentaires (NST 1) et des produits agricoles (NST 0).

C'est également sur les courtes distances (de moins de 50 kilomètres) que le rôle du transport pour compte propre est le plus important et prime sur le transport pour le compte d'autrui. La situation est inversée sur les distances de plus de 150 kilomètres.

Les premières statistiques d'EUROSTAT sur le transport routier dans les pays couverts par le programme PHARE décrivent une situation sensiblement analogue à celle d'Europe occidentale, la principale différence étant la part importante du trafic international dans l'ensemble du transport routier (46 pour cent du nombre total de tonnes-kilomètres, par rapport à 18 pour cent pour les États membres de l'Union Européenne). Cette différence pourrait tenir au fait que les économies nationales de la région couverte par le programme PHARE sont plus faibles, mais également à ce que les données relatives au transport intérieur ne sont pas fidèlement notifiées, tout au moins en ce qui concerne une partie des pays concernés.

2.1.3. Des parts qui varient dans les pays de l'Union Européenne

Les parts en tonnage varient considérablement d'un État membre à un autre. Ainsi, celle du transport pour compte propre est plus élevée dans de nombreux petits pays (Autriche, Luxembourg, Portugal) alors qu'on observe une part plus importante pour le transport pour compte d'autrui dans les pays scandinaves.

Dans pratiquement tous les États membres de l'Union Européenne, la part du transport pour compte propre a diminué pendant la période 1985-1995. On note en Italie une augmentation qui est attribuable à un accroissement considérable du transport de matériaux de construction et de minéraux (chapitre 6 de la NST), marchandises pour lesquelles la part du transport pour compte propre est importante. En ce qui concerne l'ensemble des autres marchandises prises collectivement, la part du transport pour compte propre en Italie a diminué, pour tomber de 38.4 pour cent à 31.5 pour cent, ce qui cadre bien avec l'évolution de la situation observée ailleurs.

Exprimée en tonnes-kilomètres, la part du transport pour compte propre semble plus faible qu'en tonnes transportées, sauf en ce qui concerne l'Autriche. L'importance de la distance comme facteur déterminant les avantages relatifs qu'offrent les prestataires des services de transport est confirmée par l'écart entre les parts en tonnages et celles en tonnes-kilomètres dans les différents pays : cet écart est en effet plus grand dans les pays vastes que dans les petits pays.

La part du transport pour compte propre dans le total de tonnes-kilomètres de transport intérieur dans l'Union Européenne est tombée de 40 pour cent en 1985 à 26 pour cent en 1995, et de 40 pour cent à 28 pour cent dans le groupe de dix pays pour lesquels on dispose de chiffres pour les deux années.

Tableau 2. Transport routier intérieur de marchandises dans l'Union Européenne
Millions de tonnes

	1985			1995		
	Transport routier intérieur total	Transport pour compte propre	Transport pour compte propre (%)*	Transport routier intérieur total	Transport pour compte propre	Transport pour compte propre (%)*
Allemagne	2 213.7	1 293.5	58.4	3 150.0	1 510.0	47.9
France	1 197.9	789.1	65.9	1 324.1	694.7	52.5
Italie (1986)	841.0	351.6	41.8	1 080.1	527.1	48.8
Pays-Bas	338.7	128.5	37.9	391.8	108.2	27.6
Belgique	265.4	150.7	58.8	349.2	149.4	42.8
Luxembourg	11.1	10.2	91.9	28.4	22.7	79.9
Royaume-Uni	1 407.0	646.0	45.9	1 658.4	649.9	39.2
Irlande (1993)	89.7	67.5	75.2	80.6	40.1	49.8
Danemark	199.9	65.0	32.5	176.0	47.0	29.7
Grèce	158.4	79.5	50.2	179.3	81.3	45.3
Espagne (1986)	913.3	244.6	26.8	588.2	145.1	24.7
Portugal (1987)	190.6	155.6	81.6	263.2	217.0	82.4
Autriche (1993)	-	-	-	177.7	98.2	55.3
Finlande	-	-	-	349.1	70.5	20.2
Suède	-	-	-	343.2	52.1	15.2
Union Européenne	7 826.7	3 981.8	50.9	10 139.3	4 413.3	43.5

* Pour les deux années considérées, la troisième colonne indique le rapport de la deuxième colonne à la première, exprimé en pourcentage.

2.2. Part du transport pour compte propre par groupes de marchandises

Les Tableaux ci-après indiquent le total pour 10 pays de l'Union Européenne (tous les pays de l'Union, moins l'Autriche, la Finlande, l'Allemagne, l'Irlande et la Suède) pour lesquels on disposait de données pour 1985 et pour 1995.

Les tendances observées dans ces pays ainsi que l'homogénéité constatée dans la part du transport pour compte propre selon les catégories de marchandises permettent d'évaluer le rôle de ce type de transport pour les différentes catégories de marchandises. On remarque ainsi que certains types de marchandises sont plus souvent transportés pour compte propre que d'autres, ce qui fait ressortir des marchandises qui correspondent à des exigences particulières en matière de transport ou de service, auxquelles les transporteurs routiers pour compte d'autrui ne sont pas toujours en mesure de répondre de façon efficace.

**Tableau 3a. Transport intérieur de marchandises par route
dans 10 États membres de l'Union Européenne, 1985¹**

Groupe de marchandises	Transport routier (en tonnes)	Transport pour compte propre (en tonnes)	% du tonnage, par groupe de marchandises	Distance moyenne : transport pour compte propre	Distance moyenne : transport pour compte d'autrui
NST 0	572 161	244 513	42.7 %	65 km	120 km
NST 1	760 949	433 319	56.9 %	71 km	150 km
NST 2	117 950	26 102	22.1 %	32 km	66 km
NST 3	310 486	183 525	59.1 %	52 km	95 km
NST 4	77 412	34 348	44.4 %	38 km	99 km
NST 5	183 552	49 669	27.1 %	72 km	173 km
NST 6	2 124 688	1 118 207	52.6 %	25 km	49 km
NST 7	115 669	59 570	51.5 %	34 km	123 km
NST 8	229 206	70 909	30.9 %	77 km	156 km
NST 9	1 009 513	400 700	39.7 %	64 km	136 km
TOTAL	5 501 586	2 620 862	47.6 %	47 km	102 km

1. Italie et Espagne : 1986. Portugal : 1987.

**Tableau 3b. Transport intérieur de marchandises par route
dans 10 États membres de l'Union Européenne, 1995**

Groupe de marchandises	Transport routier (en tonnes)	Transport pour compte propre (en tonnes)	% du tonnage, par groupe de marchandises	Distance moyenne : transport pour compte propre	Distance moyenne : transport pour compte d'autrui
NST 0	550 762	214 730	39.0 %	83 km	150 km
NST 1	798 403	350 763	43.9 %	87 km	170 km
NST 2	57 456	10 256	17.9 %	40 km	85 km
NST 3	281 643	127 860	45.4 %	67 km	106 km
NST 4	97 169	53 210	54.8 %	51 km	139 km
NST 5	191 480	40 979	21.4 %	93 km	183 km
NST 6	2 580 116	1 313 785	50.9 %	29 km	58 km
NST 7	86 003	37 098	43.1 %	50 km	136 km
NST 8	235 417	66 052	28.1 %	76 km	178 km
NST 9	1 152 579	417 407	36.2 %	61 km	166 km
TOTAL	6 031 028	2 632 140	43.6 %	51 km	118 km

**Tableau 3c. Transport intérieur de marchandises par route dans
10 États membres de l'Union Européenne
Évolution, 1985-1995**

Groupe de marchandises	Transport routier	Transport pour compte propre	Distance moyenne en kilomètres		Distance moyenne en kilomètres	
			Transport pour compte propre		Transport pour compte d'autrui	
			1985	1995	1985	1995
NST 0	- 3.7 %	- 12.2 %	65	83	120	150
NST 1	+ 4.9 %	- 19.1 %	71	87	150	170
NST 2	- 51.3 %	- 60.7 %	32	40	66	85
NST 3	- 9.3 %	- 30.3 %	52	67	95	106
NST 4	+ 25.5 %	+ 54.9 %	38	51	99	139
NST 5	+ 4.3 %	- 17.5 %	72	93	173	183
NST 6	+ 21.4 %	+ 17.5 %	25	29	49	58
NST 7	- 25.6 %	- 37.7 %	34	50	123	136
NST 8	+ 2.7 %	- 6.8 %	77	76	156	178
NST 9	+ 14.2 %	+ 4.2 %	64	61	136	166
TOTAL	+ 9.6 %	+ 0.4 %	47	51	102	118

2.3. Une enquête menée auprès de quelque 750 entreprises effectuant du transport pour compte propre

Le transport pour compte propre se subdivise en deux catégories : d'une part les artisans, les petits manufacturiers et les sociétés de commerce qui exploitent un ou deux véhicules, essentiellement des camionnettes ou des utilitaires légers, et qui desservent les marchés locaux (plombiers, petits détaillants indépendants, etc.), et de l'autre, les entreprises qui génèrent d'importants volumes de transport et qui desservent des marchés régionaux, nationaux ou internationaux.

L'enquête visait à recueillir de l'information sur la seconde catégorie, qui est la plus pertinente au niveau de l'Union Européenne et dans l'optique d'une optimisation des conditions juridiques nécessaires à l'efficacité du transport pour compte propre.

Les entreprises qui ont participé à l'enquête exercent leurs activités principales dans les secteurs de l'agriculture, des mines, l'industrie manufacturière, du commerce et d'autres activités tertiaires sans rapport avec les transports. Les services publics et les administrations possèdent parfois des parcs de véhicules importants. Certains d'entre eux ont répondu au questionnaire. Des réponses multiples étaient possibles (Tableau 4).

Tableau 4. Secteurs d'activité

Secteur	15 pays		
	Nombre de réponses	% du nombre de réponses	% du nombre d'entreprises
Agriculture	107	12 %	14 %
Industrie manufacturière	324	36 %	43 %
Commerce	265	29 %	35 %
Autres services	36	4 %	5 %
Autres activités	169	19 %	23 %
Pas de données	2	0 %	0 %
Nombre total de réponses	903	100 %	-
Nombre total d'entreprises	749	-	100 %

L'industrie manufacturière et le commerce sont les principales activités de la plus grande partie des entreprises de l'échantillon. Les nombreuses réponses enregistrées sous la rubrique "autres activités" concernent dans une large mesure le secteur du bâtiment et s'expliquent en partie par des différences d'interprétation. Ainsi, les activités forestières et l'horticulture ont été englobées dans "agriculture" dans un pays et dans "autres activités" dans un autre.

2.3.1. Types de marchandises transportées

Il a été demandé aux entreprises d'indiquer le type de marchandises qu'elles transportent, selon les 10 chapitres de la NST. Des réponses multiples étaient possibles. Les résultats figurent dans le Tableau ci-dessous, où la colonne intitulée "statistiques" indique, à titre de comparaison, la part des groupes de produits de la NST dans les statistiques d'EUROSTAT pour 1995 (voir chapitre 2.2 ci-dessus). La répartition entre les groupes de la NST est sensiblement la même.

Tableau 5. Types de marchandises transportées

Groupes de marchandises		Questionnaire 15 pays			Statistiques	
		Nombre de réponses	% du nombre d'entreprises	% du nombre de réponses	Tonnes	TKM
0	Produits agricoles	114	17 %	13 %	8 %	14 %
1	Denrées alimentaires et fourrages	242	36 %	28 %	13 %	21 %
2	Combustibles minéraux solides	9	1 %	1 %	0 %	1 %
3	Produits pétroliers	38	6 %	4 %	5 %	6 %
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	21	3 %	2 %	2 %	2 %
5	Produits métallurgiques	33	5 %	4 %	2 %	6 %
6	Matériaux de construction	78	12 %	9 %	50 %	23 %
7	Engrais	21	3 %	2 %	1 %	1 %
8	Produits chimiques	55	8 %	6 %	3 %	6 %
9	Objets manufacturés	246	36 %	29 %	16 %	22 %
Nombre total de réponses		857	-	100 %	100 %	100 %

2.3.2. *Le rôle du transport pour compte propre dans l'entreprise*

Plus de 80 pour cent des entreprises ont eu recours au transport routier pour l'ensemble, ou presque, de leurs besoins en transport terrestre (Tableau 6). Plus une entreprise génère un volume de transport important, plus elle utilise souvent également le rail et le transport par voie navigable, mais plus de 60 pour cent des grandes entreprises de l'échantillon ont néanmoins recours au transport routier pour répondre à la totalité, ou presque, de leurs besoins en transport intérieur.

Tableau 6. Tonnage annuel transporté par la route, par rapport à l'ensemble du transport terrestre

	15 pays	
	Nombre d'entreprises	%
1 - 30 %	29	4 %
31 - 60 %	25	3 %
61 - 70 %	8	1 %
71 - 80 %	18	2 %
81 - 90 %	36	5 %
91 - 100 %	610	81 %
Pas de données	23	3 %
Nombre total d'entreprises	749	100 %

Pour les différents chapitres de la NST (Tableau 7), les différences observées correspondent aux caractéristiques des marchandises et à la structure des échanges dont elles font l'objet. D'autres modes de transport que la route sont utilisés plus souvent pour le transport des marchandises des chapitres 2, 3, 4, 5 et 7 (matières premières et engrais) de la NST. Les résultats du questionnaire correspondent à cet égard aux données statistiques générales.

Tableau 7. Tonnage annuel transporté par la route, par rapport à l'ensemble du transport terrestre
15 pays

	Chapitres 2, 3, 4, 5, 7 de la NST		Chapitres 0, 1, 6, 8, 9 de la NST	
	Nombre d'entreprises	%	Nombre d'entreprises	%
1 - 30 %	14	13 %	15	2 %
31 - 60 %	13	13 %	12	2 %
61 - 90 %	9	9 %	54	8 %
91 - 100 %	68	65 %	556	87 %
Nombre total d'entreprises	104	100 %	637	100 %
Pas de données	7		16	

Le transport pour compte propre représente donc entre 91 et 100 pour cent de l'ensemble du transport routier pour 34 pour cent des entreprises, et 44 pour cent des entreprises utilisent leur propre parc pour plus de 80 pour cent de leurs mouvements de marchandises. Pour cette proportion importante d'entreprises, les meilleures possibilités de gain d'efficacité que leur offre, du point de vue juridique, le transport effectué par des tiers, sont sans effet sur leur demande de ce type de transport (Tableau 8).

Tableau 8

Tonnage annuel transporté pour compte propre par rapport à l'ensemble du transport routier

	15 pays	
	Nbre d'entreprises	%
1 - 10%	55	7%
11 - 20%	37	5%
21 - 30%	26	3%
31 - 40%	46	6%
41 - 50%	54	7%
51 - 60%	45	6%
61 - 70%	61	8%
71 - 80%	76	10%
81 - 90%	74	10%
91 - 100%	251	34%
Pas de données	24	3%
Nombre total d'entreprises	749	100%

2.3.3. Distances moyennes de transport

Il a été demandé aux entreprises de l'échantillon d'indiquer la distance moyenne des parcours effectués pour compte propre et de ceux confiés à des professionnels.

Bien que la distance moyenne soit de beaucoup supérieure à ce qu'indiquent les statistiques du transport routier, le Tableau 9 démontre clairement l'importance de la longueur du parcours dans le choix entre le transport routier pour compte propre et pour compte d'autrui.

Tableau 9. Ventilation des entreprises selon la distance

	15 pays	
	Pour compte propre	Pour compte d'autrui
1 – 49 km	14 %	6 %
50 – 99 km	20 %	10 %
100 – 249 km	38 %	26 %
250 – 499 km	23 %	37 %
500+ km	5 %	22 %
Total	100 %	100 %

2.3.4. Parcs de véhicules

La taille des parcs de véhicules est indiquée dans le Tableau 10. On constate que 29 pour cent des entreprises utilisent de 1 à 5 véhicules, tandis que 56 pour cent en exploitent jusqu'à une quinzaine. Environ les deux tiers de ces véhicules sont des poids lourds dont le poids maximum autorisé est de 12 tonnes ou plus ; 85 pour cent des entreprises utilisent ce type de véhicule.

Tableau 10. Taille des parcs de véhicules

Taille du parc	Nombre de véhicules utilisés Total		Véhicules d'un poids maximum autorisé de 12 tonnes ou plus -- 15 pays	
	Nombre d'entreprises	%	Nombre d'entreprises	%*
1 – 5	219	29 %	238	32 %
6 – 10	125	17 %	110	15 %
11 – 15	75	10 %	74	10 %
16 – 20	45	6 %	38	5 %
21 – 30	54	7 %	45	6 %
31 – 50	57	8 %	40	5 %
51 – 100	54	7 %	36	5 %
101 – 200	47	6 %	27	4 %
200+	45	6 %	28	4 %
Inconnue	1	0 %	1	0 %
Pas de données	27	4 %	25	3 %
Nombre d'entreprises	749	100 %	662	88 %
Nombre de véhicules	42 747	100 %	28 042	66 %
Taille moyenne du parc	57	-	42	-

* Pourcentage de l'échantillon total.

En ce qui concerne la taille du parc, les entreprises qui effectuent leur propre transport et qui génèrent d'importants volumes sont comparables aux entreprises de transport routier. Les possibilités d'accroître l'efficacité dans le transport pour compte propre par une meilleure exploitation du parc sont par conséquent comparables aux améliorations possibles dans le secteur du transport pour compte propre.

3. CADRES JURIDIQUES RÉGISSANT LE TRANSPORT POUR COMPTE PROPRE

3.1. Résumé des systèmes juridiques nationaux

Les cadres juridiques nationaux peuvent être résumés en les comparant aux cinq conditions établies dans l'annexe II, paragraphe 4 du règlement 881/92, citée dans le chapitre 5 du présent rapport.

a) A l'intérieur de l'Union Européenne

Tableau 11. Différences entre les lois nationales et la législation de l'Union Européenne

Pays	N° de la condition	Différence
Autriche		Aucune (la définition correspond au paragraphe 4 de l'annexe II du règlement 881/92).
Belgique	III	Aucune définition précise du transport pour compte propre. Il n'est pas obligatoire que le chauffeur soit employé par l'entreprise.
Danemark	II	Aucune restriction quant à l'objet du transport.
Finlande		Pas de notion de transport pour compte propre.
France	III IV	Il n'est pas obligatoire que le chauffeur soit employé par l'entreprise. Les véhicules peuvent être loués avec chauffeur.
Allemagne		Aucune (la définition correspond au paragraphe 4 de l'annexe II du règlement 881/92).
Grèce	IV	La location de véhicules sans chauffeur n'est pas autorisée pour le transport intérieur (une dérogation est prévue à l'article 3, paragraphe 2 de la Directive 84/647/CEE, modifiée).
Irlande		La définition ne correspond pas au règlement 881/92.
Italie	II	Aucune restriction quant à l'objet du transport.
Luxembourg	II III IV	Aucune restriction quant à l'objet du transport. Il n'est pas obligatoire que le chauffeur soit employé par l'entreprise. La location de véhicules sans chauffeur n'est pas autorisée pour le transport intérieur (dérogation prévue à l'article 3, par. 2 de la Directive 84/647/CEE, modifiée).
Pays-Bas	I, II III, IV	Le transport pour différentes entreprises faisant partie de la même entité économique est autorisé. Les véhicules et les services de chauffeur peuvent être loués auprès d'autres entreprises.
Portugal	II III	Aucune restriction quant à l'objet du transport. Il n'est pas obligatoire que le chauffeur soit employé par l'entreprise.
Espagne		Aucune (la définition correspond à l'article 4 de l'annexe II du règlement 881/92).
Suède		Pas de définition du transport pour compte propre.
Royaume-Uni	I, II III	Le transport pour différentes entreprises faisant partie de la même entité économique est autorisé. L'entreprise doit contrôler les activités du chauffeur, et employer ce dernier, même si ce n'est pas nécessairement à titre permanent.

b) En Europe centrale et orientale

Tableau 12. Lois nationales dans les PECO, comparées à la législation de l'Union Européenne

Condition	Pays candidats à l'accession			Autres PECO membres de la CEMT			Pas de réponse ¹
	Oui	En partie	Non	Oui	En partie	Non	
Marchandises transportées	RO, H, SLO	SK, PL, CZ, LIT, BG		BIH, HR, GEO	MK	BY	LAT, MD, RUS, EST
Objet du Transport	H, SLO, BG	SK, PL, CZ, RO	LIT	BY, BIH,	MK, GEO		MD, RUS, HR, EST, LV
Chauffeurs employés de l'entreprise	LAT, BG, SLO	RO	CZ, PL, SK, HU	BY, BIH, GEO	MK, HR		LIT, EST MD, RUS,
Propriété du véhicule	SK, LAT, H, SLO	RO, BG	PL, CZ	BY, BIH, GEO	MK, HR		EST LIT MD, RUS
Transport comme activité accessoire	PL, LAT, RO, H, SLO	SK, CZ	BG	BIH, HR, GEO	MK	BY	LIT, EST, RUS, MD

1. Selon toute probabilité, aucune exigence précise.

3.2. Synthèse des systèmes administratifs nationaux

Le respect des conditions juridiques est assuré de trois différentes façons :

- des systèmes de licence existent dans deux pays de l'Union Européenne et dans 7 PECO ;
- des systèmes de notification/enregistrement existent dans 7 autres pays de l'Union Européenne et dans 6 PECO ;
- aucune obligation administrative n'a été déclarée pour six pays de l'Union Européenne et cinq PECO. Dans ces pays, des inspecteurs sont susceptibles de vérifier les véhicules pendant le parcours et demandent alors des preuves que le transport est effectué pour compte propre.

Les principales caractéristiques des systèmes administratifs sont résumées dans les deux Tableaux ci-après.

a) A l'intérieur de l'Union Européenne

Tableau 13. Systèmes administratifs nationaux

Pays	Système administratif	Seuil
Autriche	Chaque véhicule utilisé aux fins du transport pour compte propre doit être spécifié séparément. La preuve d'enregistrement est la <i>Werkverkehrskarte</i> (carte de transport pour compte propre).	Aucun
Belgique	Aucune exigence administrative. Les transporteurs pour compte propre doivent prouver quand demande leur en est faite, que les marchandises qu'ils transportent leur appartiennent ou sont liées à leur activité industrielle ou commerciale.	Sans objet
Danemark	Les véhicules utilisés aux fins du transport pour compte propre doivent être spécifiés et être munis de plaques spéciales.	6 t PTCA
Finlande	(Pas de définition du transport pour compte propre).	Sans objet
France	Pas d'exigences administratives. Les transporteurs pour compte propre doivent prouver, quand demande leur en est faite, que les marchandises qu'ils transportent leur appartiennent ou sont liées à leur activité industrielle ou commerciale.	7.5 t PTCA
Allemagne	Les véhicules utilisés dans le transport pour compte propre à grande distance à l'intérieur du pays doivent être spécifiés.	4.0 t charge utile
Grèce	Les véhicules utilisés aux fins du transport pour compte propre doivent être spécifiés.	4.0 t PTCA
Irlande	Pas d'exigences administratives. Les transporteurs pour compte propre doivent prouver, quand demande leur en est faite, que les marchandises qu'ils transportent leur appartiennent ou ont un rapport avec leur activité industrielle ou commerciale.	6.0 t PTCA
Italie	Les véhicules utilisés dans le transport pour compte propre doivent être spécifiés et il doit leur être attribué une plaque d'immatriculation spéciale.	6.0 t PTCA
Luxembourg	(Pas de définition du transport pour compte propre).	Sans objet
Pays-Bas	Les entreprises qui transportent des marchandises pour leur propre compte doivent s'enregistrer ; les entreprises qui font partie d'une entité économique doivent être notifiées.	500 kg de capacité de charge
Portugal	Pas d'exigences administratives. Les transporteurs pour compte propre doivent prouver, quand demande leur en est faite, que les marchandises qu'ils transportent leur appartiennent ou ont un rapport avec leur activité industrielle ou commerciale.	Sans objet
Espagne	Le transport pour compte propre nécessite une licence ; les véhicules utilisés à cette fin doivent être munis d'une plaque d'immatriculation spéciale.	?
Suède	(Pas de définition du transport pour compte propre).	Sans objet
Royaume-Uni	* Grande-Bretagne : licence d'exploitant nécessaire ; les véhicules doivent être spécifiés. * Irlande du Nord : pas d'exigences administratives.	3.5 t PTCA

b) En Europe centrale et orientale

Tableau 14. Exigences administratives visant le transport pour compte propre dans les PECO

Condition	Pays candidats à l'accession			Autres PECO Membres de la CEMT			
Mesure administrative	Oui	En partie	Non	Oui	En partie	Non	SO ¹
Licence obligatoire	BG, EST, SLO, LAT	RO ²	SK, PL, CZ, LIT, H	MD	RUS ³	MK, BY, BIH, HR, GEO	
Enregistrement des véhicules utilisés aux fins du transport pour compte propre	PL ⁴ , BG ⁵ , EST ⁶ , H ⁷ , SLO ⁸ , LAT		SK, CZ, LIT, RO	MD, RUS ⁹ , BIH ¹⁰ , HR ¹¹ , GEO ¹²		BY, MK	
Plaques spéciales pour les véhicules utilisés aux fins du transport pour compte propre	SLO		SK, PL, CZ, BG, LIT, EST, RO, H, LAT	HR		MD, MK, BY, RUS, BIH, GEO	
Accès à la Profession ¹³	RO, SLO, EST	BG (pc)	SK, PL, CZ, LAT, H	MD, MK, GEO	BY(pc), BIH(pc)	RUS, HR	LIT
Formation professionnelle initiale	CZ, BG, LIT, EST, RO, H, SLO, LAT		SLO, PL	MD, BY, RUS, BIH, HR, GEO,		MK	

1. Vraisemblablement aucune exigence.
2. Seulement pour le transport international.
3. Pour le transport pour compte propre à l'intérieur du pays - "licence limitée", pour le transport international - "licence internationale standard", qui est la même pour le transport pour compte propre et le transport routier professionnel.
4. Après du Ministère des Transports.
5. Après de la police.
6. Comme tous les autres véhicules.
7. Inspection générale des transports.
8. Dans tous les camions !
9. La même pour le transport pour compte propre et le transport professionnel.
10. Nom et titre du propriétaire.
11. Ministère de l'Intérieur.
12. Police de la route.
13. Trois critères de qualité : solvabilité (fs), compétence professionnelle (pc) et bonne réputation (gr).

Fait intéressant à noter, dans certains PECO, les règles d'accès sont les mêmes pour les transporteurs professionnels et les transporteurs pour compte propre, et/ou ne s'appliquent qu'au transport international. Cela pourrait signifier que le concept de transport pour compte propre tel qu'on le connaît en Europe occidentale n'y a pas été adopté.

3.3. Dispositions concernant expressément le transport international

a) A l'intérieur de l'Union Européenne

Le règlement 881/92 ne s'applique en principe qu'au transport international pour compte propre effectué à l'intérieur de l'Union. Son effet sur la législation intérieure se fait néanmoins clairement sentir. En outre, il est permis de se demander si le transport pour compte propre intra-communautaire peut être soumis à des restrictions spécifiques

Le Traité de Rome institue la libre circulation des personnes et des services. Au sens de ce Traité, sont considérées comme services les prestations fournies normalement contre rémunération, dans la mesure où elles ne sont pas régies par les dispositions relatives à la libre circulation des marchandises, des capitaux et des personnes (voir l'article 50 du Traité d'Amsterdam, ex article 60). Les services de transport sont régis par les dispositions du Traité relatives au transport (nouvel article 50).

Le transport pour compte propre n'entre pas dans la catégorie des services de transport au sens du Traité, car il ne s'agit pas d'une "prestation fournie normalement contre rémunération", mais d'une partie accessoire d'une activité à caractère industriel ou commercial, qui peut être fournie librement. D'après le chapitre 3 du titre III du Traité de Rome, le transport pour compte propre ne devrait par conséquent pas faire l'objet de restrictions à l'intérieur de l'Union Européenne.

Cependant, le Traité manque de cohérence. En effet, l'(ex-)article 75 du Titre "Les transports" prévoit l'établissement de "règles communes applicables aux transports internationaux", au lieu de limiter la portée des règles communes aux services de transport.

L'élargissement de l'Union Européenne, ainsi que l'adoption progressive par les PECO qui sont membres de la CEMT, dans leur législation nationale sur les transports, des principaux concepts de l'Union Européenne concernant l'organisation des marchés du transport (routier) rendent nécessaire, au niveau de la CEMT également, un examen plus attentif de la divergence existant entre les deux approches.

Si l'on admet que la liberté de prestation de services comprend la libre exploitation de véhicules de transport de marchandises comme activité accessoire, cela veut dire en pratique que l'on autorisera le transport international pour compte propre si les conditions juridiques nationales du pays d'établissement de l'exploitant sont remplies. Les transporteurs pour compte propre seraient ainsi en mesure d'organiser leurs activités de transport intérieur et international de la même façon, quelles que soient les restrictions nationales en vigueur dans les autres pays concernant, par exemple, l'utilisation de véhicules loués ou les conditions d'emploi du chauffeur.

La liberté de fournir des services, y compris des services de transport comme activité accessoire, implique également l'absence de restrictions quantitatives au transport international pour compte propre. De fait, à l'échelon de l'Union Européenne, ces restrictions ont été levées.

b) En Europe centrale et orientale

Bien que les restrictions concernant le transport pour compte propre aient été levées dans de nombreux accords bilatéraux, certains PECO les maintiennent encore. Dans ces pays, le transport pour compte propre est souvent réglementé dans une large mesure de la même façon que le transport pour compte d'autrui. Le transport international pour compte propre est même plus souvent soumis au

contingemment des autorisations et à des conditions qualitatives que le transport intérieur pour compte propre. Comme l'indique le Tableau 14, la Roumanie et la Russie sont des exemples de pays qui considèrent le transport (international) pour compte propre de la même façon que le transport pour compte d'autrui.

4. LES RESTRICTIONS QUI POURRAIENT ÊTRE RÉÉVALUÉES

4.1. Le véhicule et le chauffeur

Pour faire du transport routier, il faut un véhicule et un chauffeur. Il est clair que des conditions restrictives concernant les véhicules et les chauffeurs seront nécessaires si la profession routière est soumise à des restrictions quantitatives et à des tarifs obligatoires supérieurs aux coûts. Sans ces restrictions, les transporteurs routiers pourraient, par exemple, facilement louer un véhicule avec chauffeur à un transporteur pour compte propre qui assumerait le rôle de transporteur. Cependant, ces restrictions pourraient devenir moins nécessaires avec la libéralisation actuelle des règles du marché.

Une plus grande flexibilité des conditions concernant les véhicules et les chauffeurs permettra aux entreprises qui effectuent du transport pour compte propre de s'adapter plus facilement aux fluctuations courantes ou cycliques. Sans flexibilité, selon la situation, ces entreprises auront une capacité de transport pour leur propre compte au niveau de la demande la plus basse (et utiliseront les transporteurs routiers pendant les reprises cycliques ou saisonnières) ou une capacité au niveau de leur demande la plus élevée, auquel cas, elles auront des véhicules inutilisés et emploieront leurs chauffeurs à d'autres tâches ou devront les licencier pendant d'autres périodes. Elles suivent l'approche de la "demande la plus faible" lorsqu'elles peuvent obtenir le même service de transport facilement, à tout moment, en faisant appel à un transporteur routier. La capacité de la "demande la plus forte" est en revanche inévitable si l'entreprise a besoin de véhicules spéciaux ou a d'autres exigences particulières.

Dans le cadre de l'étude sur le transport pour compte propre réalisée par l'IRU, les opérateurs ont été interrogés sur l'utilisation de véhicules loués ainsi que sur les gains d'efficacité ainsi réalisés ou possibles. Les réponses reçues des opérateurs de France, du Royaume-Uni et des Pays-Bas, où il n'existe guère de restrictions dans ce domaine, ont été comparées à celles des opérateurs des autres pays, ce qui a fait ressortir des différences importantes entre les deux groupes.

4.1.1. Véhicules loués sans chauffeur

Fait intéressant, la location de véhicules sans chauffeur est beaucoup plus répandue dans les pays qui autorisent l'utilisation de véhicules loués avec chauffeur que dans les autres États membres.

Tableau 15. **Utilisation de véhicules loués sans chauffeur**

	F/NL/UK		Autres pays	
	Nombre d'entreprises	%	Nombre d'entreprises	%
Oui	42	14	19	5
Non	253	86	363	95
Total	295 ¹⁾	100	382 ²⁾	100

¹⁾ inconnu ou aucune donnée fournie : 62 entreprises.

²⁾ inconnu ou aucune donnée fournie : 10 entreprises.

4.1.2. Véhicules loués avec chauffeur

Les conditions applicables au chauffeur d'un véhicule loué sont plus souples en France, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni, où il est possible de louer les services d'un chauffeur indépendamment du véhicule. Le critère appliqué dans ces pays est que le transporteur pour compte propre utilise effectivement le véhicule et emploie le chauffeur du véhicule. Néanmoins, lorsqu'un véhicule est loué avec chauffeur auprès d'une entreprise de transport routier, l'activité de transport est considérée comme une activité de transport pour compte d'autrui.

Les entreprises interrogées ont toutefois abordé la question non pas du point de vue juridique, mais opérationnel. Lorsqu'elles s'estiment responsables de l'organisation des opérations de transport (planification, chargement, etc.) et qu'elles utilisent le véhicule d'un transporteur tiers, elles répondent qu'elles utilisent des véhicules loués avec conducteur. Dans cinq autres pays que la France, les Pays-Bas et le Royaume-Uni, des réponses affirmatives quant à l'utilisation de véhicules loués avec chauffeur ont également été données. L'Allemagne ne peut pas être incluse dans les tableaux, car la question posée dans le questionnaire national concernait précisément la législation nationale, ce qui fait que toutes les entreprises ont déclaré qu'elles ne louaient pas de véhicules avec chauffeur.

Tableau 16. **Utilisation de véhicules loués avec chauffeur**

	F/NL/UK		Autres pays	
	Nombre d'entreprises	%	Nombre d'entreprises	%
Oui	66	19	19	15
Non	273	81	109	85
Total	339 ¹⁾	100	128 ²⁾	100

¹⁾ inconnu ou aucune donnée fournie : 18 entreprises.

²⁾ inconnu ou aucune donnée fournie, y compris toutes les réponses de l'Allemagne : 264 entreprises.

Il a également été demandé aux entreprises si elles loueraient des véhicules avec chauffeur si cela était autorisé. 31 pour cent de celles des pays où cela n'est actuellement pas autorisé, ont répondu par l'affirmative. Le pourcentage d'entreprises qui utilisent effectivement des véhicules loués avec chauffeur en France, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni est plus faible (19 pour cent) que ce chiffre.

4.1.3. *Économies réalisées grâce à l'utilisation de véhicules loués avec chauffeur*

Un nombre limité d'entreprises ont fourni une évaluation quantitative des économies qu'elles avaient réalisées (F/NL/UK) ou qu'elles pouvaient envisager (autres pays).

Tableau 17. **Économies dans le transport pour compte propre**

	Réalisées F/NL/UK	Attendues Autres pays
0	1	8
1 - 5 %	3	12
6 - 10 %	4	30
11 - 15 %	-	12
16 - 20 %	2	11
21 - 30 %	-	14
31 - 40 %	-	4
>40 %	1	1
Nombre total d'entreprises	11	92

Le nombre d'entreprises interrogées en France, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni est trop faible pour pouvoir en tirer des conclusions précises, mais les économies attendues et réalisées présentent une structure analogue. Les entreprises concernées semblent en effet réaliser une réduction d'environ 10 pour cent du coût de transport pour compte propre.

4.2. Le transport pour compte propre dans le cadre d'une entité économique, *Konzernverkehr*

Dans la définition du transport pour compte propre ou dans l'ensemble de conditions restrictives auxquelles cette activité est soumise, l'opérateur pour compte propre est désigné comme étant "l'entreprise". Le plus souvent, dans la législation nationale, cette entreprise est considérée comme la plus petite entité juridique. D'après l'enquête réalisée par l'IRU, il semble que des gains d'efficacité importants et de nettes réductions du nombre de véhicules-kilomètres (à vide) pourraient être réalisés si "l'entreprise" était définie comme une entité économique. Les entreprises ne seraient pas tenues de créer une filiale transport, pourraient mieux coopérer avec les transporteurs professionnels et exploiter plus efficacement leur propre parc. Les conclusions de l'étude sont les suivantes.

L'utilisation du parc appartenant à une entreprise pour des activités de transport d'autres entreprises d'un même groupe (entité économique) est autorisée au Royaume-Uni et aux Pays-Bas. La loi relative au transport de 1944 l'autorise également en Irlande, à condition que le transport pour compte propre soit effectué pour le compte ou au nom d'une filiale. En France, une autorisation spéciale pour de telles activités de transport peut être délivrée, et l'utilisation mutuelle des parcs de véhicules est autorisée si les entreprises exercent une activité conjointement.

Les opérateurs voient la question sous l'angle opérationnel plutôt que juridique. Des marchandises qui doivent être livrées peuvent être transportées pour compte propre par deux parties : l'acheteur ou le vendeur. Certaines entreprises effectuent du transport pour compte propre, au sens juridique du terme, mais estiment, en ce qui les concerne, qu'elles transportent des marchandises pour le compte d'une entreprise sœur.

C'est peut-être pour cette raison que les opérateurs de la plupart des pays couverts par l'étude confirment qu'ils transportent des marchandises pour le compte d'autres entreprises faisant partie du même groupe. Font exception l'Allemagne, où la question touchait précisément au régime juridique applicable, ce qui a entraîné des réponses qui ont toutes été négatives, et le Portugal, où les réponses ont été reçues de trop peu d'entreprises pour justifier des conclusions à l'échelon national et où aucune de ces entreprises ne faisait partie d'un groupe.

Tableau 18. **Entreprises transportant des marchandises pour compte propre pour des entreprises faisant partie du même groupe**

	F/NL/UK		Autres pays*	
	Nombre d'entreprises	%	Nombre d'entreprises	%
Oui	120	33 %	32	27 %
Non	220	60 %	85	71 %
Aucune donnée fournie	27	7 %	2	2 %
Nombre total d'entreprises	367	100 %	119	100 %

* sauf l'Allemagne.

En comparant le nombre d'entreprises qui transportent des marchandises pour le compte d'entreprises faisant partie du même groupe et le nombre d'entreprises qui appartiennent à un groupe, on constate que pratiquement toutes les entreprises de France, des Pays-Bas et du Royaume-Uni, ainsi qu'une très forte proportion d'entreprises des autres pays effectuent ce type de transport. Dans cette dernière catégorie, 10 pour cent encore des entreprises interrogées ont déclaré qu'elles transporteraient des marchandises pour d'autres entreprises du groupe si la loi l'autorisait.

Tableau 19. Entreprises transportant des marchandises pour compte propre pour des entreprises faisant partie du même groupe

	F/IRL/NL/UK	D*	Autres pays
Entreprises faisant partie d'un groupe	124	104	64
Entreprises transportant des marchandises pour d'autres entreprises d'un même groupe	120 (97 %)	87 (84 %)	32 (50 %)

*87 entreprises ont répondu qu'elles transporteraient des marchandises pour des entreprises faisant partie du même groupe si elles y étaient autorisées.

Sur les 271 entreprises de l'échantillon qui appartiennent à un groupe, 239 (88 pour cent) effectuent du transport de marchandises pour d'autres entreprises du même groupe ou en effectueraient si elles y étaient autorisées. 54 pour cent de ces dernières (128 entreprises) sont d'avis qu'une telle autorisation, si elle était accordée, impliquerait des changements dans la propriété et/ou la gestion des véhicules qui appartiennent actuellement aux différentes succursales de l'entreprise.

Tableau 20. Pourcentage du tonnage transporté pour compte propre pour d'autres entreprises du même groupe

	NL/UK		F/IRL/NL/UK		D*		Autres pays		Total	
	Nombre d'entreprises	%	Nombre d'entreprises	%	Nombre d'entreprises	%	Nombre d'entreprises	%	Nombre d'entreprises	%
1 - 10 %	41	46 %	60	50 %	45	57	11	44 %	116	52 %
11 - 20 %	7	8 %	12	10 %	14	18	4	16 %	30	13 %
21 - 30 %	5	6 %	6	5 %	12	15	5	20 %	23	10 %
31 - 40 %	4	4 %	4	3 %	2	3	1	4 %	7	3 %
41 - 50 %	7	8 %	8	7 %	3	4	1	4 %	12	5 %
51 - 60 %	2	2 %	2	2 %	0	0	0	0 %	2	1 %
61 - 70 %	3	3 %	3	3 %	2	3	0	0 %	5	2 %
71 - 80 %	5	6 %	6	5 %	0	0	2	8 %	8	4 %
81 - 90 %	2	2 %	3	3 %	1	1	0	0 %	4	2 %
91 - 100 %	14	16 %	15	13 %	0	0	1	4 %	16	7 %
Total	90	100 %	119	100 %	79	100 %	25	100 %	223	100 %

* Allemagne et Italie, selon les chiffres fournis par les entreprises qui transporteraient des marchandises pour d'autres entreprises du même groupe, si elles y étaient autorisées.

Les marchandises transportées pour d'autres entreprises du même groupe représentent de façon générale un faible pourcentage du tonnage total transporté. Cependant, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni, ce sont 20 pour cent et 10 pour cent respectivement des entreprises effectuant du transport pour compte propre qui transportent de 91 à 100 pour cent de leur tonnage total pour d'autres entreprises du même groupe. Là où la loi l'autorise, une entreprise du groupe peut être chargée des activités de transport, et utiliser les véhicules des autres entreprises du groupe. Les réponses indiquent que le passage du transport professionnel actuellement externalisé au transport pour compte propre ne concernerait qu'une faible proportion du tonnage total actuellement transporté pour le compte de l'entreprise. 54 pour cent des entreprises concernées changeraient d'opérateur pour moins de 10 pour cent du tonnage total, et seulement 10 pour cent des entreprises ont répondu que plus de 30 pour cent du tonnage total serait touché.

4.2.1. Réduction du coût du transport pour compte propre

104 entreprises de 8 États membres de l'Union Européenne ont fourni une évaluation quantitative des réductions de coût du transport pour compte propre qui peuvent être réalisées en transportant des marchandises pour d'autres entreprises faisant partie de la même entité économique.

Tableau 21. Réductions de coût du transport pour compte propre

Réductions de coût dans les pays où la loi autorise le transport pour compte propre pour d'autres entreprises faisant partie du même groupe

Total	0	1 - 5 %	6 - 10 %	11 - 15 %	16 - 20 %	21 - 30 %	31 - 40 %	>40 %
23	2	5	5	4	3	2	2	0

Réductions de coûts attendues si la loi autorisait le transport pour compte propre pour d'autres entreprises faisant partie du même groupe

Total	0	1 - 5 %	6 - 10 %	11 - 15 %	16 - 20 %	21 - 30 %	31 - 40 %	>40 %
81	4	25	21	8	13	7	2	1

Les deux sous-échantillons indiquent que les économies peuvent être substantielles, selon la situation propre à une entreprise ou à un groupe d'entreprises. Même si elles ne réalisent pas d'économies, les entreprises voudront peut-être effectuer du transport pour d'autres entreprises du groupe, pour des raisons liées à la centralisation du transport au sein du groupe, par exemple. La fourchette d'économies moyennes pour les entreprises concernées serait actuellement de 8 à 10 pour cent des coûts du transport pour compte propre.

4.2.2. Comment définir une entité économique

Les pays européens qui autorisent actuellement le transport pour compte propre pour des succursales, même s'il s'agit d'entités juridiquement distinctes, ont inclus dans leur législation un ensemble de critères déterminant si les succursales constituent une entité économique.

L'un des éléments communs concerne la propriété. La France fait exception à cet égard, du fait de l'obligation pour les entreprises concernées d'exercer une activité commune. L'utilisation mutuelle des parcs de véhicules est autorisée dans le cadre de cette activité commune, et les entreprises concernées peuvent pour le reste être entièrement indépendantes les unes des autres.

Au Royaume-Uni, la seule obligation est que les entreprises concernées doivent avoir le même propriétaire, c'est-à-dire qu'au moins 50 pour cent des actions doivent appartenir à la même personne (morale). Le fait qu'il n'y ait pas d'autre exigence tient peut-être à l'obligation, pour les transporteurs pour compte propre, d'obtenir une licence très semblable à celle des transporteurs routiers pour compte d'autrui.

Le système néerlandais comprend à la fois le critère de propriété et la notion d'activité commune. Ainsi, il ne serait pas admis qu'un *holding* contrôlant une grande partie de l'économie utilise les véhicules d'une société pétrolière pour transporter des marchandises pour le compte d'une entreprise sucrière, même si les deux entreprises appartiennent au *holding*.

En pareil cas, il n'y aurait certes guère de raison pour que le *holding* ne puisse pas également posséder une entreprise de transport, mais cela est moins clair pour les entités économiques de plus petite taille. Parmi les cas concrets, il y a cependant un petit fabricant de meubles qui a subdivisé son entreprise en deux succursales, l'une pour les meubles classiques et l'autre pour les meubles modernes. Les deux succursales étaient de taille modeste et un véhicule suffisait pour assurer le transport de tous les meubles fabriqués par les deux entités juridiques. Étant donné que le transport à l'intérieur d'un même groupe n'était pas autorisé dans le pays concerné, chacune des succursales a dû commencer à utiliser son propre camion, car la création d'une entreprise de transport n'était pas jugée faisable par le propriétaire des deux entreprises.

Dans de nombreuses entreprises de toutes tailles, *holdings* ou autres, il n'est pas jugé souhaitable de créer une filiale transport. Ces entreprises n'ont pas l'intention de s'engager dans des activités de transport, qui sont très différentes de leur activité principale, ni de créer une autre entreprise, avec toutes les obligations juridiques et administratives connexes que cela implique sur le plan général et sur celui du transport routier, les relations de travail particulières à établir, etc.

Pour les entreprises concernées, le point de vue de leur administration nationale selon lequel elles peuvent facilement créer une entreprise de transport routier n'offre pas de solution réelle à leur problème. Les opérateurs concernés préfèrent poursuivre leurs activités de transport pour compte propre en utilisant différents parcs de véhicules, en supportant des coûts plus élevés et en effectuant un nombre de trajets inutilement élevés. Pour la société dans son ensemble, cela se traduit par des coûts sociaux plus élevés et une demande plus forte d'utilisation de la route, qui pourraient être normalement évités.

Comme le démontre le cas de la France, du Royaume-Uni et des Pays-Bas, la notion d'entité économique peut avoir plusieurs définitions différentes, mais il semble que les critères les plus pertinents soient la propriété ainsi qu'une relation entre les principales activités des filiales de l'entreprise.

4.3. Mesures d'accompagnement pour préserver le bon fonctionnement des marchés du transport routier

Si l'on autorise le transport à l'intérieur d'un même groupe ou si l'on assouplit les conditions qui le régissent, il importe de veiller à ne pas toucher au cadre réglementaire qui régit le transport routier pour compte d'autrui. C'est pourquoi la profession routière est elle-même d'accord pour que l'on permette au transport pour compte propre de devenir plus efficace, mais à condition que des critères qualitatifs supplémentaires s'appliquent aux entreprises concernées.

L'une des approches possibles serait de soumettre également le transport pour compte propre à un système d'attribution de licences selon des critères de qualité, tel que cela se fait au Royaume-Uni (exception faite de l'Irlande du Nord). Les critères concernant la compétence professionnelle et l'honorabilité s'appliquent en effet à tout transporteur de marchandises, tandis que le critère de solvabilité n'est exigé que des opérateurs pour compte d'autrui, dans la mesure où les transporteurs pour compte propre ne peuvent être jugés, de façon distincte, sur leur capacité financière pour leurs opérations de transport et où ils n'ont pas d'engagement financier à l'égard d'un client de service de transport.

L'autre approche possible serait de veiller plus rigoureusement au respect de l'obligation de transporter des marchandises "propres" aux transporteurs. Cela peut se faire au moyen d'un système administratif, qui permet de s'assurer que la capacité de transport (en termes de véhicules utilisés et/ou de chauffeurs employés) est conforme aux besoins propres de l'entreprise.

De même, si l'on autorise le transport pour compte propre au nom de filiales de l'entreprise concernée, un système administratif doit être mis en place pour enregistrer les entreprises faisant partie d'une entité économique donnée, faute de quoi, on s'exposerait à des abus.

On trouve des exemples de dispositions juridiques permettant l'utilisation de parcs de véhicules pour compte propre dans le cadre d'une entité économique dans les législations britannique et néerlandaise. Il est intéressant de noter qu'au Royaume-Uni comme aux Pays-Bas, on enregistre les transporteurs pour compte propre, les parcs que ceux-ci utilisent et les entreprises qui font partie de l'entité économique concernée. D'une façon générale, les pays qui n'enregistrent actuellement pas les transporteurs pour compte propre n'auraient pas à mettre en place un tel système d'enregistrement. En effet, l'enregistrement pourrait se limiter aux entreprises qui souhaitent s'engager dans le transport à l'intérieur d'un groupe. Il serait alors également possible de mettre en application, le cas échéant, d'autres critères qualitatifs pour ce type de transport pour compte propre.

5. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Le transport de marchandises pour compte propre constitue une partie importante du transport routier de marchandises ainsi qu'un élément essentiel des concepts de marketing et de logistique de centaines de milliers d'entreprises dans l'Union Européenne et en Europe en général. En 1995, 42 pour cent du tonnage transporté sur les routes de l'Union Européenne, et 26 pour cent des tonnes-kilomètres parcourues entraient dans la catégorie du transport pour compte propre. Le transport pour compte d'autrui s'approprie une part croissante du transport routier de marchandises (50 pour cent du tonnage en 1985, 58 pour cent en 1995). Une concurrence plus vive dans le transport routier, de meilleures possibilités d'adaptation des services de transport aux besoins des chargeurs,

l'intégration d'autres services logistiques ainsi qu'un allongement des distances moyennes de transport rendent en effet le transport pour compte d'autrui de plus en plus intéressant par rapport au transport pour compte propre.

Dans l'Union Européenne, le transport pour compte propre emploie plus de 3 millions de personnes et est à l'origine d'un volume considérable d'investissements, que ce soit dans les véhicules ou dans les immeubles (entrepôts par exemple). Sa contribution au Produit Intérieur Brut est substantielle, comme on peut l'évaluer en comparant le coût total de la logistique pour l'industrie de l'Union Européenne au volume total de services logistiques externalisés. On ne dispose pas de données analogues pour les pays d'Europe centrale et orientale, où la part du transport pour compte propre varie de 10 à 70 pour cent du volume total de transport routier de marchandises.

Pour de nombreuses entreprises, la solution privilégiée pour la totalité ou une partie de leurs activités consiste à utiliser leurs propres véhicules et à exercer un contrôle total sur l'activité, y compris l'élément logistique et transport. Ce choix s'explique notamment pour des raisons de rentabilité, lorsque les caractéristiques des activités de transport ne permettent pas vraiment aux fournisseurs de services de transport de bénéficier d'économies de gamme ou d'échelle. De même, le transport pour compte propre peut être le choix privilégié, voire le seul choix possible lorsque que les marchandises concernées nécessitent un soin particulier ou des connaissances spécialisées, ou parce que les stratégies de marketing prévoient la livraison par l'entreprise manufacturière elle-même.

Le régime juridique, de par son influence sur l'efficacité de l'utilisation des parcs de véhicules et le coût du personnel mobile, a un effet indiscutable au niveau des coûts. Les écarts qui existent à cet égard entre les prestataires de services de transport et les transporteurs pour compte propre ont une incidence sur les parts respectives des deux types de transports dans l'ensemble du transport routier de marchandises.

Les statistiques des transports ainsi qu'une vaste enquête menée auprès d'entreprises de l'Union Européenne qui utilisent leurs propres véhicules, démontrent le rôle de la législation dans les choix logistiques. La plus grande partie de la législation pertinente est nationale. Les règles de l'Union Européenne s'appliquent au transport international pour compte propre ainsi qu'aux activités de cabotage à l'intérieur de l'Union, tandis que les activités de transport pour compte propre à destination et en provenance de pays ne faisant pas partie de l'Union sont régies par des accords bilatéraux. L'importance des règles de l'Union Européenne pour les législateurs nationaux est cependant incontestable, si l'on considère que les nouveaux États membres ont mis en application pour le transport intérieur pour compte propre les conditions que la législation de l'Union Européenne applique aux activités internationales, et que les pays candidats à l'adhésion font en général de même.

Les règles de l'Union Européenne qui ont été adoptées en 1980 doivent être examinées en fonction de la réglementation applicable au transport routier pour compte d'autrui à cette époque. Cette réglementation a subi de profondes modifications au plan national dans les États membres. Parallèlement à la mise en application de critères de qualité de plus en plus rigoureux, les systèmes d'attribution de licences selon des critères quantitatifs et les systèmes de tarifs obligatoires ont été abandonnés, ce qui s'est traduit par une amélioration des services de transport et une baisse des coûts, raison qui a incité de nombreuses entreprises à confier leur transport à des professionnels au lieu d'utiliser leurs propres véhicules.

Ces modifications ont amélioré le fonctionnement du marché des transports. En plus de favoriser des conditions plus concurrentielles, elles ont atténué les effets sociaux négatifs : moins de trajets à vide et une utilisation accrue de grands véhicules, et donc moins d'émissions et moins de congestion par tonne transportée.

La part du transport routier pour compte d'autrui va sans doute continuer de croître. Les écarts qui existent actuellement entre les États européens donnent à penser qu'il existe dans de nombreux pays des possibilités considérables d'expansion des services de transport routier, et le processus d'intégration continue d'un nombre croissant d'économies nationales au Marché Intérieur favorise le transport sur des distances plus grandes, où le transport routier professionnel se révèle de façon générale moins coûteux que le transport pour compte propre, car il est en mesure de grouper pour un même parcours les envois de différents clients. Les concepts stratégiques des entreprises interrogées confirment que l'industrie est intéressée à sous-traiter ses activités de transport lorsque cela est possible et rentable.

Cependant, il est évident que le transport pour compte propre demeurera la solution pour la totalité ou une partie de la demande de transport engendrée par de nombreuses entreprises dont les activités principales sont l'agriculture, l'industrie manufacturière, le commerce ou d'autres services. C'est ce que confirment les entretiens avec des entreprises de pays qui ont une longue tradition de réglementation qualitative de l'accès au marché (Suède, Royaume-Uni, Pays-Bas) et où par conséquent la part des activités de transport pour compte propre dans l'ensemble du transport routier intérieur est faible. Il en ressort que les entreprises ont tendance à panacher les deux modes, exploitant au mieux leurs avantages respectifs. Il serait dans l'intérêt de l'économie, et de la société dans son ensemble, de favoriser une organisation plus efficace des activités de transport pour compte propre, étant donné les réductions qu'il est permis d'escompter au plan des émissions et de la congestion si le nombre de véhicules en circulation et de trajets à vide diminue. Pour ce faire, il importe d'adapter le cadre juridique de façon qu'il suive l'évolution des pratiques, une fois adoptée la législation qui est désormais en vigueur dans la plupart des pays européens en ce qui concerne le transport routier pour compte d'autrui.

On trouve dans les législations nationales sur les transports différents moyens de rendre le transport pour compte propre plus efficace qu'en respectant les conditions prévues dans les règles actuelles de l'Union Européenne, et d'intégrer les services de transport routier fournis par des tiers aux concepts logistiques, en complément d'un parc de véhicules d'entreprise, plutôt que de devoir faire un choix entre les deux modes.

Des modifications devraient être apportées aux systèmes juridiques, surtout à l'échelon national. Le transport pour compte propre est une activité essentiellement de transport intérieur, et c'est à l'échelon national qu'il faut attendre la plupart des gains. Cependant, des modifications de la législation internationale non seulement auraient une incidence sur le transport international pour compte propre, mais inciteraient vivement les pays européens à faire de même à l'échelon national.

Selon la législation de l'Union Européenne, le transport international pour compte propre doit actuellement remplir cinq conditions :

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

- II. Le transport doit servir à amener les marchandises vers l'entreprise, à les expédier de cette entreprise, à les déplacer soit à l'intérieur de l'entreprise, soit pour ses propres besoins à l'extérieur de l'entreprise.
- III. Les véhicules automobiles utilisés pour ce transport doivent être conduits par le personnel propre de l'entreprise.
- IV. Les véhicules transportant les marchandises doivent appartenir à l'entreprise ou avoir été achetés par elle à crédit, ou être loués à condition que, dans ce dernier cas, ils remplissent les conditions prévues par la directive 84/647/CEE du Conseil, du 19 décembre 1984, relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route.
- V. Le transport ne doit constituer qu'une activité accessoire dans le cadre de l'ensemble des activités de l'entreprise.

Sur ces cinq conditions, la première et la deuxième peuvent être maintenues telles quelles tandis que les trois suivantes devraient être modifiées comme suit :

- III. Les véhicules automobiles utilisés pour ce transport doivent être conduits par le personnel propre de l'entreprise ou par du personnel recruté sous l'entière responsabilité de l'entreprise eu égard au transport concerné.
- IV. Les véhicules transportant les marchandises doivent appartenir à l'entreprise ou avoir été achetés par elle à crédit, ou être loués.
- V. Le transport pour compte propre, en tant que service que l'entreprise se rend à elle-même, constitue une activité purement accessoire dans le cadre de l'ensemble des activités de l'entreprise.

En outre, les entreprises, qui font partie d'une société multinationale ou d'une entité économique, sont d'avis que des améliorations au plan de l'efficacité et des coûts sociaux sont possibles, si le transport pour compte propre est effectué pour des entités économiques plutôt que pour la plus petite entité juridique.

Il faudra déterminer si l'élargissement de la notion de transport pour compte propre doit être assorti de conditions qualitatives d'accès à ce type de transport (transport à l'intérieur d'un groupe), afin d'améliorer l'efficacité de l'utilisation des véhicules, sans que cela ait d'incidence sur le rôle de la profession routière proprement dite.

Après avoir constaté qu'il existe des possibilités réelles de gains d'efficacité pour les entreprises appartenant à un groupe, compte tenu du fait que le cadre juridique doit assurer le bon fonctionnement des marchés du transport routier dans leur ensemble, et sans perdre de vue que la législation concernant le transport pour compte propre est avant tout de niveau national, il est recommandé de mettre en œuvre les changements suivants :

-- A l'échelon national

- Modifier les conditions juridiques qui s'appliquent actuellement au transport pour compte propre, afin de favoriser une meilleure utilisation des véhicules et ainsi une réduction du nombre de véhicules en usage, de la congestion et de l'impact sur l'environnement, par les mesures suivantes :
 - a. autoriser les entreprises à mener des activités de transport pour compte propre pour des entreprises faisant partie du même groupe ; et
 - b. introduire, en se fondant sur les résultats de l'étude, des critères qualitatifs pertinents pour l'exercice d'activités de transport pour compte propre.
- Adopter des dispositions juridiques correspondantes visant à assurer l'efficacité des mesures réglementaires applicables à la profession routière.
- Instaurer des mécanismes de mise en oeuvre et de contrôle proportionnés aux conditions juridiques d'exercice des différentes activités de transport pour compte propre, de façon à éviter les abus au détriment du transport routier pour compte d'autrui, mais également des charges administratives inutiles pour les transporteurs.

-- A l'échelon de l'Union Européenne

- Modifier les conditions juridiques qui s'appliquent actuellement au transport pour compte propre, afin de favoriser une meilleure utilisation des véhicules et par conséquent une réduction du nombre de véhicules en usage, et ainsi d'atténuer la congestion et l'impact sur l'environnement, par les mesures suivantes :
 - a. autoriser les entreprises à mener des activités de transport pour compte propre pour des entreprises faisant partie du même groupe ; et
 - b. mettre en application des critères qualitatifs pertinents établis d'après les résultats de l'enquête, pour l'exercice d'activités de transport pour compte propre.
- Les exigences administratives qui sont liées doivent permettre une application rigoureuse et prévenir les abus au détriment de la profession routière.
- Des sauvegardes sont nécessaires pour veiller au bon fonctionnement du transport pour compte d'autrui et faire en sorte que ne soit pas compromise l'efficacité de la législation de l'Union Européenne créant un marché interne pour les services de transport routier.

-- A l'échelon de la CEMT

Il convient de réviser la définition du transport pour compte propre, de façon à inclure, dans la définition adoptée en 1957, la notion d'activité de transport pour compte propre menée pour des entreprises faisant partie d'un même groupe.

IRLANDE

† James CROWLEY
University College Dublin
Irlande

James Crowley, étant décédé avant la tenue de la Table Ronde, n'a malheureusement pas été en mesure de présenter ce document à cette occasion. Le texte reproduit ci-après correspond à celui reçu par le Secrétariat avant la tenue de la Table Ronde.

SOMMAIRE

1.	IMPORTANCE ACTUELLE DU TRANSPORT ROUTIER POUR COMPTE PROPRE	43
1.1.	Du centre de service au centre de coût	43
1.2.	Le problème du trajet de retour	45
1.3.	Du centre de coût au centre de profit	46
1.4.	Arguments pour et contre le transport routier pour compte propre	47
2.	LE TRANSPORTEUR PROFESSIONNEL POUR COMPTE D'AUTRUI, ALTERNATIVE AU TRANSPORT POUR COMPTE PROPRE	49
2.1.	Les contrôles de qualité	49
2.2.	La technique automobile et les communications	50
2.3.	Les attentes de la clientèle	51
3.	LES PRESTATAIRES DE SERVICES LOGISTIQUES COMME ALTERNATIVE	51
4.	LE TRANSPORT ROUTIER DANS LE CONTEXTE DES TENDANCES INDUSTRIELLES	53
5.	LES NOUVEAUX DÉVELOPPEMENTS DU TRANSPORT ROUTIER POUR COMPTE PROPRE	56
5.1.	<i>Leasing</i>	56
5.2.	La sous-traitance générale	56
5.3.	Location de capacités de transport complémentaire	57
5.4.	L'utilisation des technologies de l'information et des communications (TIC)	58
5.5.	L'expertise logistique	58
6.	L'AVENIR	60
	BIBLIOGRAPHIE	63

Dublin, juin 1999

1. IMPORTANCE ACTUELLE DU TRANSPORT ROUTIER POUR COMPTE PROPRE

Par définition, il est difficile de présenter des statistiques sur le transport routier pour compte propre. En effet, hormis son impact sur les statistiques du trafic routier, le transport routier pour compte propre est invisible officiellement et commercialement. Une société qui effectue elle-même la distribution de ses produits voit son processus de production s'étendre jusqu'à la porte du client ; de la même façon, l'achat pour compte propre étend le processus de production jusqu'à la porte du fournisseur. Le transport pour compte propre est une forme d'intégration verticale ; l'entreprise utilise l'activité de transport pour contrôler la chaîne de valeur depuis le point de collecte des matières premières jusqu'à la livraison et l'installation du produit fini. Dans la mesure où les statistiques de production représentent la valeur ajoutée, c'est la valeur ajoutée, transport inclus, que l'entreprise fait figurer dans ses comptes.

1.1. Du centre de service au centre de coût

Le transport pour compte propre doit être géré en interne comme un centre de service, en veillant notamment à disposer d'une capacité de transport suffisante pour s'assurer qu'aucune collecte ou livraison ne s'effectue avec une qualité de service inférieure à un niveau défini. Quand la demande de transport du produit de l'entreprise fluctue, le taux d'utilisation de la flotte peut diminuer. Dans la pratique, il est possible de répondre à une demande irrégulière en maintenant dans le parc de vieux véhicules qui seront utilisés modérément pendant les périodes d'intense activité ou en entretenant pendant la majeure partie de l'année une flotte surdimensionnée que l'on justifiera par la nécessité de disposer d'une capacité de réserve pour faire face aux pannes ou pour permettre une maintenance rationnelle du parc.

L'utilisation de la flotte de véhicules est un souci majeur pour tout gestionnaire d'une flotte pour compte propre. Au minimum, le gestionnaire est confronté à ce problème chaque fois qu'il doit décider de l'achat ou du remplacement d'un véhicule. Pour sa planification, il doit évaluer avec une assez grande précision le travail à effectuer par la flotte pendant une période donnée, la capacité nécessaire correspondante et la marge de sécurité à prévoir par mesure de prudence et pour faire face aux pointes saisonnières. Si son calcul est trop strict, les performances risquent d'être inférieures à la norme en période de pointe ; inversement, si son calcul est trop large, une partie de la flotte risque d'être sous-utilisée. Même si les véhicules sous-utilisés sont vieux ou amortis, il faut payer des taxes, les assurer, les maintenir en état de fonctionnement et les garer dans un parking ou un garage.

Ainsi, sur la base des prévisions de production de la maison mère et d'un niveau déterminé de service à la clientèle, le propriétaire de la flotte pour compte propre doit procéder à diverses analyses pour déterminer la taille appropriée de sa flotte. Il doit notamment prendre en considération :

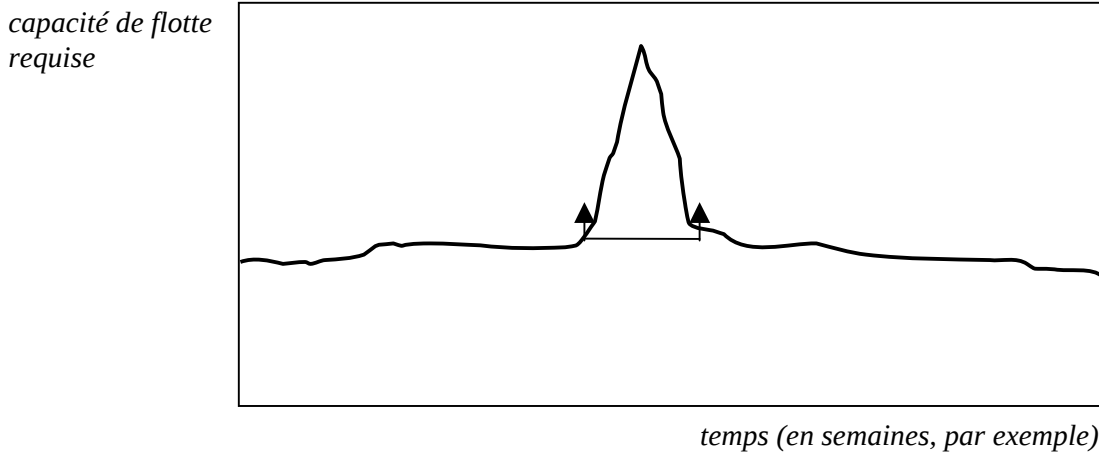
- *la distribution géographique des sites à desservir*, la proximité de l'usine de fabrication impliquant, toutes choses étant égales par ailleurs, que les livraisons pourront être effectuées avec une flotte plus petite ;
- *l'encombrement et la forme des produits*, des produits de petite taille facilitant l'adoption de modèles à points de livraison multiples ; et
- *l'efficacité de circulation permise par l'infrastructure routière*, un trafic dense ou encombré diminuant la productivité de la flotte.

Il existe de nombreux progiciels de planification de flottes de véhicules. Grâce à eux, le gestionnaire de la flotte pour compte propre peut tenir à jour une carte de localisation de la clientèle, tenir compte des vitesses habituelles de déplacement et des règles de circulation et comparer l'incidence de différentes stratégies de livraison et de service à la clientèle sur les caractéristiques de sa flotte. Outre les *coûts fixes* de la flotte (amortissement annuel des véhicules, salaires des chauffeurs, assurances, taxes routières, frais de garage, frais généraux, etc.), il peut aussi faire entrer les *coûts variables* dans ses calculs (il s'agit des coûts qui augmentent en fonction du kilométrage parcouru comme le carburant, les pneus, l'entretien, les péages, etc.) et déterminer ainsi un *coût global*.

En prenant davantage conscience du coût de son activité de transport pour compte propre, l'entreprise peut être amenée à considérer sa flotte de véhicules comme un *centre de coût*. A ce stade, les impératifs du service à la clientèle peuvent continuer de primer, mais une pression peut commencer à se faire sentir pour effectuer les collectes et les livraisons à ou au-dessous d'un niveau de coût déterminé. L'entreprise peut contrôler l'évolution de ses coûts de livraison d'une année à l'autre et essayer de contenir ou d'inverser les tendances à la hausse supérieures, par exemple, à celles de l'ensemble de sa production. Pareillement, elle peut essayer de comparer (*benchmarking*) son activité de transport pour compte propre avec celle d'entreprises qui travaillent dans le même secteur ou qui effectuent des activités d'achat et de distribution similaires dans d'autres secteurs. Elle peut prendre des mesures pour réduire le coût de sa flotte, par exemple en achetant des véhicules présentant un meilleur rapport coût-efficacité, en optimisant le routage des véhicules ou en améliorant l'exploitation (utilisation de carburants moins chers, meilleure mise au point des véhicules, meilleures techniques de conduite, etc.). Au lieu de maintenir une flotte capable de répondre à sa pointe de production annuelle, l'entreprise peut décider de louer une capacité temporaire pour faire face à cette pointe, surtout si elle est brève et si cette stratégie permet de réduire sensiblement les coûts fixes (Figure 1).

Figure 1. **Besoin de capacité de transport pour compte propre**

Ici, la pointe d'activité est forte et brève ; la solution la plus économique doit donc consister à louer une capacité d'appoint (dans la période indiquée par les flèches)



1.2. Le problème du trajet de retour

Dans sa recherche de gains de productivité, le gestionnaire d'une flotte de transport pour compte propre sera fatalement confronté un jour ou l'autre au problème du trajet de retour. En effet, une source intrinsèque d'inefficacité du transport pour compte propre est la tendance des véhicules à circuler à vide dans un sens. Normalement, il faut choisir entre une tournée de collecte ou de livraison. Cependant, une entreprise peut parfois réussir à coupler l'achat et la distribution parce qu'il existe une bonne synergie (dans l'espace et dans le temps) entre les clients de l'entreprise et ses fournisseurs de matières premières. Dans ce cas, les mêmes véhicules alternent des livraisons chez des clients et des collectes chez des fournisseurs proches des clients. Toutes choses étant égales par ailleurs, ce type de couplage de l'achat et de la distribution pourrait aboutir à réduire de moitié le coût du transport en éliminant les parcours à vide inévitables lorsque les activités de transport "achat" et "distribution" sont dissociées. Il présuppose, comme il a été dit, qu'il y ait une bonne concordance en temps entre les activités "achat" et "distribution", ce qui ne serait pas le cas si, par exemple, les livraisons s'effectuaient systématiquement en flux tendus et les achats en gros.

Au lieu, ou en plus, d'assurer sa propre logistique d'achat, l'entreprise peut envisager la possibilité de transporter du fret retour pour des tiers. Techniquement, cette décision peut aboutir à changer le régime du transport pour compte propre en transport professionnel pour compte d'autrui et obliger l'entreprise à solliciter une licence de transport. En principe, l'activité pour compte propre ne change pas : elle consiste toujours à livrer les produits de l'entreprise aux clients et/ou à fournir à l'entreprise les matières dont elle a besoin pour sa production. Cependant, pour différentes raisons, il peut s'avérer impossible de faire coïncider les deux flux du trafic. Inversement, l'entreprise peut trouver un autre trafic (d'une autre entreprise) qui, sans avoir de lien direct avec son activité, présente des caractéristiques d'origine et de destination similaires et concerne des marchandises acceptables

(elles ne doivent pas contaminer le véhicule, etc.). L'entreprise se fait rémunérer pour ce trafic et le produit de cette activité compense au moins en partie le coût de sa flotte de transport pour compte propre.

A ce stade, le transporteur pour compte propre doit développer une certaine expertise en matière de calcul de coûts et de formation de prix. Le trafic pour compte d'autrui obéit à des règles de concurrence : il y a d'abord le coût que le tiers aurait à payer s'il effectuait le transport pour son propre compte, puis le prix qu'un transporteur professionnel lui ferait payer. C'est la loi du marché qui est déterminante : en principe, le prix qu'un transporteur pour compte propre peut raisonnablement facturer à un tiers va de 0 (c'est-à-dire qu'il prend entièrement à sa charge l'aller et le retour) à 100 pour cent du coût total (c'est-à-dire qu'il impute tout le coût du transport aller-retour au tiers).

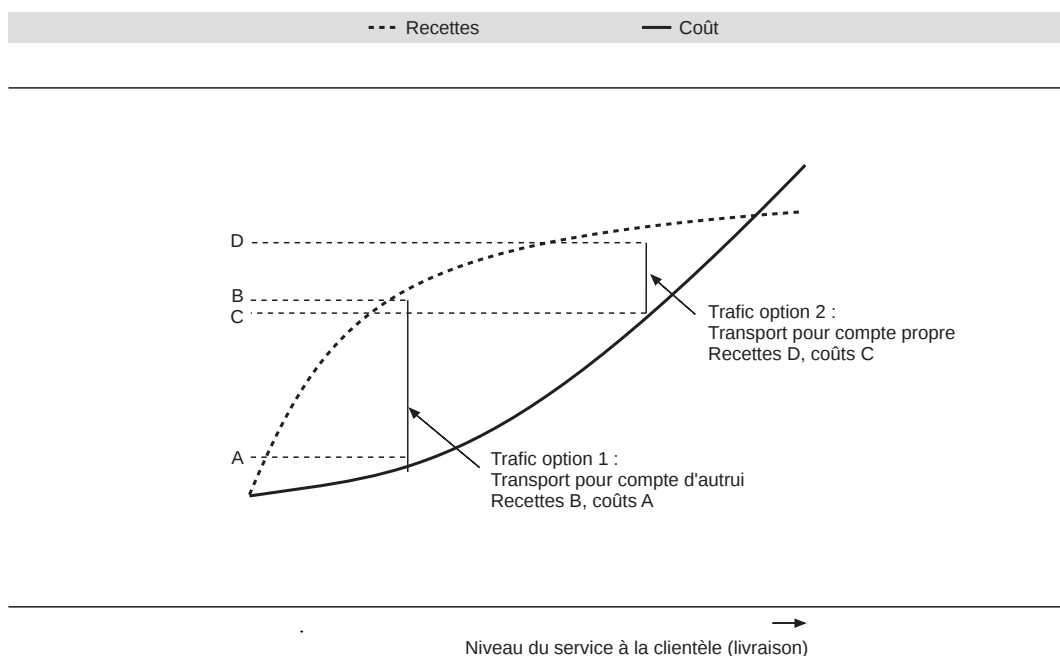
En pratique, les recettes peuvent être maximisées en fixant le prix de chaque expédition d'après son élasticité-prix connue (c'est-à-dire en pratiquant la discrimination de prix).

Les choses peuvent se compliquer si l'on tient compte d'autres élasticités. On peut trouver par exemple, que les recettes procurées par le trafic pour compte d'autrui sont sensibles aux fréquences des livraisons ou aux horaires réels des départs. L'opportunité ou la tentation est forte d'ajuster les critères de livraison de son trafic pour compte propre de façon à rendre l'opération de fret retour plus attractive pour le tiers. Ainsi, il se peut qu'un rythme de livraison quotidien soit idéal pour l'entreprise, mais que deux passages par jour dans l'autre sens soient idéaux pour l'autre entreprise. Dans le but de rentabiliser au maximum le trafic, le trajet retour pourra être doublé. Cette logique en faveur de l'entreprise tierce pourra être étendue aux horaires de livraison et de collecte, à la taille des véhicules utilisés et au type de véhicule (camion réfrigéré plutôt que camion de transport de produits secs, par exemple).

1.3. Du centre de coût au centre de profit

Dans ces conditions, la flotte pour compte propre peut être considérée comme un *centre de profit*. Ce faisant, l'entreprise reconnaît que, pendant un certain temps tout du moins, il peut être préférable de renoncer à des opportunités marginales de maximisation du profit par l'excellence des livraisons de son produit principal pour accroître ses bénéfices en concentrant ses efforts sur la livraison du trafic pour compte d'autrui (Figure 2). Le but est alors d'optimiser le déploiement commercial de la flotte pour compte propre : il s'agit de maintenir un taux élevé d'utilisation de la flotte et d'arriver à des coûts unitaires de livraison bas ; par ailleurs, les livraisons de produits de la maison mère nécessitant un service à la clientèle trop coûteux, c'est-à-dire à rentabilité marginale, seront délaissées au profit de transports plus rentables pour le compte de tiers.

Figure 2. Exemple d'équilibre recettes-coûts (rendement) pour un volume de transport pour compte d'autrui supérieur au volume de transport pour compte propre



Cette stratégie peut donner lieu à des conflits au sein de l'entreprise. Par exemple, le département du marketing peut faire valoir que la dégradation du service à la clientèle pour des ventes marginales des produits internes, même si elle est justifiée par le faible taux de rendement, peut peser sur la croissance des ventes à venir. Après tout, les ventes marginales d'aujourd'hui peuvent devenir, si elles sont bien gérées, le marché porteur de demain. Le département du transport fera valoir de son côté qu'en tant que centre de profit, il lui appartient de trouver les trafics les plus rentables, quelle que soit leur source : il peut même se montrer bienveillant, si le département du marketing cherche à faire appel à un prestataire de transport externe pour assurer son trafic marginal, en considérant que la liberté de refuser du trafic peu intéressant a pour corollaire la liberté d'aller chercher ailleurs un autre transporteur. C'est pourquoi beaucoup de maisons mères hésitent à donner à leur transport pour compte propre le statut intégral de centre de profit et, si elles le font, elles ont tendance à imposer des contraintes à la liberté de maximisation des profits.

1.4. Arguments pour et contre le transport routier pour compte propre

Les avantages et les inconvénients du transport routier pour compte propre dépendent des caractéristiques du trafic de l'entreprise. Si le trafic est stable et prévisible, le gestionnaire de transport peut programmer ses itinéraires et ses livraisons avec soin et maximiser l'impact commercial du transport. De même, plus les volumes de trafic sont importants, plus les possibilités d'économies d'échelle sont grandes, en particulier pour l'achat de fournitures comme le carburant et pour la prestation d'activités comme l'entretien des véhicules. De même, une flotte nombreuse permet de disposer de véhicules de différents types et capacités, et de mieux répartir les véhicules en fonction des itinéraires. Enfin, une flotte nombreuse permet aussi différents aménagements internes, la présence de compétences professionnelles pour différents types de procédures et, généralement, une répartition plus fine des frais généraux.

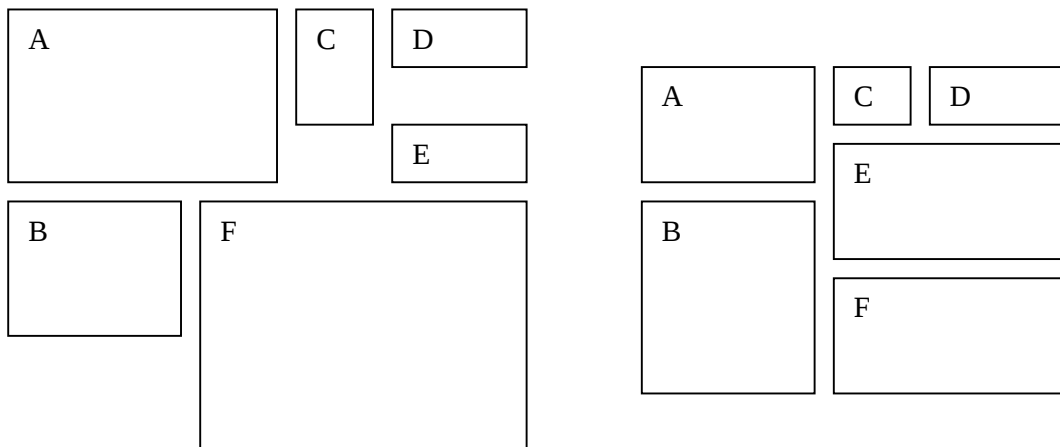
Il existe aussi des arguments contraires. Les gestionnaires de grandes flottes estiment que la structure hiérarchique et la bureaucratie peuvent entraîner des déséconomies d'échelle. Lorsque l'entreprise est dotée de syndicats et que leurs relations s'enveniment, les procédures de travail peuvent devenir lourdes et rendre les changements difficiles. La maison mère se trouve prise en otage en cas de débrayage du personnel parce qu'elle a mis "tous ses œufs dans le même panier". Un argument moderne contre l'option globale du transport pour compte propre concerne la question du cœur de métier. L'entreprise qui essaie de tout faire n'arrivera probablement pas à faire face et sera obligée de choisir les domaines dans lesquels elle concentrera ses compétences de gestion. Il n'est pas toujours possible d'être excellent à la fois dans son métier de base et en logistique. Un argument similaire s'applique à la question des ressources en capital : pour accompagner son développement, l'entreprise pourra être amenée à investir une part croissante de son capital dans son activité de base et elle pourra considérer, par conséquent, que son activité de transport mobilise trop de capital disponible.

Si, en théorie, une grande entreprise peut réaliser des économies d'échelle, dans la pratique, des contraintes peuvent empêcher une ou toutes ses composantes de parvenir à sa taille optimale individuelle, si bien que la "somme des composantes" n'est pas optimale (Figure 3).

Figure 3. **Organisation modulaire**

A gauche, chaque unité interne de l'organisation a sa taille optimale.

A droite, l'organisation globale a sa taille optimale (mais seule l'unité D a sa taille optimale).



2. LE TRANSPORTEUR PROFESSIONNEL POUR COMPTE D'AUTRUI, ALTERNATIVE AU TRANSPORT POUR COMPTE PROPRE

Pour beaucoup d'entreprises, l'alternative traditionnelle au transport pour compte propre est le transport professionnel pour compte d'autrui. Un transporteur professionnel est une entreprise habilitée à transporter des biens pour le compte de tiers contre une rémunération et le secteur du transport professionnel regroupe les transporteurs bénéficiant d'une licence. Auparavant, beaucoup de pays européens limitaient le nombre de transporteurs professionnels, mais la profession n'est désormais soumise qu'à des contrôles de qualité qui sont harmonisés dans la majeure partie de l'Europe. Le transport international routier de marchandises jouit d'une très grande liberté depuis quelques années en Europe.

La structure de coûts du transport pour compte d'autrui est similaire à celle du transport pour compte propre : les *coûts fixes des véhicules* sont, là encore, indépendants du volume d'activité de l'entreprise et essentiellement liés à la dimension de la flotte ; les coûts variables augmentent avec l'activité (généralement mesurée en tonnes-kilomètres). En théorie, le transporteur professionnel occupe une place plus centrale sur ce marché que le transporteur pour compte propre et il a donc plus de possibilités de trouver un trafic suffisant pour maintenir un taux élevé d'utilisation de son parc et de ses capacités, en particulier pour les trajets de retour. Il peut compenser efficacement les pics et les creux de la demande de transport de ses différents clients. Les coûts unitaires peuvent donc être plus bas qu'avec le transport pour compte propre, si bien que les prix du transporteur professionnel, même majorés d'une marge commerciale correcte, peuvent représenter une alternative viable.

Les autres avantages du recours à un transporteur professionnel sont son niveau de compétence, son expérience, son professionnalisme et ses relations dans le secteur du transport, tous critères qui interviennent dans l'évaluation de la qualité du transport. Les arguments principaux contre l'utilisation des transporteurs professionnels sont la perte de contrôle, la perte de l'impact commercial positif, dont le contact direct avec la clientèle, et la flexibilité moindre pour répondre à des demandes de livraison tardives ou inhabituelles. La taille moyenne des flottes des transporteurs professionnels en Europe a tendance à être petite (moins de 10 véhicules) si bien que les économies d'échelle ne sont pas un argument essentiel pour les utiliser. Les transporteurs créent, cependant, des effets d'échelle indirectement par leurs associations professionnelles, leur capacité à constituer des réseaux et différents systèmes de rabais de groupe pour l'achat de fournitures comme le carburant, les pneus, l'assurance, etc.

En général, le professionnalisme des transporteurs professionnels a beaucoup progressé ces dernières années, grâce aux contrôles de qualité réalisés désormais auprès des nouveaux transporteurs s'implantant sur le marché de l'Union Européenne, aux nouvelles technologies des véhicules et des communications dont les transporteurs disposent, et au profil plus complexe et aux exigences accrues des chargeurs.

2.1. Les contrôles de qualité

Les critères de base que les dirigeants d'entreprises de transport doivent remplir sont la capacité professionnelle (ils doivent être titulaires d'un certificat de capacité professionnelle), la capacité financière et l'honorabilité. De ce fait, les entreprises de transport sont de plus en plus gérées sur des bases commerciales saines et mettent l'accent sur le contrôle financier, sur le marketing et sur les

communications tant à l'intérieur de l'entreprise qu'avec les clients. Leur stabilité financière, leur fiabilité opérationnelle et leur adaptabilité aux exigences des clients s'en trouvent accrues. En raison de la suppression des limitations quantitatives, l'offre et la demande de capacité dans le secteur du transport de marchandises par route s'équilibrent de façon plus fine. En théorie, le corollaire d'un accès libre au marché pendant les périodes de pénurie de capacité est le risque de s'en faire évincer en période de capacité excédentaire. Cependant, en période de récession, il se peut qu'un surplus de véhicules d'occasion ralentisse la sortie du marché et ait un effet néfaste sur la structure des coûts du secteur, comme l'ont prouvé les protestations récentes des transporteurs routiers en France et au Royaume-Uni.

2.2. La technique automobile et les communications

La technique automobile s'est améliorée dans la plupart des domaines : conception et rendement des moteurs, efficacité des transmissions, conception du châssis, équipements et confort de la cabine, traction et suspension, électronique, etc. Ces progrès bénéficient aussi au transporteur pour compte propre bien sûr mais, parce qu'il n'a pas les mêmes priorités et qu'il met l'accent sur son cœur de métier, le transporteur professionnel est plus sensible et s'intéresse davantage aux détails de perfectionnement des véhicules et aux différences entre les marques. En tout cas, le volume de fret et le champ d'action du transporteur pour compte propre sont plus limités que ceux du transporteur professionnel, surtout au niveau international, si bien que la nécessité et les possibilités de répondre à toute une série de conditions opérationnelles sont moindres.

Dans les conditions de marché actuelles, l'un des principaux atouts d'une technologie avancée est la fiabilité opérationnelle, qui se traduit par un faible taux de pannes lors de trajets et de rares retards de livraison. Beaucoup de livraisons industrielles doivent être effectuées aujourd'hui en flux tendus et les retards ou l'imprévisibilité des livraisons peuvent avoir des conséquences très néfastes pour les lignes de production. C'est pourquoi les chargeurs peuvent préférer confier les livraisons de cette nature à un transporteur qui dispose d'un équipement très fiable et d'un réseau de secours suffisant pour assurer un service de remplacement dans le cas peu probable de problèmes techniques. Il en va de même pour les livraisons aux détaillants qui imposent à leurs fournisseurs des "fenêtres" de livraison très étroites dans leur souci de réagir efficacement aux demandes de leurs consommateurs, et qui leur appliquent de lourdes pénalités en cas de défaut de livraison.

Il est pareillement très important d'utiliser des technologies de communication à la pointe du progrès pour maintenir des niveaux élevés de fiabilité et répondre aux critères de livraison de la clientèle. Dans le domaine de la télématique en Europe, des progrès considérables ont été accomplis pour éviter la congestion du trafic et guider les véhicules sur d'autres itinéraires en temps réel. Les systèmes de positionnement géographique (GPS), reliés à des satellites de télécommunications, fournissent des capacités de surveillance fine des véhicules et permettent aux transporteurs professionnels de marchandises de répondre à une nouvelle demande du marché pour un suivi de la progression de l'expédition. La dernière position du véhicule relevée par GPS peut être transférée sur une page d'accueil Internet et reliée à des informations prémémorisées sur les colis transportés par le véhicule. Les chargeurs peuvent recevoir des informations sur la position de leurs expéditions en consultant la page d'accueil à l'aide d'un mot de passe et du numéro d'identification du colis.

2.3. Les attentes de la clientèle

De plus en plus, les transporteurs routiers indiquent que leurs clients demandent plus qu'un simple transport de point à point. Ils souhaitent, par exemple, une couverture géographique complète et une grande fréquence de service. Pour répondre à cette demande, les transports routiers ont développé des systèmes de *transbordement croisé* fonctionnant selon le principe *hub-and-spoke*. Plusieurs camions pleins venant de différents endroits arrivent à un point intermédiaire au même moment. Le transbordement croisé consiste à décharger et réorganiser les marchandises sans les stocker, puis à recharger les camions selon leur destination. Les camions chargés partent alors pour leur destination, l'opération entière s'effectuant dans un laps de temps relativement court (de 2 à 3 heures). Les ordinateurs jouent un rôle essentiel en planifiant les charges des véhicules à l'avance et en identifiant les palettes par leurs codes-barres.

Une autre caractéristique du transport routier moderne qui concerne l'image marketing est la capacité de certains transporteurs de décorer leurs véhicules aux couleurs de l'entreprise cliente. Naturellement, c'est plus facile avec les gros clients qui assurent un trafic régulier. Cependant, même pour des clients petits et moins réguliers, les transporteurs peuvent faire quelques changements rapides et mettre, par exemple, le logo du client sur un camion en utilisant des décalcomanies facilement détachables. Dans certains cas, le chauffeur peut revêtir l'uniforme du client et réaliser certaines tâches administratives pour son compte conformément aux clauses du contrat de livraison.

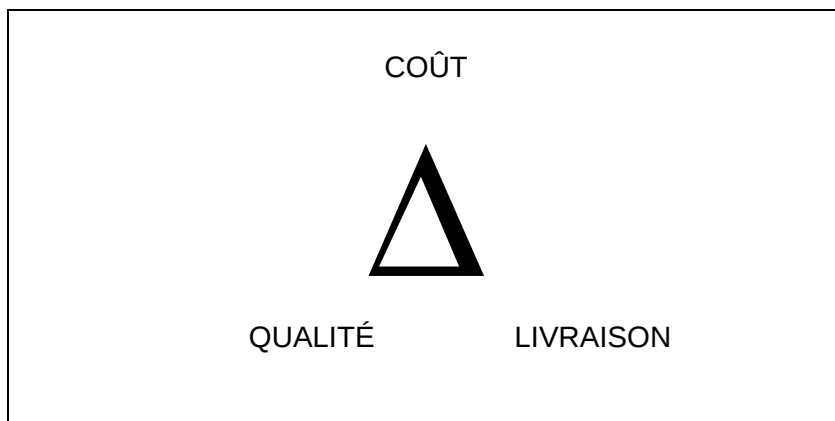
La perte de contrôle au moment crucial du contact avec leurs clients (c'est-à-dire au moment de la livraison qui correspond au transfert physique de propriété de marchandises) constitue, pour les entreprises qui effectuent du transport pour compte propre, la réserve majeure qu'elles font valoir contre le recours aux transporteurs professionnels. Pour répondre à ce souci, beaucoup de transporteurs offrent aujourd'hui un soutien administratif étendu en complément de leurs prestations de transport. Ce service peut aller jusqu'à un rapport complet du suivi de l'expédition jusqu'à la livraison, un rapport clair et détaillé sur la remise des marchandises, la description des différents documents remis pendant la transaction et l'accès, via l'échange de données électroniques, au réseau informatique du client et inversement durant la période de transaction. Il est possible de répondre aux réserves de certaines entreprises en substituant le contrôle de l'information au contrôle physique des marchandises.

3. LES PRESTATAIRES DE SERVICES LOGISTIQUES COMME ALTERNATIVE

Pour différentes raisons, beaucoup de producteurs et de distributeurs ont aujourd'hui recours à des *prestataires logistiques* plutôt qu'à des transporteurs au sens strict. La logistique a un champ d'action plus large que le transport. Au niveau de l'organisation, la chaîne d'approvisionnement, ou chaîne de valeur, va du producteur au client et elle consiste en une série d'opérations de transport et de stockage. Ces opérations sont reliées entre elles par le flux de marchandises et par les flux associés d'informations. Indépendamment des coûts de transport, elles engendrent des coûts de stockage, liés aux marchandises entreposées ou en transit, des coûts de manutention liés aux opérations de transfert entre modes de transport et entrepôts, des coûts de traitement de l'information, qui dépendent de la qualité du système de contrôle logistique, et des coûts supplémentaires de service à la clientèle lorsque les livraisons doivent être accélérées, que les marchandises endommagées doivent être retournées ou remplacées, et que des pénalités sont dues pour défaut de livraison.

La chaîne d'approvisionnement se répercute sur la compétitivité de trois façons : ses coûts s'ajoutent à ceux de la production, elle influence la ponctualité des livraisons et la capacité de réaction au marché, et elle joue un rôle dans la détermination de la qualité du produit à son arrivée dans les locaux du client, comme le symbolise la Figure 4.

Figure 4. **Le triangle Coût-Livraison-Qualité**



Une faible qualité de livraison influence l'impact commercial et le prix de vente potentiel des marchandises de différentes façons :

- de longs délais de livraison peuvent réduire la durée de présence des produits sur les rayons pour le détaillant et le consommateur ;
- les coûts de stockage (de précaution) s'additionnent tout au long de la chaîne quand les livraisons sont incertaines ;
- les retards de livraison peuvent interrompre la vente au détail ou d'autres opérations de production en aval ;
- les retards de livraison peuvent avoir des répercussions financières directes si des ventes au détail sont perdues.

La fonction logistique influe sur la *qualité des produits* dans la mesure où leur manutention et leur entreposage en cours de route peuvent les exposer à des détériorations, comme par exemple :

- avaries de manutention ;
- détérioration des denrées périssables, donc sensibles aux délais ;
- obsolescence, quand la livraison dépasse la date de péremption ;
- dommages liés aux mouvements (vibrations, etc.).

Les éléments du triangle de la Figure 4 sont interconnectés et impliquent des arbitrages. Un service de transport trop bon marché peut signifier un manque de soins pour la marchandise, un entreposage inutile et des livraisons peu fiables. Un service de qualité est généralement plus coûteux. Quand les marchandises sont compactes et ont une grande valeur, les coûts de la logistique ont tendance à être relativement moins importants et la pénétration géographique du marché est

relativement extensive. Inversement, quand les marchandises ont une faible valeur et sont volumineuses, les coûts de la logistique pèsent davantage sur le prix de vente, la pénétration du marché peut être limitée géographiquement, et il faut accorder une grande attention à l'efficacité de la logistique.

Un prestataire logistique peut être défini comme un fournisseur extérieur qui assure tout ou partie des fonctions logistiques de l'entreprise sur une base commerciale (Coyle *et al.* (1996). Le nombre d'entreprises offrant ou utilisant ce type de services a beaucoup augmenté récemment (Lieb et Randall (1998). Il existe de nombreuses différences évidentes entre un transporteur routier et un prestataire logistique : ce dernier offre une série (un "ensemble") de services en plus du transport, comme l'entreposage et le traitement de l'information ; il est généralement utilisé pour fournir une solution globale à toute une série de problèmes logistiques ; il peut offrir des possibilités de valeur ajoutée en absorbant des phases de la production dans la chaîne logistique (préparation des produits, emballage, étiquetage, préparation des commandes, mise aux rebuts, assemblage/installation des produits, par exemple).

Le recours à un prestataire logistique est censé procurer d'importants avantages stratégiques aux entreprises intégrées verticalement. Quelques critiques ont été formulées à l'égard des formes traditionnelles d'intégration verticale qui s'appuient sur la propriété centralisée des éléments de la chaîne de valeur, au motif que ces efforts d'intégration sont coûteux, qu'ils créent une organisation rigide et une gestion lourde [(Stuckey et White (1993)]. Par contre, les formes d'intégration verticale plus modernes et flexibles, qui ne s'appuient ni sur la propriété, ni sur les engagements contractuels à long terme, mais qui privilégient les relations informelles et souples entre les éléments de la chaîne de valeur, sont jugées idéalement adaptées aux conditions actuelles caractérisées par des marchés en évolution rapide et par une prolifération de produits. La manière dont les prestataires logistiques sont utilisés, et les accords de type relationnel qui leur servent de cadre de travail s'adaptent bien aux tendances contemporaines de l'organisation. En particulier, le succès du concept *d'organisation virtuelle*, qui est un groupement temporaire, informel mais hautement concentré d'éléments de la chaîne de valeur dans des lieux disparates, dépend de la disponibilité de ces prestataires [Benjamin et Wigand (1995)].

4. LE TRANSPORT ROUTIER DANS LE CONTEXTE DES TENDANCES INDUSTRIELLES

Il vaut mieux considérer la question du rôle futur des différents modes de transport routier dans le contexte des tendances industrielles en général et de la relation entre ces tendances et les flux physiques de marchandises. Les tendances industrielles contemporaines en Europe sont guidées par différents éléments moteurs :

- une tendance générale à la reconfiguration de la chaîne de valeur par les entreprises distribuant à l'intérieur de l'Union Européenne, en réponse à la réalisation du Marché Unique européen ;
- une tendance générale à la mondialisation des échanges, qui influe sur les décisions d'investissement en Europe des entreprises multinationales ;

- des changements dans la technologie des produits et des procédés de production ;
- des innovations dans le marketing et la distribution, favorisant l'adaptation des produits aux besoins des clients et facilitant la passation de commandes par ordinateur.

Beaucoup de documents attestent la tendance générale à la *reconfiguration de la chaîne de valeur*, qui a commencé par anticipation du Marché Unique et s'est poursuivie après sa création [O'Laughlin *et al.* (1993) ; Bagchi et Skjott-Larsen (1995)]. A la base, les entreprises ont saisi l'occasion d'éliminer les doublons de stockage et de production, qui s'étaient constitués à cause des obstacles antérieurs à la libre circulation des marchandises. Le nombre adéquat de centres régionaux de distribution (CRD) et leurs lieux d'implantation ont été recalculés selon des critères purement géométriques ou géographiques, dans une logique opposée aux *hinterlands* artificiels créés précédemment par les frontières politiques.

Les effets d'échelle ont été notamment mis à profit pour consolider les supermarchés et les grandes surfaces de biens de consommation qui se sont développés rapidement dans l'Europe du Nord. La concurrence entre les points de vente, s'est intensifiée et concentrée sur le concept de réponse efficace à la clientèle, ce qui a exercé des pressions pour l'amélioration de l'efficacité de la gestion de la chaîne d'approvisionnement sur les entreprises fournissant les CRD des détaillants. Les entreprises de distribution, qu'elles agissent pour leur propre compte ou pour le compte d'autrui, ont dû acquérir une expertise logistique appropriée pour satisfaire à des critères de livraison de plus en plus stricts.

La tendance à la *mondialisation* des échanges influe sur les décisions d'implantations européennes des entreprises multinationales. Certains éléments d'une chaîne de valeur peuvent ne pas être implantés en Europe, ce qui nécessite d'établir des liaisons logistiques en provenance et à destination de l'Europe ; la gestion de ces liaisons est généralement confiée à des entreprises de transport ou de services logistiques d'envergure mondiale. Le coût unitaire de production, la qualité de production et la fiabilité des livraisons sont déterminants pour la compétitivité internationale, et les chaînes d'approvisionnement doivent faire face à des délocalisations fréquentes des sites de production parce que les multinationales poursuivent ces objectifs sans relâche en passant d'une région à l'autre.

Les multinationales s'engagent rarement dans le transport routier pour compte propre. En raison des longues distances de transport en jeu, leurs flux ont un caractère multimodal et sont de ce fait dominés par les modes maritime et aérien. Leur impact sur le transport routier local pour compte propre est par conséquent limité aux livraisons réalisées par des fournisseurs locaux. Étant donné le mode d'approvisionnement et les avantages logistiques des approvisionnements locaux pour les multinationales, il est probable que ce soit un segment de marché non négligeable dans le transport européen. En outre, les exigences de livraison sont grandes et elles requièrent un haut niveau d'expertise logistique de la part de l'opérateur.

L'incidence des changements *dans la technologie des produits et des procédés de production* sur la demande de transport routier est difficilement perceptible mais elle est susceptible de s'amplifier. Comme les produits se sont allégés en général (utilisation de plastiques ou de composites, formes et

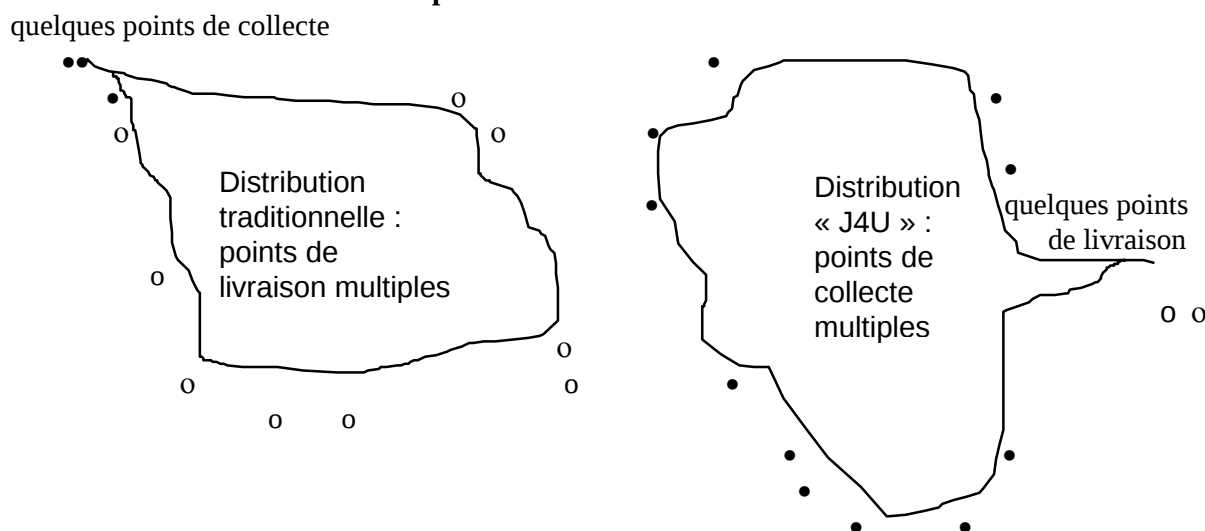
emballages plus économiques) et contiennent davantage d'informations (utilisation croissante de composants programmables et de nouveaux média, comme les CD, pour servir de guide d'utilisation), la tendance est clairement à la *dématérialisation*.

Ces développements ont changé le caractère des produits transportés et, au-delà, l'économie des transports, la tendance allant du transport de marchandises pondéreuses et relativement peu coûteuses au transport de marchandises de forte valeur mais sensibles au volume. Le déclin progressif de la demande de charbon, de fer et d'acier et d'autres produits traditionnels a coïncidé, par exemple, avec le déclin du transport ferroviaire et fluvial de marchandises en Europe par rapport au transport routier.

Beaucoup d'innovations dans le marketing et la distribution sont prévues qui peuvent avoir une influence, premièrement, sur le rôle futur du transport routier en Europe et, deuxièmement, sur l'importance du transport pour compte propre. De nouvelles structures de communication apparaissent : les fabricants sont en relation directe avec les consommateurs par le biais d'Internet et ils utilisent des services de livraison à domicile, dont les services postaux classiques, pour court-circuiter les points de vente. Ainsi le secteur du transport routier est appelé à jouer un rôle plus important dans les étapes finales de la production, en contribuant à davantage de flexibilité dans le choix de la destination, les délais de livraison et la présentation des produits (distribution créatrice de valeur).

Si nous nous projetons plus loin dans l'avenir, il est vraisemblable que les véhicules de livraison seront dotés de technologies et d'intelligences embarquées qui permettront d'effectuer une plus grande partie de la production pendant le processus de livraison. La cuisson du pain et d'autres produits à base de farine, le réchauffage contrôlé de plats précuisinés, le mélange de produits à base d'ingrédients (préparation de peinture, par exemple) et l'impression tardive de matériels pour la vente (étiquettes de produits et de prix, etc.) figurent parmi les exemples couramment cités. Deux tendances différentes sont perceptibles : (a) les livraisons provenant de multiples origines vers quelques points de proximité (Figure 5) peuvent favoriser le transport pour compte d'autrui plutôt que le transport

Figure 5. **Modèle de distribution traditionnel à points de livraison multiples par rapport au modèle de distribution à points de collecte multiples pour les livraisons à domicile**



pour compte propre ; (b) le déplacement d'une partie de la production plus en aval sur la chaîne de valeur peut favoriser le transport pour compte propre plutôt que la sous-traitance. Ces tendances sont étudiées plus en détail à la section 6.

5. LES NOUVEAUX DÉVELOPPEMENTS DU TRANSPORT ROUTIER POUR COMPTE PROPRE

Les considérations précédentes nous amènent à une discussion plus générale sur l'avenir du transport routier pour compte propre en Europe et les options de substitution. Il est important de faire observer d'emblée que le transport routier pour compte propre se développe lui-même à la fois en tant que concept et en tant que forme organisationnelle. Comme nous l'avons indiqué auparavant, il existe certaines limites à la répartition des efforts qu'une entreprise peut consentir entre son activité principale et son activité de transport pour compte propre. L'entreprise peut avoir des raisons évidentes pour réduire son engagement dans la fonction transport, tout en s'assurant que les objectifs poursuivis par le transport pour compte propre continuent à être atteints. La première de ces raisons a trait aux dépenses d'investissement.

5.1. *Leasing*

Dans la pratique, une flotte pour compte propre peut être acquise en *leasing* plutôt qu'être détenue totalement, voire partiellement, par le transporteur pour compte propre. Le rôle de la maison mère consiste alors à gérer une flotte qu'elle ne possède pas. Si la flotte est louée sans chauffeur, la maison mère fournit les chauffeurs ainsi que tout l'équipement opérationnel nécessaire. Dans le cas contraire, les chauffeurs sont fournis par le loueur. L'option du *leasing* a pour effet d'augmenter les charges fixes (en raison de la marge du loueur), mais de donner à l'entreprise plus de flexibilité que si elle était propriétaire de sa flotte (le loueur ayant la possibilité de réaffecter un grand nombre de véhicules sur une base opérationnelle large). Sur un plan pratique, le passage de la pleine propriété au *leasing* ne supprime aucun des principaux avantages liés au transport pour compte propre : l'entreprise conserve globalement le contrôle matériel du cycle achat-production-distribution, elle peut définir et atteindre le niveau souhaité de service à la clientèle et elle peut faire passer son message commercial à l'aide des couleurs de la société, de son logo, etc.

5.2. La sous-traitance générale

D'autres éléments de l'activité de transport pour compte propre peuvent être externalisés : l'entretien des véhicules, par exemple, peut être confié contractuellement à une entreprise extérieure (ce peut être le concessionnaire qui assure déjà l'entretien pendant la période de garantie) ; l'entreposage et la manutention peuvent être aussi sous-traités ; quant aux programmes de formation du personnel, ils peuvent être achetés à l'extérieur ou sous-traités à des experts professionnels.

Ainsi, une entreprise peut en principe effectuer du transport pour compte propre, conformément à la définition de cette activité, même si elle sous-traite une partie ou la totalité des éléments constitutifs de cette activité. Le choix de l'une ou l'autre option a des implications intéressantes pour la maison mère. Quand les différents services sont assurés en interne, les compétences de gestion

requis portent plutôt sur les aspects techniques de la gestion du transport à un niveau relativement micro. Dans un tel cas, l'entreprise s'intéresse à différents détails techniques des véhicules, à la planification des chargements et à la gestion des ressources humaines (recrutement, formation, tableau de service, etc.).

Par contre, quand les différents éléments du transport pour compte propre sont sous-traités, l'entreprise a besoin de compétences de gestion de niveau plus élevé pour les organiser et les coordonner. Ce sont les sous-traitants qui s'occupent alors des détails techniques, l'entreprise ayant la responsabilité de choisir les services qu'elle souhaite sous-traiter, notamment en tenant compte de la gestion des risques, en prenant toutes les dispositions juridiques utiles pour s'assurer que les responsabilités sont bien définies et en établissant le calendrier des diverses transactions dans un souci d'efficacité. Un gros travail est également nécessaire pour intégrer les divers services sous-traités dans les systèmes de communication et de contrôle de la maison mère. L'expérience des entreprises montre que la sous-traitance peut faire perdre quelques économies techniques à un niveau micro, mais que ces pertes sont généralement compensées par de nouvelles économies à un niveau supérieur et par des gains importants de flexibilité stratégique. Ce dernier aspect est particulièrement important dans l'environnement commercial et technologique rapidement changeant d'aujourd'hui.

La démarcation entre la propriété et la sous-traitance d'éléments du transport pour compte propre n'est pas très claire. Dans la pratique, la sous-traitance peut être limitée à la réparation de véhicules ou aller jusqu'à la gestion entière de la flotte. L'horizon de la sous-traitance peut aussi varier : la sous-traitance peut avoir un caractère exceptionnel (transactionnel) ou routinier (contractuel). Il en va de même de la proximité géographique de la sous-traitance : elle peut se trouver dans les locaux mêmes de l'entreprise, ce qui ne permet guère de la distinguer des fonctions non sous-traitées, ou être logée et gérée sur un site à part.

5.3. Location de capacités de transport complémentaires

Comme nous l'avons indiqué plus haut, un transporteur pour compte propre peut juger utile de louer une capacité de transport complémentaire pendant les périodes d'intense activité, surtout si ces pointes d'activité sont brèves. Le même type de réflexion peut s'appliquer au transport de charges inférieures à la capacité d'un camion. Le transporteur pour compte propre peut estimer que, spécialement pour les livraisons à de petits clients éloignés ou pour les livraisons de pièces en urgence, il n'a pas suffisamment de fret pour remplir un camion entier à la date de livraison demandée par le client. Certains transporteurs routiers se spécialisent dans le groupage, cette technique consistant à mélanger et grouper les colis des différents clients de telle façon que l'utilisation du volume disponible soit maximisée et que le coût d'un camion complet soit réparti équitablement entre les colis.

Le groupage est une activité de spécialiste qui nécessite souvent un réseau de dépôts et des services locaux de collecte et de livraison autour de chaque dépôt. C'est pourquoi il est peu pratiqué par les transporteurs pour compte propre qui se sont diversifiés dans le transport pour compte d'autrui. Malgré tout, il arrive que le transporteur pour compte propre envisage de réaliser du trafic de groupage pour le compte de tiers : (a) quand les chargements sont déjà importants et que les colis de groupage ne représentent donc qu'une faible proportion du total, (b) quand l'origine et la destination du trafic de groupage coïncident avec celles du trafic de la maison mère et que les colis ne

proviennent pas d'un secteur concurrent, et (c) quand le groupage est particulièrement rémunérateur (ce qui est souvent le cas avec les petits colis en raison du prix élevé des autres modes de transport comme les services express et de messagerie).

5.4. L'utilisation des technologies de l'information et des communications (TIC)

Dans tous les secteurs industriels, la sous-traitance a été grandement facilitée par les progrès réalisés dans les technologies de l'information, progrès qui ont permis de développer les capacités de contrôle nécessaires du réseau. Une entreprise gérant une flotte importante pour le transport en compte propre dont les principaux services sont sous-traités devra probablement effectuer de lourds investissements dans les technologies de l'information et des communications (TIC). Le suivi continu et le calcul du coût d'une flotte dynamique, de même que l'affectation des capacités à des trafics évoluant rapidement et le calcul des horaires de passage en temps réel, impliquent un système moderne de saisie et de traitement des données. Pour gérer le trafic pour compte d'autrui (fret de retour), des installations de réservation en ligne sont devenues nécessaires, à la fois pour fournir un accès facile aux clients et pour pouvoir répondre rapidement aux demandes de capacité. En outre, les clients attendent de plus en plus un service de suivi permettant de savoir à tout moment où se trouve n'importe quel colis.

Des normes d'échange de données équivalentes à celles de l'échange de données électroniques sont donc essentielles entre les éléments constitutifs du transport pour compte propre sous-traité. Les services disponibles à travers Internet et le Web (www) vont probablement devenir intéressants parce qu'ils offrent un lien direct avec le monde en pleine expansion du *commerce électronique*.

Il n'est pas difficile d'envisager une situation dans laquelle le transporteur pour compte propre publie sur une page d'accueil du Web contrôlée par un mot de passe son plan hebdomadaire de livraisons à l'intention à la fois des clients directs de l'entreprise et des clients potentiels éventuellement intéressés par un trafic retour. Les demandes de ces derniers sont transmises par Internet et "intégrées" dans les itinéraires programmés conformément à des règles préétablies (priorité des livraisons pour la maison mère, par exemple). Toutes les parties sont ensuite capables de suivre les mouvements réels du trafic en surveillant l'évolution des données à l'écran. En coulisse, les différentes phases du transport sont organisées et coordonnées en liaison avec les acteurs concernés qui utilisent également des interfaces Internet.

5.5. L'expertise logistique

Une entreprise moderne qui effectue du transport pour compte propre doit s'occuper de plus en plus de problèmes logistiques. Les raisons en sont les suivantes : la nécessité de trouver l'équilibre optimal entre les coûts de transport et de stockage (les chargements lourds favorisent des coûts de transport bas alors que les chargements légers favorisent des coûts de stockage bas) ; la nécessité d'aménager des interfaces avec les autres modes de transport (du fait de la popularité croissante du transport intermodal) ; la nécessité de coordonner les opérations de transport tout au long des chaînes d'approvisionnement à éléments multiples (une grande synchronisation étant nécessaire pour contrer la tendance à l'accumulation des stocks et à la multiplication des retards) ; et la nécessité de contrôler l'équilibre approprié entre les objectifs de service à la clientèle de l'entreprise et le coût des livraisons.

Le transporteur pour compte propre peut donc juger nécessaire de consolider les différents éléments de la gestion du transport et de la logistique dans une structure de gestion unifiée. Il peut y parvenir de façon interne, en créant formellement une unité logistique, ou externe en sous-traitant cette fonction logistique [Razzaque et Sheng (1998)]. Pour le transporteur pour compte propre, chacune de ces deux options soulève des questions importantes.

(a) La gestion de la logistique en interne

Le premier problème est que l'optimisation du transport et celle de la logistique peuvent aboutir à des résultats différents. La logistique tient compte d'un plus grand nombre de paramètres qu'elle combine. Dans une organisation ayant une grande expérience et une longue tradition du transport, il peut être difficile d'accepter ce qui peut être considéré comme des solutions de compromis et une baisse du niveau des performances.

Un deuxième problème connexe est le changement de culture requis pour passer d'une relation quelque peu conflictuelle entre les différentes fonctions-clés de l'entreprise -- production, marketing, transport -- à une coopération étroite pour rechercher des solutions qui profitent à tous. La fonction logistique s'étend à toute la chaîne de valeur et aux fonctions de gestion essentielles, ce qui signifie que chaque élément doit être au service de l'ensemble. La direction de l'entreprise a parfois du mal à accepter cet état de choses.

Un troisième problème est l'évolution de la gestion logistique, qui passe progressivement des solutions tactiques (trouver les moyens d'améliorer les procédés existants, c'est-à-dire mieux gérer les transports, utiliser plus efficacement les entrepôts) aux solutions stratégiques (privilégiant la reconfiguration de la chaîne de valeur, par exemple en raccourcissant le cycle de livraison global, en réexaminant la justification des processus existants, en envisageant de nouveaux processus, etc.). Cela peut imposer une formation complémentaire aux directeurs en place. Dans la mesure où la gestion logistique repose principalement sur l'expertise et sur le traitement d'informations électroniques plutôt que sur une infrastructure à forte intensité de capital, une entreprise qui souhaite développer une gestion logistique de haut niveau en interne doit s'attendre à un investissement considérable en ressources humaines.

(b) Sous-traiter l'expertise logistique

L'entreprise qui choisit de sous-traiter l'expertise logistique nécessaire doit résoudre quelques problèmes supplémentaires. Le premier est le degré de confiance qu'implique le transfert, à une instance extérieure, du contrôle d'une activité aussi importante et stratégique pour l'entreprise. Le problème de la confidentialité est accentué par le rôle central que l'information joue dans la gestion logistique et par la probabilité que l'instance externe travaille aussi pour d'autres clients parmi lesquels figurent éventuellement des concurrents de l'entreprise. L'instance extérieure fera certainement valoir les synergies que procure la gestion d'un portefeuille de clients et les possibilités qu'elle offre de procéder régulièrement à des contrôles de type *benchmarking*. Quoi qu'il en soit, il est tout à fait possible de sous-traiter une expertise logistique sur une base strictement confidentielle de client unique.

Un autre problème tient à la distinction entre les prestataires logistiques disposant de matériel et ceux n'en disposant pas [Sheffi (1990)]. Les premiers sont définis comme des gestionnaires de capacités de distribution détenues en propre ou louées qui proposent des services logistiques contractuels comme une prolongation naturelle de leur activité de base. Les seconds sont des sociétés qui, en général, ne possèdent pas ou ne louent pas des capacités de distribution, mais fournissent des

spécialistes et des systèmes pour gérer professionnellement la fonction logistique du chargeur [Africk et Calkins (1994)]. L'intérêt premier d'une entreprise effectuant du transport pour compte propre, dans la mesure où elle possède déjà des capacités de transport, sera de faire appel à un prestataire logistique sans capacité de transport. Les réserves que l'on peut formuler à l'encontre de cette option tiennent au risque d'incompatibilité (c'est-à-dire quand les possibilités d'action du prestataire logistique sont trop entravées par la nature des capacités de transport fournies par l'entreprise) et à la marge de manœuvre concédée par l'entreprise au prestataire pour utiliser pour le compte de tiers les capacités de transport pour compte propre de cette entreprise.

6. L'AVENIR

Les différentes formes d'activité évoquées dans ce document, comme le transport pour compte propre, le transport pour compte d'autrui et les prestataires de services logistiques, joueront toutes un rôle dans l'avenir. Par exemple, le rôle du transport traditionnel pour compte propre s'imbriquera, semble-t-il, avec le concept d'intégration verticale à travers la propriété et le contrôle. Bien que les limites de cette conception de l'intégration verticale soient connues, elle est toujours adaptée à beaucoup de secteurs d'activité -- y compris les entreprises de service public (où le transport est lié à l'installation, aux réparations et à la maintenance des infrastructures de distribution de gaz/électricité/eau, etc.), les services d'urgence, les entreprises du marché de l'événementiel, les entreprises d'équipements spécialisés (distribution du pétrole), les services postaux, le ramassage des déchets, etc.

Pour le fabricant ou pour le grossiste désirant contrôler ses activités physiques d'achat et de distribution, le transport pour compte propre peut avoir une signification stratégique et économique. Au niveau de la chaîne de valeur, quelques rigidités sont inévitables, mais elles peuvent être compensées par des mesures telles que la location des véhicules plutôt que leur achat, la sous-traitance d'activités de soutien et la location ponctuelle de véhicules d'appoint pendant les brèves pointes d'activité. Pour l'entreprise de transport pour compte propre qui désire renforcer ses capacités logistiques, l'expertise appropriée peut être soit développée en interne, soit sous-traitée à un prestataire logistique ne possédant pas de capacité de transport. Dans tous les cas, la maison mère devra gérer la transition d'un système de transport plus étroit mais bien défini à un système logistique plus large mais global.

Beaucoup d'entreprises préfèrent aujourd'hui se recentrer sur leur activité principale et sous-traiter largement leurs services de transport routier. Pour commencer, la fonction de transport pour compte propre peut être largement sous-traitée : comme nous l'avons vu précédemment, l'expertise fondamentale nécessaire au sein de la maison mère consiste alors principalement à organiser et coordonner les différents éléments du système de façon à assurer un service de transport avec le niveau de confiance et de fiabilité qui est normalement l'apanage du transport pour compte propre, mais en évitant les investissements lourds en ressources et en organisation.

L'entreprise peut, en deuxième choix, avoir recours aux services d'un transporteur professionnel. Les transporteurs modernes proposent aujourd'hui beaucoup de services qui étaient effectués auparavant par le transport pour compte propre, en particulier l'interface directe avec la clientèle et le suivi des commandes. Les véhicules de transport peuvent être retenus ponctuellement, auquel cas

l'engagement porte sur une unique livraison et le client doit supporter des frais généraux liés au positionnement du véhicule, ou pour une période donnée, auquel cas le transporteur a la possibilité de développer ses relations avec son client à l'aller et de trouver du fret pour le retour.

Une troisième option consiste à faire appel à un prestataire de services logistiques. Le prestataire disposant de capacités de transport aura tendance à se comporter comme un transporteur, avec sa propre flotte de véhicules et une panoplie de services supplémentaires comme l'entreposage, le traitement des commandes et l'expédition des marchandises qu'il assure lui-même. Dans ce cas, effectivement, le client décide de ne pas investir lui-même et de se servir des investissements du prestataire. En cas de recours à un prestataire qui ne dispose pas de capacités de transport, le client recherche principalement les compétences qui permettront de louer et de déployer les capacités d'autres entreprises, ainsi que les siennes.

Dans l'ensemble, il n'est pas possible de prévoir les positions et les parts de marché qui reviendront à chacune de ces variantes. Elles dépendront beaucoup des stratégies et des actions des entreprises, qui différeront elles-mêmes selon les secteurs industriels et les régions d'Europe. Deux secteurs particuliers méritent cependant une mention particulière. Le premier est le secteur des biens de consommation courante et du commerce alimentaire. Il est manifeste que ce secteur intéresse particulièrement les nouvelles techniques du commerce électronique. Il se peut que le volume des ventes au détail assurées par le biais de l'ordinateur atteigne des niveaux tels que le commerce électronique de ce type de produits deviendra de plus en plus viable et dépassera peut-être même le commerce traditionnel. Nous pouvons visualiser un modèle de distribution caractérisé par de multiples points de collecte et un nombre restreint de points de livraison (qui peuvent être des ménages individuels ou des points de proximité). Ce modèle contraste avec le modèle traditionnel à points de livraison multiples, dans lequel les marchandises sont acheminées vers un nombre relativement élevé de points de livraison à partir d'un nombre restreint de points de collecte (Figure 5). A cause du nombre important de fournisseurs indépendants impliqués, il est difficile d'envisager que ce type de service de livraison à domicile puisse être assuré pour compte propre. Il est plus vraisemblable que le secteur des transporteurs routiers proposera des solutions pour répondre à ce marché croissant.

Le second secteur est la distribution créatrice de valeur (DCV). Ce concept renvoie à des situations dans lesquelles une partie du processus de production se déroule pendant ou après l'activité de distribution, contrairement à la situation actuelle plus habituelle, dans laquelle la production précède la distribution. Les circonstances qui favorisent la DCV sont particulièrement stratégiques et elles tiennent (a) à la faisabilité technique croissante du déplacement de la production vers l'aval et (b) à la demande croissante du marché pour des produits individualisés (*individualisation de masse*). Même si l'on considère que la DCV en est toujours à ses balbutiements, certains indices laissent à penser qu'elle pourrait prendre de l'importance au fur et à mesure que la technologie devient plus sophistiquée et s'impose comme un élément courant des chaînes de valeur. En raison de son importance pour la compétitivité d'une entreprise, il est difficile d'envisager que la DCV puisse s'effectuer autrement que pour compte propre. Par conséquent, dans la mesure où la DCV deviendrait un élément des chaînes de valeur dans l'avenir, il est probable qu'elle susciterait un regain d'intérêt pour le transport pour compte propre.

En conclusion, les principales perspectives du transport routier pour compte propre en Europe sont les suivantes :

- *les secteurs traditionnels qui se prêtent particulièrement à l'intégration verticale via la propriété ;*
- *beaucoup de fabricants/grossistes pour lesquels le contrôle de la chaîne de valeur est important, mais qui peuvent alléger le poids du transport pour compte propre en louant les véhicules plutôt qu'en les achetant et en sous-traitant une partie des activités de soutien ;*
- *les chaînes de valeur faisant intervenir la distribution créatrice de valeur.*

BIBLIOGRAPHIE

- Africk, J.M., Calkins, C.S. (1994), "*Does asset ownership mean better service?*", *Transportation & Distribution*, Cleveland, États-Unis, mai.
- Bagchi, P.K., Skjott-Larsen, T. (1995), "*European Logistics in Transition: Some Insights*", *The International Journal of Logistics Management*, Vol. 6, No. 2.
- Benjamin, R., Wigand, R. (1995), "*Electronic markets and virtual value chains on the information superhighway*", *Sloan Management Review*, Winter.
- Coyle, J.J., Bardi, E.J., Langley, C.J. (1996), *The Management of Business Logistics*, 6ème édition, West Publishing Co.
- Lieb, R.C., Randall, H. (1998), "*Use of third-party logistics services by large US manufacturers in 1997 and comparisons with previous years*", *Transport Reviews*, Vol. 18, No. 2.
- O'Laughlin, K.A., Cooper, J., Cabocel, E. (1993), *Reconfiguring European Logistics Systems*, Council of Logistics Management.
- Razzaque, M.A., Sheng, C.C. (1998), "*Outsourcing of logistics functions: a literature survey*", *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, Vol. 28, No. 2.
- Sheffi, Y. (1990), "Third-party logistics: present and future prospects", *Journal of Business Logistics*, Vol. 11, No. 2.
- Stuckey, J., White, D. (1993), "When and When *Not* to Vertically Integrate", *Sloan Management Review*, Spring.

ROYAUME-UNI

Michael BROWNE
Université de Westminster
Londres
Royaume-Uni

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION.....	69
2. DÉFINITIONS ET TENDANCES.....	70
2.1. Définitions et cadre législatif	70
2.2. Évolution du transport pour compte propre et du transport pour compte d'autrui dans l'Union Européenne	71
3. FACTEURS INFLUANT SUR LE CHOIX ENTRE LE TRANSPORT POUR COMPTE PROPRE ET LE TRANSPORT POUR COMPTE D'AUTRUI	74
3.1. Introduction	74
3.2. Avantages du transport pour compte d'autrui.....	75
3.3. Fidélité au transport pour compte propre.....	77
3.4. Complémentarité des transports pour compte propre et pour compte d'autrui	78
4. ÉTUDE DE CAS : ANALYSE DU MARCHÉ BRITANNIQUE.....	79
4.1. Historique	79
4.2. Cadre réglementaire	79
4.3. Licences délivrées au Royaume-Uni.....	82
5. ORGANISATION DES TRANSPORTS DANS LE CONTEXTE EUROPÉEN	85
5.1. Efficience du transport pour compte propre et du transport pour compte d'autrui	85
5.2. Évolution prévisible du transport pour compte propre	89
6. PERSPECTIVES D'AVENIR	89
6.1. Enregistrements/licences de transport pour compte propre	89
6.2. Scénarios envisageables	92
6.3. Conclusions	96
BIBLIOGRAPHIE.....	99

Londres, juin 1999

1. INTRODUCTION

L'explosion que la sous-traitance a connue dans le monde du transport au cours des quinze à vingt dernières années explique peut-être le peu d'attention accordée au transport pour compte propre ces derniers temps. Cette indifférence n'est pas anodine parce que le rôle joué par le transport pour compte propre est important. Il est évident par ailleurs que le rôle qu'il joue et les conditions dans lesquelles il s'effectue, diffèrent considérablement d'un pays européen à l'autre. Les restrictions auxquelles il est soumis revêtent dans ce contexte une importance particulière. Ces restrictions sont de deux ordres. Il y a d'abord l'interdiction faite aux entreprises qui pratiquent cette forme de transport de transporter des marchandises pour le compte de tiers. Il y a ensuite les multiples règles, différentes selon les pays, qui limitent les dimensions des véhicules que ces mêmes entreprises peuvent louer sans chauffeur, qui réservent ou non la conduite des véhicules à des membres du personnel de l'entreprise propriétaire des marchandises transportées, qui incluent dans le transport pour compte propre ou en excluent le transport de marchandises appartenant à des filiales ou à des entreprises membres d'un groupe, etc.

Il n'est pas interdit d'affirmer que ces restrictions sont préjudiciables à l'efficacité du transport pour compte propre et ne contribuent en rien à atténuer l'impact du transport routier sur l'environnement. Ces questions sont importantes et soulèvent des problèmes politiques qui doivent être résolus au niveau tant national qu'europpéen. Il importe en particulier de se demander s'il est possible d'ajouter à l'efficacité du transport pour compte propre (et par voie de conséquence de tout le transport par route) sans assouplir les restrictions au point de perturber la concurrence entre le transport pour compte propre et le transport pour compte d'autrui ou de mettre à mal la sécurité.

Pour répondre à ces questions, il est utile de cerner d'abord le rôle joué par le transport pour compte propre et d'analyser l'ampleur des changements intervenus. Le présent rapport commence par définir plusieurs notions importantes et examiner les lois et règlements qui régissent ce type de transport. Il décrit ensuite les mouvements qui se dessinent sur le marché européen du transport de marchandises par route avant d'examiner plus en détail l'évolution de la situation au Royaume-Uni et de s'interroger sur les mutations qui se produisent au niveau du rôle joué par le transport pour compte propre. Le chapitre 5, enfin, traite des problèmes d'organisation inhérents à ce type de transport tandis que le dernier s'étend sur quelques scénarios possibles relatifs à l'évolution de son cadre réglementaire ainsi que sur l'effet qui pourrait en résulter sur son efficacité.

2. DÉFINITIONS ET TENDANCES

2.1. Définitions et cadre législatif

La plupart des pays européens opèrent une distinction entre le transport de marchandises par route pour compte d'autrui, d'une part, et pour compte propre, d'autre part. Le transport pour compte d'autrui (aussi dit pour compte de tiers ou transport public) est constitué par l'ensemble des services de transport fournis à des tiers par des transporteurs professionnels qui, souvent, transportent des marchandises appartenant à plusieurs entreprises qui les rémunèrent pour les services rendus.

Le transport pour compte propre est du transport de marchandises que le fabricant, grossiste ou détaillant des marchandises transportées effectue au moyen de véhicules qui lui appartiennent. Il est en règle générale soumis à des règles moins strictes et contraignantes que le transport pour compte d'autrui, mais il est en revanche interdit à celui qui en effectue de travailler pour le compte de tiers.

La distinction opérée par la loi entre le transport pour compte propre et le transport pour compte d'autrui, une distinction qui se marque au niveau des licences d'exploitation des véhicules, peut donc être considérée comme assise sur l'identité du responsable du transport des marchandises en cause qui est soit la personne qui produit, possède, transforme ou a emprunté les marchandises (compte propre), soit le transporteur professionnel (compte d'autrui). Cette distinction sert aussi dans beaucoup de pays à d'autres fins, notamment à l'établissement des statistiques officielles ainsi qu'à des études de marché et des analyses du secteur du transport de marchandises.

Il importe de souligner que le transport pour compte propre réunit deux types d'activités tout à fait distinctes, en l'occurrence :

- a) les déplacements effectués dans le seul but de transporter des marchandises d'un lieu à un autre (par exemple : d'une usine à un centre de distribution ou d'un tel centre à un commerce de détail). Ce type d'activité peut aller du transport effectué par une entreprise ou un individu qui transporte de loin en loin et localement des petites quantités de marchandises au moyen d'un seul véhicule jusqu'à un transport réalisé par de grandes entreprises qui exploitent des flottes de 100 véhicules ou davantage pour transporter de grandes quantités de marchandises à l'intérieur de leur pays ou vers l'étranger ;
- b) les déplacements effectués principalement dans le but de transporter un artisan, un ouvrier, un technicien ou un autre fournisseur de services (par exemple un plombier, un menuisier, un maçon, etc.) ainsi que ses outils et son matériel jusqu'à son lieu de travail. Ce type d'activité implique fréquemment l'utilisation de véhicules de dimension relativement réduite qui peuvent rester immobilisés pendant de longs moments (parfois pendant plusieurs heures) à l'endroit où le travail est effectué, contrairement à ce qui se passe dans le cas de l'enlèvement et de la livraison des marchandises. Ces véhicules peuvent transporter des marchandises, mais ce transport ne constitue pas la seule et unique raison d'être de leur déplacement.

Ces deux types d'activité sont toutefois considérés comme étant du transport pour compte propre et sont donc soumis au même régime réglementaire.

L'accès au secteur du transport de marchandises par route est régi, dans les États membres de l'Union Européenne, par la directive 96/26/CE concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route. Cette directive définit les conditions : a) d'honorabilité, b) de capacité financière (ou solvabilité) et c) de capacité professionnelle que doivent remplir les candidats à l'exercice de cette profession. Le Royaume-Uni est, d'après Lowe (1998), le seul État membre où les transporteurs pour compte propre doivent répondre à ces mêmes conditions, c'est-à-dire être : a) professionnellement honorables et b) solvables.

Le transport pour compte propre fait partie des réalités partout en Europe, mais son importance varie d'un pays à l'autre (cf. section 2.2) de même que les contrôles dont il fait l'objet. Certains pays font non seulement passer des "examens d'entrée" et des "examens périodiques de contrôle" à leurs opérateurs de transport pour compte propre, mais les contrôlent en outre dans l'exercice de leur activité quotidienne. D'autres tendent à ramener la procédure d'accès au marché au rang de simple formalité requérant un minimum de vérifications et à contrôler plus strictement l'activité quotidienne des opérateurs pour les pousser au respect des lois et règlements en vigueur. Les conditions de délivrance des licences sont en règle générale moins sévères pour le compte propre que pour le compte d'autrui et certaines autorités de tutelle veillent en conséquence à ce que les marchandises transportées dans les véhicules autorisés à effectuer du transport pour compte propre ne le soient pas pour le compte de tiers. Certains pays interdisent donc aux opérateurs de transport pour compte propre de confier le volant de véhicules de location à des membres de leur personnel ou ne leur en accordent l'autorisation que sous certaines conditions.

Le transport pour compte propre reste en Europe pour sa plus grande part local, régional ou intérieur et est donc régi par des règles nationales. Il est parfois aussi international (par exemple quand un fabricant véhicule ses produits entre deux centres de distribution établis dans deux pays différents) et doit alors, dans l'Union Européenne, répondre à diverses conditions (analysées en détail dans la section 6.1). Le transport international pour compte propre ne représente cependant qu'une fraction assez modeste de l'ensemble des transports de marchandises effectués par route dans l'Union Européenne. En 1995, les opérateurs de transport pour compte d'autrui, d'une part, et pour compte propre, d'autre part, de l'Union Européenne ont réalisé en trafic intérieur respectivement 597 et 223 milliards de tonnes-kilomètres et en trafic international respectivement 162 et 9 milliards de tonnes-kilomètres. Le trafic intérieur et international pour compte d'autrui ainsi que le trafic intérieur pour compte propre exprimés en tonnes-kilomètres ont fortement augmenté entre 1985 et 1995 alors que le trafic international pour compte propre restait virtuellement inchangé (Scharf et Smolders, 1999).

2.2. Évolution du transport pour compte propre et du transport pour compte d'autrui dans l'Union Européenne

Certaines entreprises donnent la préférence au transport pour compte propre parce qu'elles ont des exigences particulières à formuler ou le croient moins cher. Le transport pour compte d'autrui peut quant à lui faire pencher la balance de son côté pour la double raison qu'il permet, d'abord, d'éluder les problèmes de relations professionnelles ou d'augmentation brutale de la demande qui peuvent se poser dans les services de transport des entreprises qui font du compte propre et qu'il est, ensuite, souvent plus ouvert à l'innovation et, partant, plus économique que son rival (les raisons du choix entre ces deux formes de transport sont analysées en détail dans le chapitre 3).

Les lois et règlements auxquels le transport de marchandises doit se conformer, et plus particulièrement les restrictions quantitatives dont il doit s'accommoder, influent également très fortement sur l'ampleur du recours à l'externalisation des opérations de transport. Dans les pays où le cadre réglementaire est ou a été contraignant, ce cadre a pour conséquence de limiter la capacité de transport de marchandises et d'amener les utilisateurs de services de transport à donner la préférence au compte propre plus souvent qu'ils ne le feraient dans des pays où le transport de marchandises par route est déréglementé. Le transport pour compte propre ne se situe par voie de conséquence pas au même niveau dans tous les pays européens (cf. Tableaux 1 et 2).

Dans l'Europe des quinze, le transport pour compte propre a pris à son compte 44 pour cent des tonnes transportées et 26 pour cent des tonnes-kilomètres réalisées en 1995. L'écart entre ces deux pourcentages s'explique par le fait que la distance moyenne de transport est plus longue dans le transport pour compte d'autrui que dans le transport pour compte propre.

Les Tableaux 1 et 2 montrent que le transport pour compte propre a très nettement cédé du terrain (en termes relatifs) au transport pour compte d'autrui dans tous les États membres de l'Union Européenne autres que l'Italie et le Portugal entre 1985 et 1995. Le Tableau 1 montre également que malgré ce recul relatif du transport pour compte propre, son tonnage a pendant cette même période

Tableau 1. Transport intérieur de marchandises par route dans l'Union Européenne
(en millions de tonnes)

	1985			1995		
	Compte propre	Compte d'autrui	Part du compte propre	Compte Propre	Compte d'autrui	Part du compte propre
Allemagne	1293.5	920.2	58.4 %	1510.0	1640.0	47.9 %
France	789.1	408.8	65.9 %	694.7	629.4	52.5 %
Italie*	351.6	489.4	41.8 %	527.1	553.0	48.8 %
Pays-Bas	128.5	210.2	37.9 %	108.2	283.6	27.6 %
Belgique	150.7	114.7	56.8 %	149.4	199.8	42.8 %
Luxembourg	10.2	0.9	91.9 %	22.7	5.7	79.9 %
Royaume-Uni	646.0	761.0	45.9 %	649.9	1008.5	39.2 %
Irlande**	67.5	22.2	75.2 %	40.1	40.5	49.8 %
Danemark	65.0	134.9	32.5 %	47.0	129.0	26.7 %
Grèce	79.5	78.9	50.2 %	81.3	98.0	45.3 %
Espagne	244.6	668.7	26.8 %	145.1	443.1	24.7 %
Portugal	155.6	35.0	81.6 %	217.0	46.2	82.4 %
Autriche	-	-	-	98.2	79.5	55.3 %
Finlande	-	-	-	70.5	278.6	20.2 %
Suède	-	-	-	52.1	291.1	15.2 %
UE	3981.8	3844.9	50.9 %	4413.3	5726.0	43.5 %

Note : * Données pour 1986 et non 1985.

**Données pour 1993 et non 1995.

Source : Chiffres tirés de Scharf et Smolders, 1999.

continué à augmenter en chiffres absolus dans plusieurs États membres (notamment en Allemagne, en Italie, au Luxembourg, au Royaume-Uni, en Grèce et au Portugal). Il a en revanche diminué dans d'autres États membres tels que la France, les Pays-Bas, la Belgique, l'Irlande, le Danemark et l'Espagne.

**Tableau 2. Transport intérieur de marchandises par route dans l'Union Européenne
(en milliards de tonnes-kilomètres)**

	1985			1995		
	Compte propre	Compte d'autrui	Part du compte propre	Compte propre	Compte d'autrui	Part du compte propre
Allemagne	42.4	56.2	43.0 %	72.1	146.3	33.0 %
France	33.2	45.9	42.0 %	29.7	82.8	26.4 %
Italie*	21.5	89.8	19.4 %	29.6	100.6	22.7 %
Pays-Bas	6.0	12.2	33.1 %	6.0	20.7	22.5 %
Belgique	5.6	4.8	54.4 %	6.6	12.0	35.5 %
Luxembourg	0.2	0	89.3 %	0.4	0.1	80.0 %
Royaume-Uni	33.4	67.1	33.2 %	38.2	108.5	26.0 %
Irlande**	2.5	1.2	65.9 %	1.6	2.5	39.0 %
Danemark	2.3	6.0	27.6 %	2.2	7.1	23.7 %
Grèce	3.5	6.9	33.5 %	2.8	9.6	22.6 %
Espagne	12.8	61.3	17.3 %	11.6	67.1	14.7 %
Portugal	6.2	1.4	71.5 %	7.9	3.2	71.2 %
Autriche	-	-	-	4.7	2.7	63.5 %
Finlande	-	-	-	2.2	19.6	10.1 %
Suède	-	-	-	2.5	25.9	8.8 %
UE	169.7	352.8	32.4 %	218.1	608.7	26.4 %

Note : * Données pour 1986 et non 1985.

** Données pour 1993 et non 1995.

Source : Chiffres tirés de Scharf et Smolders, 1999.

Dans l'Europe des douze (c'est-à-dire une Europe qui ne comprend pas l'Autriche, la Finlande et la Suède pour lesquelles les chiffres de 1985 font défaut), les tonnages transportés pour compte propre ont augmenté de 5.3 pour cent entre 1985 et 1995 (cf. Tableau 3). Cette augmentation reste toutefois très nettement inférieure à l'augmentation de 32 pour cent enregistrée par le transport pour compte d'autrui.

Tableau 3. **Transport intérieur de marchandises par route dans l'Europe des douze**

	Millions de tonnes			Milliards de tonnes-kilomètres		
	Compte propre	Compte d'autrui	Total	Compte propre	Compte d'autrui	Total
1985	3981.8 (50.9 %)	3844.9 (49.1 %)	7826.7 (100 %)	169.7 (32.4 %)	352.8 (67.6 %)	523.5 (100 %)
1995	4192.5 (45.2 %)	5076.8 (54.8 %)	9269.3 (100 %)	208.7 (27.1 %)	560.5 (72.9 %)	769.2 (100 %)

Source : Chiffres tirés de Scharf et Smolders, 1999.

En France et au Royaume-Uni, le marché du transport de marchandises par route s'est, au cours de ces quelque dix dernières années, progressivement trouvé dominé par le transport pour compte d'autrui. En Allemagne en revanche, la part des deux formes de transport est restée remarquablement stable jusqu'en 1993 (58 pour cent des tonnes-kilomètres à l'actif du transport pour compte d'autrui et 42 pour cent à l'actif du transport pour compte propre). La déréglementation de janvier 1994 a toutefois eu de profondes répercussions sur la structure du marché allemand du transport de marchandises par route où la montée en puissance du transport pour compte d'autrui était déjà clairement perceptible en 1995, année où il avait conquis 67 pour cent du marché pour ne plus en laisser que 33 pour cent au compte propre.

3. FACTEURS INFLUANT SUR LE CHOIX ENTRE LE TRANSPORT POUR COMPTE PROPRE ET LE TRANSPORT POUR COMPTE D'AUTRUI

3.1. Introduction

Le glissement de la demande du transport pour compte propre vers le transport pour compte d'autrui analysé dans la section 2.2 procède en partie d'une volonté de changement de la gestion des activités logistiques et de son adaptation aux nouvelles pressions qui se manifestent du côté de l'offre. Cette volonté s'est concrétisée entre autres choses par un recours accru à la sous-traitance pour toutes les activités satellites. Cette tendance n'est que renforcée par des considérations d'ordre financier telles que le souci de réduction des coûts et des actifs immobilisés, ou d'ordre organisationnel telles que le manque de temps nécessaire à l'amélioration des compétences requises ou le besoin de souplesse et de flexibilité. Le *Holland International Distribution Council* observe à ce propos que :

"Les entreprises sous-traitent déjà une grande partie de leurs transports et commencent aujourd'hui à sous-traiter de plus en plus d'autres activités telles que l'entreposage et les opérations génératrices de valeur ajoutée. Des enquêtes récentes révèlent que les entreprises européennes recourent davantage aux fournisseurs extérieurs de services logistiques que leurs homologues nord-américaines et que le marché européen est tout à fait mature" (1998).

Schary (1994) souligne que les coûts de transactions interviennent pour beaucoup dans la décision de sous-traiter ou de ne pas sous-traiter des fonctions logistiques, ces coûts mettant bien en évidence le rôle et le coût de la coordination. Il écrit à ce propos que :

"Les entreprises décident d'exercer ou de ne pas exercer elles-mêmes leurs fonctions logistiques pour des raisons qui combinent négociation, gestion (et coordination) et exploitation. Elles décident d'exercer elles-mêmes ou de faire exercer par des tiers certaines des fonctions de la chaîne de l'offre en fonction de leurs coûts et de l'étendue de leurs capacités de gestion et de leur savoir-faire. Le recours à des sous-traitants pour le transport et le stockage sont des exemples de ce genre de décision. Le transport est générateur de coûts d'exploitation qui sont souvent moins élevés s'il est effectué par un transporteur extérieur".

Il n'est pas étonnant qu'on observe une tendance à s'adresser à des sous-traitants dont les coûts de coordination et d'exploitation sont peu élevés parce que cela permet d'économiser des actifs et de gagner en flexibilité.

3.2. Avantages du transport pour compte d'autrui

Plusieurs études réalisées entre les années 50 et le début des années 80 ont tenté de comprendre pourquoi les entreprises choisissent d'effectuer elles-mêmes leur transport. Une enquête effectuée en 1958 par la *Traders Road Transport Association* auprès des opérateurs de transport pour compte propre a relevé que les principales raisons avancées à l'appui de ce choix sont d'abord la rapidité et la fiabilité et ensuite seulement le coût de cette forme de transport. Une enquête réalisée en 1970 par le Ministère britannique des Transports auprès de gestionnaires de départements "transport" confirme que la rapidité est le principal facteur de choix. D'autres études réalisées au Royaume-Uni par Cook (1967) et Westwood (1985) sont arrivées à la conclusion que les entreprises qui exploitent leur propre flotte de véhicules arguent, pour justifier leur choix, de la maîtrise qu'elles exercent sur la qualité du service dont elles sont ainsi assurées. Cooper (1978) et Foster (1978) confirment l'importance que revêtent ces questions de maîtrise et de fiabilité.

Il est toutefois manifeste que la qualité du transport pour compte d'autrui s'est considérablement améliorée et que la gamme de ses services s'est étoffée depuis la fin des années 70. La section 2.2 a évoqué la désaffection progressive, dans le secteur du transport de marchandises par route, du transport pour compte propre au profit du transport pour compte d'autrui. Les facteurs qui ont porté les producteurs, grossistes et détaillants à se tourner vers cette dernière forme de transport et à externaliser leur transport par route sont nombreux :

- Amélioration de la qualité et de l'efficacité des services de transport pour compte d'autrui. Les capacités de gestion et l'expérience pratique des transporteurs professionnels leur donnent la possibilité d'améliorer leur offre de services, d'en réduire le coût et d'en créer beaucoup de nouveaux.
- Conjoncture financière des années 80. Cette conjoncture a incité les entreprises à se recentrer sur leurs activités principales et à sous-traiter leurs activités auxiliaires (distribution, etc.) sur la base des coûts du moment.

- Élimination d'une source de soucis. En sous-traitant des activités à des conditions acceptables garanties par contrat, les responsables se donnent la faculté de se préoccuper d'autres choses, notamment de marketing et de stratégie.
- Possibilité de réduction des coûts :
 - la combinaison de la demande de plusieurs clients différents permet de mieux exploiter les véhicules et les entrepôts et, partant, de réduire les coûts unitaires ;
 - la spécialisation du sous-traitement permet d'acheter des véhicules, des superficies de stockage, du matériel et des systèmes de manutention, etc. par grandes quantités ;
 - les coûts de main-d'oeuvre des transporteurs extérieurs peuvent être moins élevés ;
 - les transporteurs extérieurs peuvent se satisfaire d'un ratio de rentabilité financière moins élevé que celui que doivent atteindre les industries manufacturières et les grandes entreprises de distribution.
- Gains de flexibilité. Les possibilités de changement rapide de lieu d'implantation, de composition du parc de véhicules, de type d'entrepôt et d'effectifs permettent aux fabricants et aux détaillants de mieux répondre aux fluctuations du marché et aux variations de la demande (notamment pendant les pointes saisonnières).
- L'externalisation évite d'avoir à effectuer des investissements dans de nouveaux équipements et dans de nouveaux locaux.
- Nature de la structure fiscale. Au Royaume-Uni, par exemple, le budget de 1984 a exercé un effet dissuasif sur le transport pour compte propre en rabotant les possibilités de déduction pour amortissement des véhicules utilisés à cette fin et en réduisant l'impôt sur les sociétés.
- Prolifération des lois et règlements relatifs à l'exploitation des véhicules et à la manipulation des produits.
- Rapidité du progrès technique.
- Report des conflits collectifs internes sur des tiers.
- Recherche de moyens de tourner les blocages causés par les grèves.
- Économies d'échelle. Le transport pour compte propre reste parfois en deçà du seuil de rentabilité.
- Atténuation, grâce à l'amélioration des systèmes de communication et d'information, des craintes que pourrait soulever un manque de contrôle.

Certains de ces facteurs n'exercent leurs effets que dans certains pays. Le Royaume-Uni admet ainsi que l'achat de services extérieurs ne soit pas inscrit au bilan et autorise donc une pratique qui fait grimper le taux de rentabilité et pourrait être tenue pour alléchante. Il n'en va par contre pas de même dans d'autres pays européens où les règles et pratiques comptables sont différentes et où le niveau escompté de rentabilité des entreprises n'est pas le même qu'au Royaume-Uni.

Les grands distributeurs britanniques de denrées alimentaires ont été parmi les premiers à prendre conscience des avantages qu'ils pouvaient tirer de la sous-traitance de certaines de leurs activités de distribution. La course à la centralisation qui s'est déroulée pendant les années 70 et 80 a stimulé le recours aux fournisseurs extérieurs de services de distribution et contribué à faire accéder ces fournisseurs de services au statut de grande entreprise autonome. Les relations étroites et durables qui se sont nouées entre les détaillants et les chaînes de distribution sont souvent considérées comme étant une des principales raisons de la remarquable efficacité des grands hypermarchés (IGD, 1998).

Les avantages procurés par la sous-traitance de certains services de distribution doivent cependant toujours être mis en balance avec les inconvénients liés à la perte effective ou perçue de leur maîtrise. Telle pourrait être une des raisons pour lesquelles la chaîne britannique Tesco, qui a acquis un savoir-faire logistique considérable, préfère continuer à effectuer elle-même une part significative de ces activités.

3.3. Fidélité au transport pour compte propre

Quoique la tendance aille, depuis les années 80, très nettement dans le sens de la sous-traitance du transport par route et d'autres activités logistiques, beaucoup d'entreprises choisissent toujours d'exercer elles-mêmes tout ou partie de leurs activités de distribution. Fernie (1990) a analysé les principales raisons de ce choix.

Coûts

- Les activités susceptibles de dégager des profits pourraient être moins chères si, toutes autres conditions étant égales par ailleurs, elles restaient entre les mains de l'entreprise même, parce que l'entreprise de distribution sous-traitante doit tirer un bénéfice des activités qu'elle exerce.
- Le recours à la sous-traitance est générateur de coûts de reconversion (coût des licenciements, vente d'actifs et autres pertes sèches).
- L'entreprise peut plus facilement suivre et maîtriser les coûts quand elle prend elle-même la distribution en charge. La mise en oeuvre de systèmes d'information performants et l'application de normes de qualité de service claires arrêtées en accord avec les sous-traitants pourraient contribuer à résoudre ce type de problème. La plupart des grandes chaînes de distribution continuent toutefois à assurer elles-mêmes certains de ces services pour disposer d'une base d'évaluation du coût et de la qualité des services de distribution qu'elles sous-traitent.

Contrôle

- Il semble que l'entreprise qui assure elle-même ses opérations de distribution soit mieux en mesure de répondre à certaines exigences importantes formulées par sa clientèle en matière par exemple de fiabilité des livraisons, et d'harmoniser ces opérations avec ses autres pratiques et activités. Il semble aussi que le transport pour compte propre pourrait avoir pour autre avantage de ménager des marges de flexibilité au niveau de l'exploitation en ce sens qu'il permet d'assurer une répartition équitable des opérations de distribution entre

plusieurs clients. La mise sur pied de systèmes d'information performants et la conclusion de larges accords entre les sous-traitants et leurs mandants devraient suffire à surmonter ce genre de problème.

Économies d'échelle

- Les opérateurs de transport pour compte propre arrivent souvent à des volumes d'activité suffisants pour bénéficier d'économies d'échelle et conquérir un pouvoir d'achat qui leur permet de peser sur leurs fournisseurs autant que peuvent le faire des transporteurs professionnels.

Innovation et savoir-faire spécialisé

- Les grands opérateurs de transport pour compte propre et ceux qui sont spécialisés dans certains domaines, tels par exemple que le transport de surgelés ou la desserte de lieux de livraison inhabituels, peuvent se targuer d'un plus grand savoir-faire que les entreprises spécialisées dans la distribution.

Comme ces deux derniers avantages (à savoir les économies d'échelle et l'innovation) peuvent aussi être mis à l'actif du transport pour compte d'autrui, il est clair que les mérites respectifs de ces deux formes de transport ne sont souvent pas très nettement tranchés. La section suivante montrera d'ailleurs qu'elles peuvent être considérées comme complémentaires.

3.4. Complémentarité des transports pour compte propre et pour compte d'autrui

Quoique les transports pour compte propre et pour compte d'autrui diffèrent souvent, et clairement, les uns des autres, il importe de souligner qu'ils sont complémentaires et souvent utilisés l'un avec l'autre. Beaucoup d'entreprises qui transportent leurs marchandises par leurs propres moyens appellent aussi, occasionnellement ou régulièrement, des transporteurs professionnels en renfort. Cette façon de faire présente plusieurs avantages importants (Mc Kinnon, 1989) :

- Elle permet d'éviter les ruptures de livraison.
- Un marché en extension géographique peut souvent être desservi de façon plus économique par un sous-traitant que par son mandant tant que le volume des ventes reste faible dans les nouvelles zones conquises.
- L'adjonction à une ligne de produits de nouveaux produits dont la manipulation et la commercialisation doivent répondre à des exigences différentes pose des problèmes qu'un sous-traitant disposant des équipements et du savoir-faire nécessaires peut utilement aider à résoudre.
- Les entreprises dont les ventes varient de façon significative au long de l'année peuvent faire appel à des sous-traitants pour absorber les pointes de la demande et faire du transport pour compte propre pendant le reste de l'année, quand la demande reste stable.
- Le recours aux transporteurs professionnels apporte à l'opérateur de transport pour compte propre un étalon auquel il peut comparer les services qu'il assure par ses propres moyens.

4. ÉTUDE DE CAS : ANALYSE DU MARCHÉ BRITANNIQUE

Quoique le présent rapport vise principalement à replacer le transport pour compte propre dans un contexte européen, il est intéressant d'examiner de plus près ce qui s'est passé dans un marché où la déréglementation du transport de marchandises a déjà eu 30 ans pour produire ses effets. L'analyse de l'évolution du marché britannique met la complexité du rôle joué par le transport pour compte propre en lumière et illustre les divers aspects professionnels et commerciaux des changements intervenus dans le transport de marchandises tant pour compte propre que pour compte d'autrui. Le rapport passe en outre en revue les modifications successives du cadre réglementaire de ce secteur et s'applique à définir les répercussions que ces modifications pourraient avoir eues sur le fonctionnement du transport pour compte propre.

4.1. Historique

Au milieu des années 70, le marché britannique du transport de marchandises et de la distribution était dominé par deux catégories de transporteurs, à savoir les entreprises de transport général et les opérateurs de transport pour compte propre. Les premières avaient pour la plupart une aire d'activité purement régionale dans laquelle la majorité de leurs clients étaient établis et ne disposaient qu'assez rarement d'un réseau de dépôts couvrant tout le territoire national. Les grands opérateurs de transport pour compte propre effectuaient souvent tous leurs transports avec leurs propres véhicules qu'ils regroupaient sur les lieux de production ou répartissaient entre plusieurs dépôts disséminés partout dans le pays (un grand fabricant pouvait avoir jusqu'à plus de 60 dépôts pour desservir l'ensemble du territoire).

Au cours des années 80, les industriels et le commerce de détail britanniques ont progressivement transféré leurs activités de distribution et très souvent aussi la gestion de leurs entrepôts (dont ils pouvaient néanmoins rester propriétaires) à des firmes extérieures spécialisées. La Londe et Cooper (1989) établissent un lien entre ce développement de la sous-traitance et la déréglementation du secteur des transports du début des années 80. Cooper et Johnstone (1990) considèrent que la déréglementation du transport de marchandises intervenue au Royaume-Uni en 1968 est un facteur déterminant de l'émergence d'entreprises spécialisées de distribution et, par la suite, de l'établissement de relations privilégiées entre ces entreprises et leurs clients (au département "transport" desquels elles finissent ainsi par se substituer). Ils estiment au demeurant difficile de se défaire de l'idée que la spécialisation croissante des services (et l'effacement concomitant du transport à tout faire) est une conséquence de la déréglementation tant au Royaume-Uni qu'aux États-Unis.

4.2. Cadre réglementaire

4.2.1. *Historique du système des licences de transport pour compte propre*

Le Tableau 4 donne les principales étapes de l'évolution du régime britannique des licences de transport pour compte propre.

Tableau 4 **Évolution du régime britannique des licences de transport pour compte propre**

Année	Régime applicable au transport pour compte propre.
Avant 1933	Absence de régime de licences pour le transport de marchandises (compte propre et compte d'autrui).
1933	Instauration d'un régime de licences à quatre niveaux pour tous les transports de marchandises (licences différentes pour le compte propre et le compte d'autrui).
1970	La loi sur les transports de 1968 abroge le régime instauré en 1933 et le remplace par le régime des autorisations d'exploitation (licences "O". Tous les véhicules de plus de 3.5 tonnes doivent être couverts par une telle licence, sans qu'il soit fait de différence entre le compte propre et le compte d'autrui).
1977-1978	La directive CEE impose la possession d'un certificat de capacité professionnelle. Le régime des licences d'exploitation opère une distinction entre le compte propre et le compte d'autrui de façon à exempter les opérateurs de transport pour compte propre de l'obligation instaurée par la directive.

Source : Informations tirées de Murphy, 1972, et Foster, 1978.

4.2.2. Licences d'exploitation

Le régime des licences d'exploitation (licences "O") a été mis en place par le Gouvernement britannique, après l'adoption de la loi de 1968 sur les transports, pour garantir la sécurité et la conformité à la loi de la plupart des véhicules affectés au transport de marchandises au Royaume-Uni. D'autres lois s'appliquent encore à ces véhicules, mais le régime des licences d'exploitation constitue bien le principal moyen de contrôle du transport de marchandises par route. En vertu de ce système, les utilisateurs de la plupart des véhicules dont le poids total en charge autorisé excède 3.5 tonnes doivent détenir une licence d'exploitation pour chacun d'eux, qu'ils les utilisent pour transporter des marchandises en qualité d'opérateur de transport pour compte propre dans le cadre de leurs activités professionnelles ou commerciales, ou pour effectuer du transport pour compte d'autrui.

Les licences d'exploitation sont actuellement de trois types.

1. *Licences à validité limitée.* Ces licences ne sont accessibles qu'aux seuls opérateurs de transport pour compte propre qui se bornent à transporter des marchandises dans le cadre de leurs activités commerciales ou professionnelles, étant entendu que ces activités professionnelles ne peuvent en aucun cas consister en transport de marchandises pour compte de tiers. Ces licences sont valables à la fois pour le transport intérieur et international. Leurs titulaires ne sont pas autorisés à utiliser leurs véhicules pour transporter des marchandises pour le compte de clients, même si ce transport est effectué uniquement "pour rendre service" ou est considéré comme faisant partie du service fourni au client et n'est pas rémunéré. Une telle utilisation des véhicules est illégale et peut être punie d'amendes.

2. *Licences ordinaires (transport intérieur)*. Ces licences sont accordées aux transporteurs professionnels ainsi qu'aux opérateurs de transport pour compte propre qui effectuent également des opérations pour compte de tiers, mais ne sont valables que pour le transport intérieur (c'est-à-dire pour du transport effectué au Royaume-Uni). Les opérateurs de transport pour compte propre titulaires d'une telle licence peuvent également faire du transport international (à condition qu'il ne soit pas effectué pour compte de tiers).
3. *Licences ordinaires (transport intérieur et international)*. Ces licences sont accessibles aux transporteurs professionnels ainsi qu'aux opérateurs de transport pour compte propre qui effectuent également du transport intérieur et international de marchandises pour compte de tiers.

Il importe de souligner que les opérateurs de transport pour compte propre sont libres de demander une licence ordinaire s'ils souhaitent effectuer aussi du transport pour compte de tiers. Quelques opérateurs de transport pour compte propre propriétaires de flottes importantes qu'ils affectent principalement à la satisfaction de leurs besoins propres, peuvent ainsi, s'ils le souhaitent, transporter des marchandises d'autres entreprises.

Il convient par ailleurs d'attirer l'attention sur un problème d'ordre terminologique. Les expressions "utilisation d'une flotte propre" et "transport pour compte propre" recouvrent souvent une seule et même réalité et sont d'ailleurs fréquemment utilisées l'une pour l'autre. Il n'empêche qu'au Royaume-Uni, les statistiques officielles peuvent comptabiliser une flotte de véhicules qui n'effectuent que du transport pour compte propre, dans le transport pour compte d'autrui si l'entreprise qui l'exploite détient une licence d'exploitation ordinaire (qu'elle pourrait avoir demandée pour se ménager une certaine marge de flexibilité dans son programme d'activité). Par ailleurs, certaines pratiques récentes telles que l'utilisation de véhicules d'un détaillant pour charger des marchandises chez un fabricant après livraison à un client valorisent la flexibilité que confère cette pratique qui permet de transporter des marchandises qui, aux yeux de la loi, pourraient devoir être transportées pour compte de tiers.

Les candidats à la licence d'exploitation doivent répondre à certaines conditions définies dans la loi (cf. Tableau 5).

Les demandeurs et les titulaires de licences doivent en outre répondre à certaines conditions en matière d'efficience technique et environnementale de leurs centres d'exploitation des véhicules, d'efficience de leurs installations ou politiques d'entretien de leurs véhicules et de respect des dispositions législatives relatives à l'exploitation de leurs véhicules.

Bon nombre des conditions à remplir pour obtenir une licence britannique d'exploitation sont le reflet des règles qui régissent l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans toute l'Union Européenne et qui requièrent des candidats qu'ils répondent aux conditions d'honorabilité, de solvabilité et de capacité professionnelle. Au Royaume-Uni, afin d'acquérir la capacité professionnelle requise, les candidats doivent réussir des examens spécifiques qui impliquent de devoir suivre des cours (72 heures pour le transport intérieur et 30 heures supplémentaires pour le transport international) en plus du temps personnel consacré à la préparation de ces examens.

Tableau 5. Conditions d'octroi des licences d'exploitation

Type de licence	Conditions à remplir
<i>Licences à validité limitée</i>	Les candidats doivent être : 1) honorables, 2) solvables
<i>Licences ordinaires (transport intérieur)</i>	Les candidats doivent : 1) être honorables, 2) être solvables, 3) avoir les capacités professionnelles requises ou employer à temps plein une personne qui a les capacités professionnelles requises pour effectuer du transport intérieur.
<i>Licences ordinaires (transport intérieur et international)</i>	Les candidats doivent : 1) être honorables, 2) être solvables, 3) avoir les capacités professionnelles requises ou employer à temps plein une personne qui a les capacités professionnelles requises pour effectuer du transport intérieur et du transport international.

Le Tableau 5 montre que les conditions de délivrance des licences d'exploitation à validité limitée (compte propre) sont moins strictes que celles qui président à la délivrance des licences ordinaires (compte d'autrui) puisqu'il n'est pas exigé des candidats à la licence à validité limitée qu'ils justifient de leur capacité professionnelle ou de l'emploi à temps plein d'une personne qui possède cette capacité. De même, la solvabilité des personnes physiques ou morales qui sollicitent une licence à validité limitée (compte propre) ne fait pas l'objet de vérifications aussi minutieuses que celle des candidats à la licence ordinaire (compte d'autrui).

Il convient également de rappeler que les licences d'exploitation ne sont requises que pour les véhicules dont le poids total en charge autorisé excède 3.5 tonnes. Quelque 430 000 de ces véhicules circulent actuellement au Royaume-Uni, mais le pays compte aussi 2.26 millions de véhicules dont le poids total en charge est égal ou inférieur à 3.5 tonnes et qui effectuent, sans devoir être couverts par une licence d'exploitation, soit du transport pour compte propre, soit du transport pour compte d'autrui, soit encore les deux.

4.3. Licences délivrées au Royaume-Uni

Le trafic des opérateurs pour compte propre s'est maintenu au niveau de 36 milliards de tonnes-kilomètres de 1980 à 1997 tandis que celui des transporteurs professionnels a plus que doublé, passant de 55 milliards de tonnes-kilomètres en 1980 à 112 milliards de tonnes-kilomètres en 1997. Entre 1996 et 1997, le trafic des premiers a diminué de 1.6 pour cent pendant que celui des seconds augmentait de 2.9 pour cent au Royaume-Uni. Le transport pour compte d'autrui a acheminé 75 pour cent des marchandises transportées par la route en Grande-Bretagne en 1997 (Ministère de l'Environnement, du Transport et des Régions, 1998b).

Quelque 430 000 véhicules peuvent donc circuler sous le couvert de licences d'exploitation en Grande-Bretagne. Il y a environ 130 000 licences "O", dont 60 000 licences à validité limitée, 56 000 licences ordinaires pour transport intérieur et 14 000 licences ordinaires pour transport international.

Le Tableau 6 donne la taille des flottes exploitées en transport pour compte propre et pour compte d'autrui au Royaume-Uni. Il montre que la grande majorité des opérateurs (94 pour cent des opérateurs de transport pour compte propre et 84 pour cent des transporteurs professionnels) n'ont que 10 véhicules ou moins encore, et que les opérateurs de transport pour compte propre sont beaucoup plus nombreux que les transporteurs professionnels à n'exploiter qu'un ou deux véhicules (76 pour cent pour les premiers et 44 pour cent pour les seconds). Les opérateurs de transport pour compte propre ont normalement moins de véhicules que les transporteurs professionnels.

Tableau 6. Nombre de véhicules exploités par les détenteurs de licences de transport pour compte propre et de transport de compte d'autrui

Nombre de véhicules	Opérateurs de transport pour compte propre (en milliers et en pour cent)	Transporteurs professionnels (en milliers et en pour cent)
1-2	30.0 (76.1 %)	11.3 (43.7 %)
3-5	4.4 (11.2 %)	5.7 (22.0 %)
6-10	2.6 (6.6 %)	4.8 (18.5 %)
11-25	1.3 (3.3 %)	2.6 (10.0 %)
26-50	0.6 (1.5 %)	1.0 (3.9 %)
51+	0.5 (1.3 %)	0.5 (1.9 %)
TOTAL	39.4 (100 %)	25.9 (100 %)

Source : Chiffres communiqués par la Freight Transport Association, 1999.

Le Tableau 7 montre que près de la moitié des véhicules exploités en transport pour compte propre au Royaume-Uni ont un poids total en charge compris entre 3.5 et 7.5 tonnes (et sont donc plutôt à considérer comme légers) et que 7 pour cent seulement sont des véhicules articulés lourds (poids total en charge supérieur à 33 tonnes). Les opérateurs de transport pour compte propre exploitent 82 pour cent des véhicules de 3.5 à 7.5 tonnes, mais 19 pour cent seulement des véhicules articulés lourds immatriculés en Grande-Bretagne.

Par comparaison, seulement 16 pour cent des véhicules exploités par les professionnels entrent dans la catégorie des 3.5 à 7.5 tonnes, tandis que 41 pour cent appartiennent à la catégorie des véhicules articulés lourds.

Tableau 7. Parc britannique, 1997

Type de véhicule	Nombre de véhicules compte propre	Nombre de véhicule compte d'autrui	Nombre total de véhicules
Véhicules isolés PTCA* de 3.5 à 7.5 tonnes	123 433	27 256	150 689
Véhicules isolés PTCA de 7.5 à 17 tonnes	76 642	34 189	110 831
Véhicules isolés PTCA de 17 à 25 tonnes	11 560	7 565	19 125
Véhicules isolés PTCA de plus de 25 tonnes	16 085	14 570	30 655
Véhicules articulés PTCA de 3.5 à 33 tonnes	12 242	16 469	28 711
Véhicules articulés PTCA de plus de 33 tonnes	16 761	69 560	86 321
TOTAL	256 723	169 609	426 332

* PTCA – poids total en charge autorisée

Source: Ministère de l'Environnement, du Transport et des Régions (GB), 1998b.

Les chiffres des Tableaux 6 et 7 font ressortir deux faits sur lesquels il n'est pas inutile de s'arrêter.

- a) Les transports pour compte propre effectués au moyen de véhicules qui ont pour fonction exclusive de transporter des marchandises d'un endroit vers un autre tendent à rester d'importance relativement modeste (c'est-à-dire à impliquer l'utilisation d'un petit nombre de petits véhicules) et ont probablement un caractère local.
- b) Les transports pour compte propre effectués au moyen de véhicules dont la fonction première est d'amener un artisan, un ouvrier, un technicien ou un autre fournisseur de services (plombier, menuisier, maçon, etc.) ainsi que ses outils et son matériel à son lieu de travail représentent une part importante de l'ensemble des transports pour compte propre (cette constatation semble s'imposer au vu des dimensions des véhicules utilisés, en l'occurrence des petits véhicules de transport de marchandises parfaitement adaptés à ce type d'utilisation).

Après cette analyse des raisons du choix entre transport pour compte propre et transport pour compte d'autrui, le chapitre suivant s'appesantira sur l'efficacité relative de ces deux types de transport ainsi que sur les perspectives d'avenir du transport pour compte propre.

5. ORGANISATION DES TRANSPORTS DANS LE CONTEXTE EUROPÉEN

5.1. Efficience du transport pour compte propre et du transport pour compte d'autrui

Il a souvent été affirmé, que les véhicules affectés au transport de marchandises pour compte d'autrui sont utilisés de façon à la fois meilleure et plus efficace que ceux qui servent au transport pour compte propre, parce qu'ils ne sont pas limités dans leurs possibilités d'utilisation. La législation britannique des années 60 repose ainsi en partie sur l'hypothèse d'une efficience par nature moindre du transport pour compte propre. Les études entreprises en vue d'évaluer la validité de cette hypothèse et de comparer l'efficience des deux types de transport restent cependant relativement peu nombreuses. Le Tableau 8 rassemble une série de données relatives aux activités menées en Grande-Bretagne en 1997 par les opérateurs de transport pour compte propre et les transporteurs professionnels au moyen de leurs plus petits et de leurs plus grands véhicules (le choix s'est porté sur ces deux catégories extrêmes pour mieux contraster les activités exercées). Il ressort de ce Tableau 8 que :

- les véhicules utilisés en transport pour compte d'autrui parcourent, qu'ils soient légers ou lourds, des kilométrages annuels beaucoup plus importants que les véhicules exploités par les opérateurs de transport pour compte propre (88 pour cent de plus dans le cas des véhicules isolés de 3.5 à 7.5 tonnes et 26 pour cent de plus dans le cas des véhicules articulés de plus de 33 tonnes) ;
- les véhicules isolés de 3.5 à 7.5 tonnes des transporteurs professionnels acheminent un tonnage annuel moyen supérieur de 7 pour cent à celui des véhicules de la même catégorie de poids exploités en transport pour compte propre ;

Tableau 8. **Utilisation des véhicules affectés au transport de marchandises en Grande-Bretagne, 1997**

	Compte propre	Compte d'autrui
Distance moyenne parcourue en un an par un véhicule isolé de 3.5 à 7.5 tonnes (en kilomètres)	26 000	49 000
Distance moyenne parcourue en un an par un véhicule articulé de plus de 33 tonnes (en kilomètres)	88 000	101 000
Quantité moyenne de marchandises transportées en un an par un véhicule isolé de 3.5 à 7.5 tonnes (en tonnes)	498	532
Quantité moyenne de marchandises transportées en un an par un véhicule articulé de plus de 33 tonnes (en tonnes)	8 929	8 285
Volume annuel moyen d'activité d'un véhicule isolé de 3.5 à 7.5 tonnes (en tonnes-kilomètres)	26 000	57 000
Volume annuel moyen d'activité d'un véhicule articulé de plus de 33 tonnes (en tonnes-kilomètres)	849 000	1 191 000
Kilométrage annuel parcouru à vide par l'ensemble des Véhicules (en pour cent)	29 %	28 %

Source : Ministère de l'Environnement, du Transport et des Régions (GB), 1998b

- les véhicules articulés de plus de 33 tonnes des opérateurs de transport pour compte propre acheminent un tonnage annuel moyen supérieur de 8 pour cent à celui des véhicules de la même catégorie de poids exploités par les transporteurs professionnels ;
- les véhicules isolés de 3.5 à 7.5 tonnes des transporteurs professionnels réalisent en moyenne un trafic annuel en tonnes-kilomètres plus de deux fois plus élevé que les véhicules de la même catégorie de poids exploités en transport pour compte propre ;
- les véhicules articulés de plus de 33 tonnes des transporteurs professionnels réalisent un trafic annuel en tonnes-kilomètres qui dépasse de 40 pour cent celui des véhicules de la même catégorie de poids exploités en transport pour compte propre ;
- tous les véhicules (non seulement les classes de poids indiquées dans le Tableau 8) des transporteurs professionnels parcourent 28 pour cent de leur kilométrage annuel à vide et ceux des opérateurs de transport pour compte propre 29 pour cent (ce paramètre d'efficacité ne varie toutefois pas selon la catégorie de poids des véhicules ; cf. Tableau 9).

Ces quelques constatations sembleraient prouver que les transporteurs professionnels britanniques peuvent se prévaloir pour 1997 d'un meilleur bilan en termes de kilométrage annuel, de tonnages transportés et de tonnes-kilomètres réalisées que les opérateurs de transport pour compte propre (abstraction faite des tonnages annuels transportés au moyen de véhicules articulés de plus de 33 tonnes où le compte propre l'emportait nettement en 1997, sans doute parce que ces véhicules étaient utilisés de façon très intensive dans quelques secteurs spécialisés). L'écart entre les taux d'activité et d'utilisation des véhicules des deux types de transport est dans certains cas véritablement énorme.

Le transport pour compte d'autrui arrive en outre à un niveau d'efficacité légèrement supérieur à celui du transport pour compte propre pour ce qui est des déplacements à vide. Une analyse plus approfondie révèle toutefois que dans certaines catégories de poids, les véhicules des opérateurs de transport pour compte propre parcourent moins de kilomètres à vide que ceux des transporteurs professionnels (cf. Tableau 9). Le Tableau 9 montre entre autres que :

- les véhicules de deux catégories de poids, à savoir : a) les véhicules isolés de 3.5 à 7.5 tonnes et b) les véhicules articulés de plus de 33 tonnes, exploités par les opérateurs de transport pour compte propre roulent beaucoup plus à vide que les véhicules des mêmes catégories de poids exploités par les transporteurs professionnels. Comme ces deux catégories de poids comptent 140 000 véhicules exploités par des opérateurs de transport pour compte propre (55 pour cent de l'ensemble de leur parc), l'impact de cette inefficacité pourrait être substantiel ;
- les véhicules de deux autres catégories de poids, à savoir a) les véhicules isolés de 17 à 25 tonnes et b) les véhicules isolés de plus de 25 tonnes, des transporteurs professionnels circulent beaucoup plus à vide que les véhicules des mêmes catégories exploités par les opérateurs de transport pour compte propre (mais les transporteurs professionnels n'ont au total que 22 000 de ces véhicules).

Tableau 9. Distances parcourues à vide en Grande-Bretagne, 1997

Type de véhicules	Compte propre (kilomètres à vide en pour cent du kilométrage total)	Compte d'autrui (kilomètres à vide en pour cent du kilométrage total)	Total (kilomètres à vide en pour cent du kilométrage total)
Véhicules isolés – PTCA* de 3.5 à 7.5 tonnes	27	22	26
Véhicules isolés - PTCA de 7.5 à 17 tonnes	26	26	26
Véhicules isolés – PTCA de 17 à 25 tonnes	30	39	35
Véhicules isolés – PTCA de plus de 25 tonnes	36	44	41
Véhicules articulés – PTCA de 3.5 à 33 tonnes	28	24	25
Véhicules articulés – PTCA de plus de 33 tonnes	34	27	28
TOTAL	29	28	28

* PTCA = poids total en charge autorisée.

Source : Ministère de l'Environnement, du Transport et des Régions (GB), 1998b.

La meilleure utilisation des véhicules des transporteurs professionnels est souvent imputée au fait que la gamme des activités auxquelles ils peuvent être affectés n'est pas limitée alors que les véhicules des opérateurs de transport pour compte propre n'ont pas le droit d'emporter des marchandises d'autres entreprises et ne peuvent, partant, pas atteindre des taux d'utilisation et d'efficacité élevés. Ces opérateurs peuvent donc avoir plus de peine à trouver du fret de retour. L'inégalité des taux d'utilisation et d'efficacité pourrait cependant être due aussi à la nature des produits transportés plutôt qu'à la restriction dont les licences sont assorties. Le Tableau 10 donne une liste des marchandises transportées en Grande-Bretagne pour compte propre et pour compte d'autrui. Il montre que les véhicules affectés au transport pour compte propre acheminent beaucoup de denrées alimentaires, de minerais, de ciment et de produits pétroliers, autant de produits qui (pour des raisons d'hygiène ou de sécurité) excluent tout chargement d'autres marchandises. Il s'y ajoute encore, pour ce qui est des produits pétroliers, qu'ils sont transportés dans des véhicules citernes impropres à toute autre forme de transport. Il n'est donc pas impossible que la moindre utilisation et efficacité des véhicules qui effectuent du transport pour compte propre doive être imputée tant à la nature des marchandises transportées qu'aux restrictions dont les licences de transport pour compte propre sont assorties.

Tableau 10. Marchandises transportées par route en Grande-Bretagne, 1997

Type de marchandises	Millions de tonnes			Millions de tonnes-kilomètres		
	Compte d'autrui	Compte propre	Total	Compte d'autrui	Compte propre	Total
ALIMENTATION, BOISSONS ET TABAC						
Produits agricoles	84	44	128	9449	3698	13147
Boissons	33	18	51	4847	1406	6253
Autres denrées alimentaires	89	74	163	13430	7991	21421
Sous-total	206	136	342	27726	13095	40821
PRODUITS EN VRAC						
Bois et liège	19	7	26	2923	542	3465
Sable, gravier, argile	82	36	118	3856	1062	4918
Autres minéraux bruts	162	48	210	7241	1418	8659
Minerais	9	17	26	888	860	1748
Matières premières	9	8	17	1519	617	2136
Charbon	32	5	37	2540	156	2696
Ciment	41	28	69	1866	999	2865
Autres matériaux de construction	55	32	87	6451	1802	8253
Fer et acier	45	10	55	6861	1020	7881
Sous-total	454	191	645	34145	8476	42621
PRODUITS CHIMIQUES, PRODUITS PÉTROLIERS ET ENGRAIS						
Engrais	8	2	10	1128	128	1256
Produits pétroliers	34	39	73	2943	2815	5758
Produits chimiques	44	10	54	7011	1227	8238
Sous-total	86	51	137	11082	4170	15252
MARCHANDISES DIVERSES						
Autres produits métallurgiques	8	9	17	1030	491	1521
Machines et matériel de transport	47	24	71	6455	1938	8393
Produits manufacturés divers	67	23	90	11260	2908	14168
Transactions diverses	177	166	343	20477	6307	26784
Sous-total	299	222	521	39222	11644	50866
TOTAL GÉNÉRAL	1045	600	1645	112175	37385	149560

Source : : Ministère de l'Environnement, du Transport et des Régions (GB), 1998b

Il est de toute évidence indispensable de poursuivre les recherches avant de porter un jugement définitif sur les taux d'utilisation et d'efficacité des véhicules utilisés dans les deux types de transport. Les données disponibles, réunies dans le Tableau 8, ne suffisent pas pour ce faire et il faudrait entre autres choses analyser les taux de chargement des véhicules, étudier les parcours à vide et pouvoir ventiler les taux de chargement par catégorie de marchandises transportées, sans perdre de vue un fait déjà évoqué précédemment, à savoir que certains transports effectués pour compte propre sont, au vu de la licence détenue par l'opérateur, englobés dans les transports pour compte d'autrui.

5.2. Évolution prévisible du transport pour compte propre

Dans la majorité des États membres de l'Union Européenne, le transport pour compte propre cède donc, depuis une bonne dizaine d'années, régulièrement du terrain aux professionnels du transport et de la distribution. Les recherches menées au Royaume-Uni ont permis de constater que tout le monde du transport de marchandises par route table sur la poursuite de ce mouvement. La très grande majorité des personnes interviewées pendant une enquête réalisée en 1997 s'attendaient à ce que les transporteurs professionnels accaparent une part sans cesse croissante de l'ensemble du fret routier et estimaient que cette part pourrait, en Grande-Bretagne, aller jusqu'aux 78 pour cent en l'an 2000 et monter à 82 pour cent en 2005 (Browne et Allen, 1997).

Cette progression prévisible du transport pour compte d'autrui s'explique, d'après les interviewés, par le fait qu'il est plus efficace et, partant, moins coûteux que le transport pour compte propre, qu'il offre des services spécialisés, qu'il peut couvrir un marché plus étendu grâce à son organisation en réseau, qu'il est plus souple et qu'il laisse ses clients libres de focaliser toutes leurs énergies et leurs ressources sur leurs activités de base. Il importe toutefois de signaler que certains interviewés étaient d'avis que le rapport compte propre/compte d'autrui allait se stabiliser vers 2005 et qu'il n'y aurait plus guère ensuite de glissement du compte propre vers le compte d'autrui au Royaume-Uni.

Le déclin que les services de transport pour compte propre sont appelés à connaître, en termes relatifs ou absolus, au cours des prochaines années diffèrera évidemment dans son ampleur d'un pays à l'autre. Le secteur du transport pour compte d'autrui devrait, quoique déjà relativement mature au Royaume-Uni, continuer d'après les interviewés à y progresser en termes relatifs jusqu'en 2005. Il semble dans ces conditions que la part de marché du transport pour compte propre pourrait aussi s'effriter dans d'autres pays au cours des 5 à 10 prochaines années.

6. PERSPECTIVES D'AVENIR

6.1. Enregistrements/licences de transport pour compte propre

Dans la plupart des États membres de l'Union Européenne, les véhicules dont le poids total en charge dépasse un certain niveau (6 tonnes dans la majorité des pays, mais 3.5 tonnes au Royaume-Uni) doivent faire l'objet d'un enregistrement pour pouvoir effectuer du transport pour compte propre. Les conditions de cet enregistrement ou de la délivrance d'une licence de transport pour compte propre sont dans l'ensemble moins sévères que les conditions d'octroi des autorisations de transport pour compte d'autrui en ce sens que : a) le propriétaire ou la personne qu'il emploie à temps plein n'est pas tenu de justifier de ses capacités professionnelles, b) l'opérateur ne doit pas

répondre à la condition d'"honorabilité" (sauf au Royaume-Uni) et c) l'évaluation de la solvabilité des personnes physiques ou morales qui demandent une autorisation de transport pour compte propre est moins tatillonne que pour les transporteurs professionnels (cas du Royaume-Uni), à moins qu'il n'y soit purement et simplement renoncé.

Au niveau européen, les régimes auxquels le transport pour compte propre est actuellement soumis accusent certaines différences et présentent aussi diverses anomalies :

- La législation de plusieurs pays ne fait pas de distinction entre le transport pour compte propre et le transport pour compte d'autrui (Scharf et Smolders, 1999).
- La plupart des pays ne requièrent pas explicitement des opérateurs de transport pour compte propre qu'ils soient : a) honorables et b) solvables.
- Aucun pays n'exige de ces opérateurs qu'ils justifient de leur capacité professionnelle.
- Le Royaume-Uni impose la possession d'une licence pour les véhicules de plus de 3.5 tonnes de poids total en charge alors que la limite se situe plus généralement au niveau des 6 tonnes dans les autres pays.

Les règles applicables au transport pour compte propre soulèvent quelques questions d'ordre fondamental.

Pourquoi la législation doit-elle faire une différence entre les transports pour compte propre et pour compte d'autrui ?

Il est possible de justifier le bien-fondé de cette distinction en alléguant du fait que : a) il serait injuste d'obliger les opérateurs de transport pour compte propre à justifier de leur capacité professionnelle et à supporter le coût de cette procédure puisqu'ils n'ont pas l'intention de faire du transport de marchandises leur profession, b) il est nécessaire d'empêcher les opérateurs de transport pour compte propre d'effectuer du transport pour compte d'autrui s'ils sont autorisés à exercer leur activité sans devoir justifier de cette capacité et c) historiquement beaucoup de pays ont souhaité limiter le *nombre* de transporteurs professionnels et il était de ce fait nécessaire d'empêcher les opérateurs de transport pour compte propre d'effectuer du transport pour compte d'autrui.

Il est cependant possible aussi d'affirmer que la distinction a aujourd'hui perdu toute utilité et qu'il n'y a plus aucune bonne raison de continuer à différencier le traitement réservé aux deux formes de transport. Il est vraisemblable que beaucoup d'opérateurs de transport pour compte propre, notamment les plus grands d'entre eux, ont déjà dans leur personnel, des collaborateurs capables de justifier de leur capacité professionnelle. L'abandon de la distinction faciliterait aussi la tâche aux autorités responsables de la délivrance des autorisations/licences qui ne devraient en effet plus en délivrer qu'un seul type. La Grande-Bretagne a renoncé à cette distinction pendant plusieurs années au cours de la décennie 70 sans qu'il s'en suive le moindre dommage. Il est en outre possible d'alléguer que l'abandon de la distinction permet de gagner en efficience (cf. scénario 1).

Pourquoi les licences ne sont-elles requises qu'au-delà d'un poids limite donné ?

Deux arguments peuvent être avancés à l'appui de cet état de fait. Le premier veut que les petits véhicules effectuent normalement du transport local sur des distances relativement courtes et ne donnent donc aucune raison de penser qu'ils livrent une concurrence déloyale aux entreprises de

transport par route et au chemin de fer, et le second que ces véhicules ne font pas courir à la collectivité et aux autres usagers les mêmes risques que les véhicules de plus grandes dimensions. De telles assertions sur les degrés relatifs de risque et de sécurité sont toutefois très difficiles à démontrer. Plusieurs commentateurs ont observé, au moment où le régime des licences a été modifié au Royaume-Uni, qu'il n'a jamais été prouvé que les petits véhicules étaient plus sûrs et ont donc demandé s'il ne serait pas logique d'étendre ce régime (fondé sur des critères qualitatifs d'octroi des licences) à tous les véhicules (Walters, 1968). Ce second argument pourrait encore être d'actualité aujourd'hui.

La non-inclusion des véhicules qui restent en deçà d'un poids limite donné dans le champ d'application du régime des licences obligatoires présente l'avantage évident de réduire le nombre de véhicules pour lesquels des licences doivent être établies et, par voie de conséquence, la charge administrative que leur établissement et la mise en oeuvre du régime représentent. Le Royaume-Uni compte actuellement 2.26 millions de véhicules de 3.5 tonnes ou moins de poids total en charge pour lesquels il ne faut pas de licence d'exploitation. L'établissement de licences pour l'ensemble de ces véhicules serait une opération longue et coûteuse qui pourrait néanmoins se justifier s'il était prouvé qu'elle est de nature à améliorer leur exploitation et leur sécurité. Si cette opération devait en revanche se traduire par des efforts inutiles de suivi et de mise en oeuvre, il ne serait pas interdit de juger le maintien du seuil d'exemption à son niveau actuel concrètement justifié. Il a en outre pour autre avantage d'épargner aux propriétaires de véhicules légers les contrôles bureaucratiques inhérents au régime de licences ainsi que les coûts qui leur sont associés.

Pourquoi les véhicules (de plus de 3.5 tonnes au Royaume-Uni et de plus de 6 tonnes dans beaucoup d'autres pays européens) utilisés pour amener des artisans, des ouvriers, des techniciens ou d'autres fournisseurs de services ainsi que leurs outils et leur matériel à leur lieu de travail, sont-ils soumis au même régime de licences que les véhicules affectés au seul transport ordinaire de marchandises ?

Il est possible d'arguer que ces véhicules doivent être exclus du champ d'application du régime des licences obligatoires parce qu'ils se déplacent sur des distances généralement beaucoup plus courtes et parcourent normalement beaucoup moins de kilomètres par an que les véhicules affectés au seul transport de marchandises (étant donné qu'ils restent souvent immobilisés pendant toute la durée du travail). Il serait possible d'imaginer un système dans lequel il appartiendrait à l'opérateur de prouver que le véhicule n'a pas pour fonction première de transporter des marchandises et ce véhicule pourrait alors être soustrait d'une façon ou de l'autre du champ d'application du régime des licences.

Les opérateurs de transport pour compte propre qui exploitent une flotte de véhicules importante doivent-ils être soumis au même régime que l'exploitant d'un véhicule unique utilisé pour son travail quotidien ?

Dans le prolongement de la question précédente, il est permis de se demander s'il est indiqué de mettre tous les opérateurs sur le même pied, sans tenir compte de leur taille. Il y a des différences claires et évidentes entre le rôle et les fonctions d'une grande flotte utilisée de façon intensive pour effectuer de nombreux transports de marchandises pour compte propre et ceux d'un véhicule isolé utilisé par un détaillant pour livrer à domicile. L'une et l'autre sont toutefois soumis au même régime à l'heure actuelle.

Pourquoi le poids à partir duquel les véhicules doivent être couverts par une licence varie-t-il d'un pays européen à l'autre et est-il logique que cette situation se prolonge ?

Dans une économie qui s'europeanise toujours davantage et où les frontières ont perdu de leur signification pour de nombreuses branches d'activités, dont le transport, il est raisonnable de se demander si l'harmonisation de ces réglementations ne devrait pas être poussée plus avant ou s'il y a réellement avantage à laisser les États libres de leur donner un contenu adapté à leurs spécificités nationales.

D'aucuns pensent aussi qu'il est aujourd'hui nécessaire de revoir les conditions auxquelles les opérateurs de transport pour compte propre entre États membres de l'Union Européenne doivent répondre (Scharf et Smolders, 1999). Ces conditions sont actuellement au nombre de cinq :

- 1) Les marchandises doivent appartenir à l'entreprise ou avoir été vendues, achetées, prises ou données en location, produites, extraites, transformées ou réparées par elle.
- 2) Le transport doit avoir pour objet, soit d'acheminer les marchandises jusqu'à l'entreprise ou de l'entreprise jusqu'à un destinataire extérieur, soit de les déplacer à l'intérieur ou, pour ses besoins propres, à l'extérieur de l'entreprise.
- 3) Les véhicules utilisés doivent être conduits par des membres du personnel de l'entreprise.
- 4) Les véhicules utilisés doivent appartenir à l'entreprise ou avoir été soit achetés à tempérament, soit loués par elle, auquel dernier cas ils doivent répondre aux conditions définies dans la directive 84/647/CEE du Conseil, du 19 décembre 1984, relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route.
- 5) Le transport ne doit pas constituer plus qu'une activité secondaire de l'entreprise.

L'IRU estime que les deux premières de ces conditions doivent être maintenues en l'état, mais que les autres doivent être modifiées comme suit :

- 3) Les véhicules automobiles utilisés doivent être conduits par des membres du personnel de l'entreprise ou par des conducteurs extérieurs travaillant sous contrat et sous l'entière responsabilité de l'entreprise pour effectuer le transport en cause.
- 4) Les véhicules utilisés doivent appartenir à l'entreprise ou avoir été, soit achetés à tempérament, soit loués par elle.
- 5) Le transport pour compte propre doit être un service accessoire des autres activités de l'entreprise.

6.2. Scénarios envisageables

Ces questions, mentionnées dans la section précédente, amènent à envisager différents scénarios en matière de délivrance des licences/autorisations et à tenter d'en cerner les possibles implications. Ces scénarios peuvent se résumer comme suit :

Scénario n° 1 : Légère modification de la définition actuelle du transport pour compte propre afin de donner plus de flexibilité pour les opérations de transport international pour compte propre et de permettre des transports entre les filiales d'une même entreprise au titre du compte propre (cf. ci-dessus, proposition de Scharf et Smolders, 1999).

Scénario n° 2 : Extension du champ d’application des régimes actuels de licences (de transport pour compte propre et pour compte d’autrui) à l’ensemble des véhicules, sans distinction de poids en charge.

Scénario n° 3 : Exemption des véhicules utilisés pour amener des travailleurs avec leurs outils et leur matériel à leur lieu de travail du régime des licences de transport pour compte propre (ces véhicules ne devraient plus être couverts par de telles licences/autorisations).

Scénario n° 4 : Abandon de la distinction opérée entre le transport pour compte propre et le transport pour compte d’autrui pour les véhicules obligatoirement couverts par une licence/autorisation et unification des conditions imposées à tous ces véhicules.

Scénario n° 5 : Abandon de la différenciation des régimes de licences qui régissent les transports pour compte propre et pour compte d’autrui *et* extension du champ d’application des régimes de licences obligatoires à l’ensemble des véhicules affectés au transport de marchandises, sans distinction de poids en charge.

Scénario n° 6 : Abrogation du régime des licences/autorisations pour tous les véhicules affectés au transport de marchandises.

Scénario n° 7 : Modification de la définition du transport pour compte propre prenant en compte la taille de la flotte exploitée. Tous les opérateurs qui exploitent plus d’un véhicule, seraient soumis aux mêmes règles, notamment en matière de licences, qu’ils soient opérateurs de transport pour compte propre ou transporteurs professionnels. Ceux qui n’exploitent qu’un seul véhicule pourraient demander à être exemptés de l’application de ces règles.

Le Tableau 11 donne un aperçu des conséquences tant positives que négatives de ces différents scénarios.

Tableau 11. **Avantages et inconvénients des différents scénarios envisageables en matière de délivrance des licences**

<i>Scénario 1 -- Légère modification de la définition du transport pour compte propre pour les besoins du transport international et du transport de marchandises entre filiales d’une même entreprise</i>	
<u>Avantages :</u> Les entreprises peuvent gagner en efficience en recrutant des chauffeurs temporaires. Le surcroît de souplesse gagné par le transport pour compte propre permet de rationaliser l’utilisation des véhicules et d’atténuer l’impact sur l’environnement.	<u>Inconvénients :</u> Le rétrécissement du marché du transport pour compte d’autrui qui en résulte soulève un problème dont la portée reste encore mal définie.

Scénario 2 -- Extension du champ d'application des régimes actuels (compte propre et compte d'autrui) à l'ensemble des véhicules, sans distinction de poids en charge	
Avantages : Amélioration de la compétence professionnelle, de la solvabilité et de l'honorabilité des exploitants de véhicules légers. Amélioration de la sécurité de l'exploitation des véhicules légers.	Inconvénients : Surcoûts et alourdissement de la charge de travail entraînés par la justification de la compétence professionnelle. Surcoûts et alourdissement de la charge de travail entraînés par la délivrance des nombreuses licences supplémentaires. Alourdissement de la charge de travail entraîné par la mise en oeuvre du système : l'insuffisance éventuelle des ressources pourrait mettre à mal la sécurité de l'ensemble du transport de marchandises par route.
Scénario 3 -- Exemption des véhicules (de plus de 3.5 tonnes au Royaume-Uni et de plus de 6 tonnes dans beaucoup d'autres pays européens) utilisés pour amener des travailleurs avec leurs outils et leur matériel à leur lieu de travail du régime des licences de transport pour compte propre (ces véhicules ne devraient plus être couverts par de telles licences)	
Avantages : Allègement de la charge administrative des personnes physiques et morales qui utilisent de tels véhicules.	Inconvénients : Difficulté éventuelle de détermination des bénéficiaires de l'exemption.
Scénario 4 -- Abandon de la distinction opérée entre le transport pour compte propre et le transport pour compte d'autrui pour les véhicules obligatoirement couverts par une licence (c'est-à-dire les véhicules dont le poids est supérieur à un poids limite donné) et application du régime des licences obligatoires à tous les véhicules affectés au transport de marchandises	
Avantages : Allègement de la charge financière et administrative inhérente à la gestion du système. Plus de nécessité de faire respecter la distinction entre compte propre et compte d'autrui, et donc réduction des coûts et économies de ressources. Pour les opérateurs de transport pour compte Propre qui font aussi du transport pour compte de tiers, amélioration de l'utilisation des véhicules et gains d'efficience concrétisés par la réduction du nombre total de déplacements et, partant, de l'impact des véhicules sur l'environnement. Égalisation des conditions d'exercice de la concurrence pour tous les véhicules de transport de marchandises. Amélioration de la sécurité générale entraînée par l'amélioration de l'honorabilité, de la solvabilité et des compétences	Inconvénients : Intensification de la concurrence sur le marché du transport pour compte d'autrui entraînée par l'ouverture de ce marché aux opérateurs de transport pour compte propre. Le degré d'intensification sera fonction de la structure du marché national du transport de marchandises dans son ensemble et de la nature du cadre réglementaire existant.

professionnelles des opérateurs de transport pour compte propre.	
Scénario 5 -- Abandon de la différenciation des régimes de licences qui régissent les transports pour compte propre et pour compte d'autrui et extension du champ d'application du régime des licences obligatoires à tous les véhicules affectés au transport de marchandises sans distinction de poids (notamment aux véhicules dont le poids est inférieur à un poids limite donné), les conditions d'octroi des licences devenant ainsi identiques pour tous les véhicules	
<u>Avantages :</u> Égalisation des conditions d'exercice de la concurrence pour tous les véhicules de transport de marchandises. Exclusion du marché des exploitants de véhicules légers jugés indésirables pour des raisons d'honorabilité ou de solvabilité. Amélioration des compétences professionnelles, de la solvabilité et de l'honorabilité des exploitants de véhicules légers. Amélioration de la sécurité d'exploitation des véhicules légers. Pour les opérateurs de transport pour compte propre qui font aussi du transport pour compte de tiers, amélioration de l'utilisation des véhicules et gains d'efficacité concrétisés par la réduction du nombre de déplacements et, partant, de l'impact sur l'environnement. Réduction des coûts et économies de ressources entraînées par l'abandon de la distinction entre les deux types de transport. Simplification du régime des licences (un seul type de licences).	<u>Inconvénients :</u> Surcoûts et alourdissement de la charge de travail entraînés par la vérification des compétences professionnelles des exploitants de véhicules légers. Surcoûts et alourdissement de la charge de travail entraînés par la délivrance des nombreuses licences supplémentaires. Alourdissement de la charge de travail entraîné par la mise en oeuvre du système.

Scénario 6 -- Abrogation du régime des licences pour tous les véhicules affectés au transport de marchandises	
Avantages : Égalisation des conditions d'exercice de la concurrence pour tous les véhicules de transport de marchandises. Pour les opérateurs de transport pour compte propre qui font aussi du transport pour compte de tiers, amélioration de l'utilisation des véhicules et gains d'efficience concrétisés par la réduction du nombre de déplacements et, partant, de l'impact sur l'environnement. Réduction des coûts et économies de ressources entraînées par l'abandon de la distinction entre les deux types de transport.	Inconvénients : Intensification de la concurrence sur le marché du transport pour compte d'autrui entraînée par l'ouverture de ce marché aux opérateurs de transport pour compte propre. Détérioration progressive de la qualité du transport pour compte d'autrui entraînée par l'absence de formation professionnelle. Dégradation progressive de l'honorabilité et de la solvabilité des opérateurs précédemment soumis au régime des licences obligatoires.
Scénario 7 -- Modification de la définition du transport pour compte propre prenant en compte la taille de la flotte exploitée. Tous les opérateurs de transport pour compte propre et tous les transporteurs professionnels qui exploitent plus d'un véhicule sont soumis aux mêmes règles, notamment en matière de licences, et ceux qui n'en exploitent qu'un seul peuvent demander à être exemptés de leur application	
Avantages : Pas d'alourdissement de la charge des petites entreprises et des personnes physiques. Allègement de la gestion du régime des licences entraîné par la soustraction de nombreuses petites entreprises à son champ d'application. Clarification du droit des exploitants de grandes flottes de transport pour compte propre à transporter des marchandises pour le compte de tiers avec, par voie de conséquence, atténuation de l'impact sur l'environnement et rationalisation de l'exploitation.	Inconvénients : Intensification de la concurrence sur le marché du transport pour compte d'autrui entraînée par l'ouverture de ce marché aux opérateurs de transport pour compte propre. Non-allègement de la gestion du régime des licences dû aux difficultés de définition des motifs d'exemption. Difficultés de mise en oeuvre et de prévention des fraudes commises par les exploitants de microflottes (un seul véhicule) qui cherchent à tourner la loi et effectuent du transport pour compte d'autrui.

6.3. Conclusions

L'analyse des problèmes soulevés par le transport pour compte propre en Europe permet de mettre le doigt sur un certain nombre de dilemmes, ceux en particulier que pose le choix à opérer entre :

- l'allègement de la charge administrative qui pèse sur les entreprises et les individus et le maintien (ou le relèvement) du niveau de sécurité atteint dans une branche d'activité ;
- l'amélioration de l'efficience que pourrait entraîner l'élargissement des espaces de liberté et la nécessaire équité du traitement à réserver aux différents secteurs ;

- les avantages apportés par l'unification des règles applicables à l'ensemble des pays européens et les inconvénients d'une inadéquation de ces règles imputable aux usages législatifs de l'un ou l'autre d'entre eux.

Malgré ces dilemmes et ces difficultés, il ne fait aucun doute qu'une modification des règles qui régissent le transport pour compte propre pourrait mieux clarifier sa raison d'être et le faire gagner en efficacité, en réduisant d'autant son impact sur l'environnement. Il semble toutefois qu'avant de mettre cette modification en chantier, il pourrait être nécessaire d'évaluer les avantages qui pourraient en être tirés et, surtout, d'en déterminer avec précision les conséquences négatives. Ces deux questions, à savoir la portée et les conséquences des modifications, sont résumées ci-dessous en guise de conclusion du rapport.

Il y a quatre domaines dans lesquels des modifications doivent être envisagées. Il est tout d'abord nécessaire de se demander s'il reste utile de différencier le transport pour compte propre du transport pour compte d'autrui sur le plan du transport tant intérieur qu'international. Il n'est sans doute pas inopportun de chercher à réduire autant que raisonnablement faire se peut la charge qui pèse sur les petites entreprises qui utilisent des véhicules de transport de marchandises dans l'exercice d'activités telles que la construction d'immeubles etc., mais il ne semble en revanche pas très logique d'appliquer des règles différentes à un grand opérateur de transport pour compte propre et à une grosse entreprise de transport. Il est manifeste qu'il n'y a aucune différence entre les fonctions de la flotte de véhicules exploitée par un grand détaillant et celles de la flotte exploitée par une entreprise extérieure pour les besoins du même détaillant (alors que le traitement réservé à ces deux flottes peut être différent). Il ne suffit toutefois pas, pour donner plus d'efficacité au transport pour compte propre, d'assouplir encore les règles auxquelles il est soumis, et il importe au contraire de définir les mesures à prendre pour que les deux types de transport soient soumis à des contrôles et se conforment à des normes identiques. Les gains d'efficacité procurés par l'élargissement des espaces de liberté ménagés aux grands opérateurs de transport pour compte propre pourraient ainsi ne pas se faire au prix de l'application de règles inéquitable au transport pour compte d'autrui.

Il est, en second lieu, nécessaire de réfléchir à la nécessité d'une harmonisation internationale des règles applicables au transport pour compte propre. Le transport de marchandises par route est aujourd'hui plus ou moins largement déréglementé partout en Europe et il est temps de se demander si les différences qui existent entre les différents cadres réglementaires nationaux du transport pour compte propre pourraient être rabotées d'une manière ou de l'autre. Le défi est de taille parce que la distinction entre les deux types de transport est ancrée dans un passé réglementaire complexe qui diffère d'un pays à l'autre.

Il est, en troisième lieu, nécessaire de se demander s'il est faisable d'opérer une distinction "fonctionnelle" entre le transport pour compte propre effectué au moyen d'un véhicule utilisé en fait comme outil pour réaliser un travail (par un entrepreneur de bâtiments par exemple) et celui dans lequel le véhicule sert essentiellement à transporter des marchandises. Il reste dans le premier cas toujours possible de tolérer une moindre rigueur du régime des licences/autorisations alors qu'il peut, dans le second, paraître souhaitable d'assimiler ces activités à du transport pour compte d'autrui.

Il pourrait, enfin, être utile de remettre sur le tapis la question du poids des véhicules à partir duquel les mêmes règles deviennent applicables aux deux types de transport et peut-être aussi d'uniformiser ces poids limites. Il n'est pas inconcevable que l'inapplicabilité des règles aux véhicules légers procède de raisons pratiques péremptoires. Si tel est bien le cas, il est souhaitable de les identifier et dans le même temps d'évaluer les conséquences : a) d'une absence d'uniformisation

des poids limites fixés dans les différents pays et b) d'un abaissement de cette limite et de l'augmentation du nombre de petits véhicules de transport soumis à la réglementation qui en résulterait.

Pour répondre à ces questions, il est nécessaire de se demander d'abord si l'octroi aux opérateurs de transport pour compte propre du droit de transporter des marchandises pour autrui est une source potentielle de gains d'efficacité considérables. Il est intéressant de rappeler qu'ils ont joui de ce droit au Royaume-Uni de 1970 à 1977 et que tout le monde a constaté à l'époque (Bayliss, 1973, Cooper, 1978, Foster, 1978) qu'abstraction faite de quelques cas isolés, le volume des transports effectués pour le compte de tiers par les opérateurs de transport pour compte propre n'a dans l'ensemble pas été très important. La principale explication de ce phénomène doit être recherchée dans le fait que les opérateurs de transport pour compte propre accordent la toute première priorité à la satisfaction de leurs besoins propres et qu'ils tiennent à ne pas les mettre en péril. Il est nécessaire aussi de se pencher sur la question de savoir si l'obligation de justifier d'une capacité professionnelle appropriée est réellement garante de la sécurité et de la qualité de l'exploitation ou peut même contribuer à les améliorer, et s'il est nécessaire d'aller dans ce domaine au-delà des nouvelles règles qui vont entrer en vigueur à la fin de 1999.

S'il est impossible de progresser de manière constructive sur les points mentionnés ci-dessus, il importe à tout le moins de rechercher un système qui donne aux opérateurs de transport pour compte propre qui le souhaitent la faculté d'effectuer aussi du transport pour compte de tiers, pour autant qu'ils remplissent toutes les conditions dont l'exercice de cette forme d'activité est assorti.

BIBLIOGRAPHIE

- Bayliss, B.T. (1973), "*The road haulage industry since 1968*", HMSO.
- Browne, M., Allen, J., Wicks, N. (1995), "*Transport trends in Europe: Comparisons and Contrasts*", Lloyds Bowmaker, Bournemouth.
- Browne, M. and Allen, J. (1997), "*Forecasting the future of freight transport and distribution in Britain*", Lloyds Bowmaker, Bournemouth.
- Cook, W. (1967), "*Transport decisions of certain firms in the Black Country*", Journal of Transport Economics and Policy, Vol. 1, pp. 325-342.
- Cooper, J. (1978), "*Carrying for others: the role of the own account operator*", Transport Studies Group Discussion Paper No. 7, Polytechnic of Central London.
- Cooper, J.C. & Johnstone, M. (1990), "*Dedicated contract distribution*", International Journal of Physical Distribution and Logistics Management, Vol. 20, 1.
- Cooper, J., Browne, M. and Peters, M. (1994), "*European Logistics: Markets, management and strategy*", Second Edition, Blackwell Publishers, Londres.
- Ministère de l'Environnement, du Transport et des Régions (GB), "*Transport Statistics Great Britain 1997*", HMSO.
- Ministère de l'Environnement, du Transport et des Régions (GB), "*Transport of Goods by Road in Great Britain 1997*", HMSO.
- Fernie, J. (1990), "*Retail Distribution Management*", Kogan Page.
- Freight Transport Association (FTA) (1998), "*1998 Yearbook of Road Transport Law*", Ebenezer Baylis & Sons, Worcester.
- Freight Transport Association (1999), communication de Owen Thomas.
- Foster, C. (1978), "*Road Haulage Operators' Licensing: Report of the Independent Committee of Inquiry*", HMSO, Londres.
- Holland International Distribution Council (1998), "*Worldwide Logistics: The future of supply chain services*".

- Institute of Grocery Distribution (1998), "*Retail Distribution 1998*" (David Sheldon éditeur)
- Lowe, D. (1998), "*Legislative Barriers to Pan-European Logistics*", chapitre dans Pellew, M. (ed.), *Pan-European Logistics: Strategies for Success in Supply Chain Management*, Financial Times, Londres.
- Lowe, D. (1999), "*The Transport Manager's and Operator's Handbook 1999*", Kogan Page, Londres.
- McKinnon, A. (1994), "*The purchasing of logistical services*", in: Cooper, J.C. (ed.), *Logistics and Distribution Planning: Strategies for Management*, Kogan Page, Londres.
- McKinnon, A. (1989), "*Physical Distribution Systems*", Routledge, Londres.
- Murphy, G. (1972), "*Transport and Distribution*", Business Books, Londres.
- Rapport de la commission d'enquête (1994) : "*Transport de marchandises par route dans le marché unique européen*", Commission Européenne, Bruxelles.
- Scharf, M. et Smolders, W. (1999), "*Transport routier de marchandises pour compte propre au sein de l'Union Européenne*" (étude réalisée par l'IRU pour la Commission Européenne).
- Schary, P. (1994), "*Organizing for logistics*", dans *Logistics and Distribution Planning: Strategies for Management*, Cooper, J.C. (ed.), Kogan Page, Londres.
- Walters, A. (1968), "*Integration in Freight Transport*", Institute of Economic Affairs, Londres.
- Westwood, J. (1985), "*Small Firms Will Fail*", Commercial Motor, 5 October 1985, p. 4.

AUTRES COMMUNICATIONS

Lors de la Table Ronde, plusieurs participants ont remis des contributions écrites. Ces contributions sont reproduites ci-après à titre d'informations complémentaires.

ITALIE	G. Lamoni.....	103
POLOGNE	J. Burnewicz	112

ITALIE

Giuliano LAMONI

Fiat SpA

Turin

TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES POUR COMPTE PROPRE EN ITALIE

RÉSUMÉ

1. Le présent document a pour objet de rassembler les informations présentées dans les rapports de M. Browne et de M. Smolders sur le transport routier de marchandises pour compte propre, s'agissant du marché italien. Pour ce faire, l'auteur a utilisé :
 - 1.1. les données quantitatives tirées d'enquêtes récemment effectuées par l'Institut national de statistiques (ISTAT), illustrant l'évolution du transport routier en Italie en 1997 et 1998 ;
 - 1.2. d'autres sources nationales concernant le transport routier de fret en zones urbaines, principalement dans des véhicules d'un poids total en charge (PTC) inférieur à 3.5 tonnes ;
 - 1.3. des informations sur les besoins, les problèmes et les possibilités du transport pour compte propre en Italie, obtenues en procédant à des consultations avec des opérateurs de transport pour compte propre.

DÉFINITIONS

2. Les données présentées dans la suite du document ont trait à l'activité et au produit des véhicules immatriculés en Italie pour assurer le transport pour compte propre. Dans les données de l'ISTAT, seuls sont concernés les véhicules dont le PTC dépasse 3.5 tonnes.
3. Les considérations générales figurant à la fin du document sont le fruit des consultations menées avec divers acteurs opérant dans le secteur du transport routier, notamment des associations et des opérateurs nationaux de transport pour compte propre et pour compte de tiers.

DONNÉES RÉCENTES SUR LA STRUCTURE ET LES TENDANCES DU MARCHÉ

4. En 1998, le transport pour compte propre en Italie a permis d'acheminer 379.5 millions de tonnes (+ 3 pour cent par rapport à 1997) et son produit s'est chiffré à 28.2 milliards de tonnes-kilomètres (+ 8.4 pour cent par rapport à 1997). La distance moyenne parcourue pour ce type de transport a été de 74.3 kilomètres (+ 5.3 pour cent par rapport à 1997) (Tableau 1).

5. Vu sous l'angle de la région d'immatriculation des véhicules, plus de 65 pour cent du tonnage et 62 pour cent des tonnes-kilomètres du total du transport intérieur pour compte propre sont imputables au Nord du pays. Ces chiffres sont du même ordre, mais plus élevés, que ceux du transport pour compte de tiers (Tableau 1).
6. En 1998, la part revenant au transport pour compte propre dans le total des mouvements de fret était de 30.9 pour cent en tonnage (- 3.4 pour cent par rapport à 1997) et de 14.7 pour cent en tonnes-kilomètres (- 2.3 pour cent rapport à 1997). Dans le transport international, ces parts s'établissaient respectivement à 7 pour cent et à 3.1 pour cent (Tableau 1).
7. On observe une nette tendance à la baisse de la part de marché du transport pour compte propre entre 1995 et 1998. En ce qui concerne le tonnage, cette part représentait 36.7 pour cent en 1995 et 30.9 pour cent en 1998 (Figure 1).
8. La même tendance se dessine lorsqu'il s'agit des volumes transportés pour compte propre. Cependant, en 1998, le volume total a dépassé celui de 1997 de 3 pour cent en tonnage et de 8.4 pour cent en tonnes-kilomètres (Figure 2).
9. Si l'on considère la répartition des flux totaux en fonction de la distance (1997), on peut affirmer que :
 - 9.1. la part du transport pour compte propre dans les trajets locaux (moins de 50 kilomètres) est de 46.6 pour cent en tonnage et de 43.4 pour cent en tonnes-kilomètres ;
 - 9.2. cette part diminue progressivement, au fur et à mesure que la distance augmente.
10. Dans le transport pour compte propre, 58.7 pour cent des produits acheminés sont classés dans la position 6 de la NST/R (matériaux de construction et minerais bruts). Si l'on ne prend en compte que les parcours inférieurs à 50 kilomètres, cette part représente 69.4 pour cent (Tableau 2).
11. Une estimation du coefficient de chargement du transport pour compte propre par type de véhicule a été calculée dans une étude menée dans la ville de Parme (1994), qui porte sur tous les véhicules de transport de marchandises opérant dans la distribution de fret en zone urbaine. L'augmentation de ce facteur va de pair avec celle du PTC du véhicule : il se situe entre 7 pour cent pour les voitures et plus de 90 pour cent pour les camions articulés. Les véhicules les plus employés pour les activités de distribution en agglomération (camionnettes et camions légers) ont de très faibles coefficients de chargement (22 pour cent et 16 pour cent, respectivement) (Tableau 3).
12. Une autre étude, conduite dans la ville de Bologne (1995) montre que la plupart des véhicules utilisés pour le transport pour compte propre (43 pour cent) ont un coefficient de chargement compris entre 0 et 25 pour cent de la capacité du véhicule. Cette part est supérieure lorsqu'il s'agit de véhicules de livraison aux pharmacies (69 pour cent) et aux bars (59 pour cent). Les véhicules effectuant des parcours en pleine charge ou presque ne représentent que 31 pour cent du total (Tableau 4).
13. La forte concentration temporelle et spatiale est une autre caractéristique des livraisons en transport pour compte propre en zones urbaines (Figure 4).

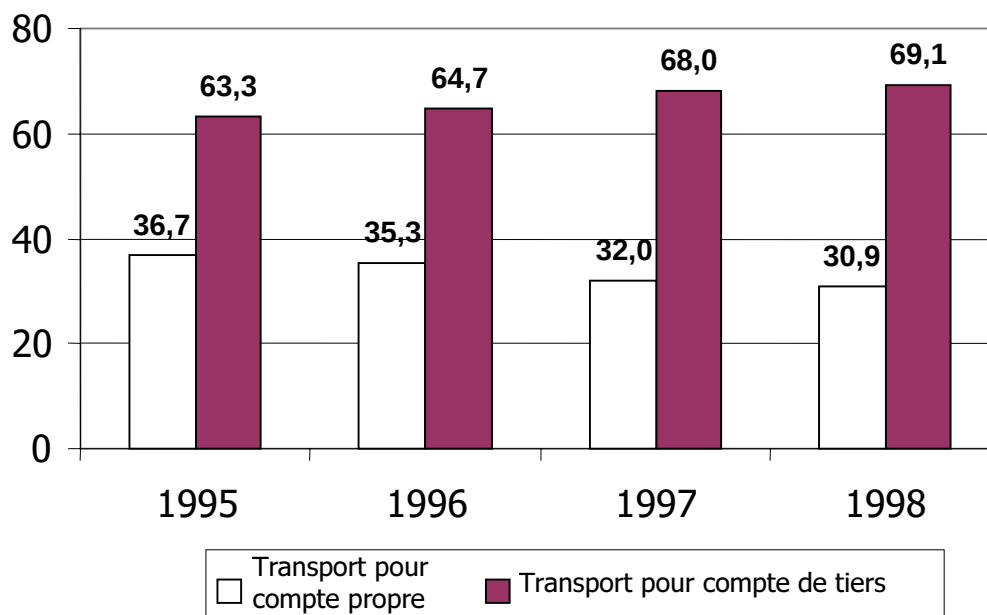
Tableau 1. Volumes de transport pour compte propre en Italie en 1997 et 1998

TRANSPORT POUR COMPTE PROPRE									
Zones géographiques	1997			1998 (a)			Variation en % 1998/1997		
	Tonnes (M)	t-km (M)	Moyenne km	tonnes (M)	t-km (M)	moyenne km	tonnes (M)	t-km (M)	moyenne km
Nord-Ouest	131.9	8.295	62.9	135.4	9.075	67.0	2.7 %	9.4 %	6.6 %
Nord-Est	107.0	7.506	70.1	113.1	8.223	72.7	5.7 %	9.6 %	3.6 %
Centre	52.1	4.026	77.3	53.1	4.413	83.1	1.9 %	9.6 %	7.5 %
Sud & îles	76.8	5.859	76.3	77.1	6.148	79.7	0.4 %	4.9 %	4.5 %
TOTAL INTERIEUR	367.8	25.686	69.8	378.7	27.859	73.6	3.0 %	8.5 %	5.3 %
International	0.7	314	422.6	0.8	323	399.8	8.7 %	2.9 %	-5.4 %
TOTAL	368.5	26.000	70.5	379.5	28.182	74.3	3.0 %	8.4 %	5.3 %
TRANSPORT POUR COMPTE DE TIERS									
Zones géographiques	1997			1998 (a)			Variation en % 1998/1997		
	tonnes (M)	t-km (M)	moyenne km	tonnes (M)	t-km (M)	Moyenne km	tonnes (M)	t-km (M)	moyenne km
Nord-Ouest	256.6	43.507	169.6	279.7	48.526	173.5	9.0 %	11.5 %	2.3 %
Nord-Est	258.2	42.505	164.6	280.3	47.866	170.8	8.6 %	12.6 %	3.7 %
Centre	136.5	25.163	184.3	147.8	28.469	192.6	8.3 %	13.1 %	4.5 %
Sud & îles	123.0	26.651	216.7	131.7	29.244	222.1	7.1 %	9.7 %	2.5 %
TOTAL INTERIEUR	774.3	137.826	178.0	839.5	154.105	183.6	8.4 %	11.8 %	3.1 %
International	10.4	9.528	913.1	10.8	9.967	923.2	3.5 %	4.6 %	1.1 %
TOTAL	784.7	147.354	187.8	850.3	164.072	193.0	8.4 %	11.3 %	2.8 %
COMPTE PROPRE EN % DU TRANSPORT TOTAL									
Zones géographiques	1997		1998 (a)		Variation en % 1998/1997				
	tonnes (M)	t-km (M)	tonnes (M)	t-km (M)	tonnes (M)	t-km (M)			
Nord-Ouest	34.0 %	16.0 %	32.6 %	15.8 %	- 3.9 %	- 1.6 %			
Nord-Est	29.3 %	15.0 %	28.7 %	14.7 %	- 1.9 %	- 2.3 %			
Centre	27.6 %	13.8 %	26.4 %	13.4 %	- 4.3 %	- 2.7 %			
Sud & îles	38.4 %	18.0 %	36.9 %	17.4 %	- 3.9 %	- 3.6 %			
TOTAL INTERIEUR	32.2 %	15.7 %	31.1 %	15.3 %	- 3.5 %	- 2.5 %			
International	6.6 %	3.2 %	7.0 %	3.1 %	4.8 %	- 1.6 %			
TOTAL	32.0 %	15.0 %	30.9 %	14.7 %	- 3.4 %	- 2.3 %			

(a) Données provisoires.

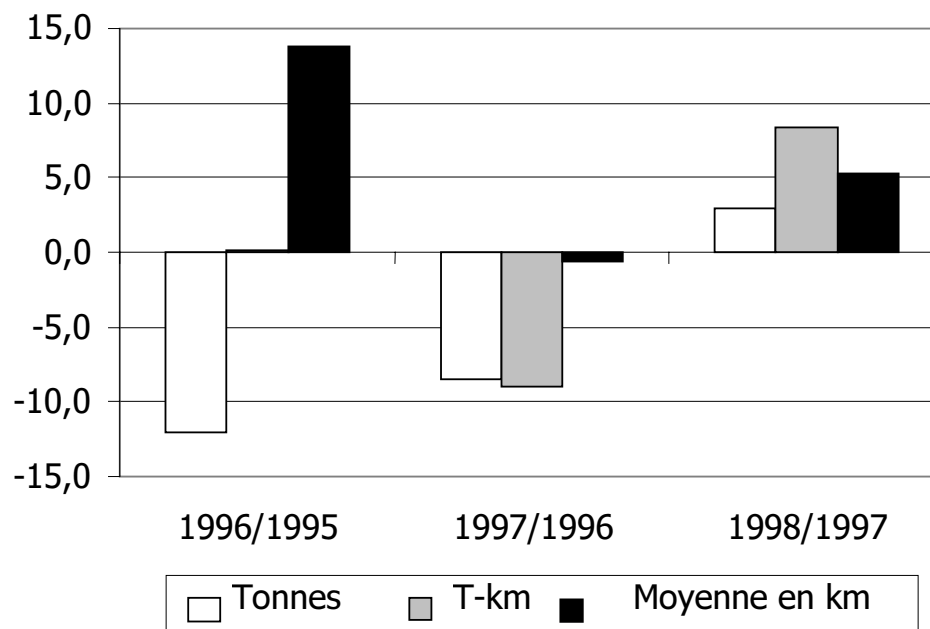
Source : ISTAT.

Figure 1. **Part du transport pour compte propre et du transport pour compte de tiers en Italie (tonnes)**



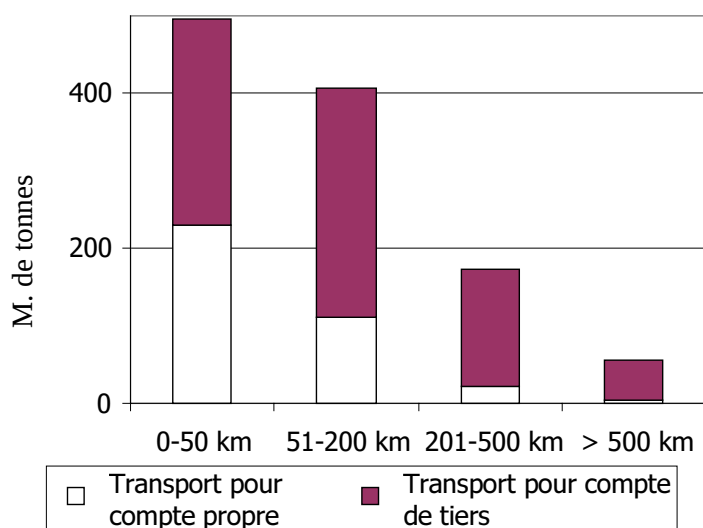
Source : ISTAT 1998.

Figure 2. **Variations annuelles du transport pour compte propre en Italie 1995-1998**

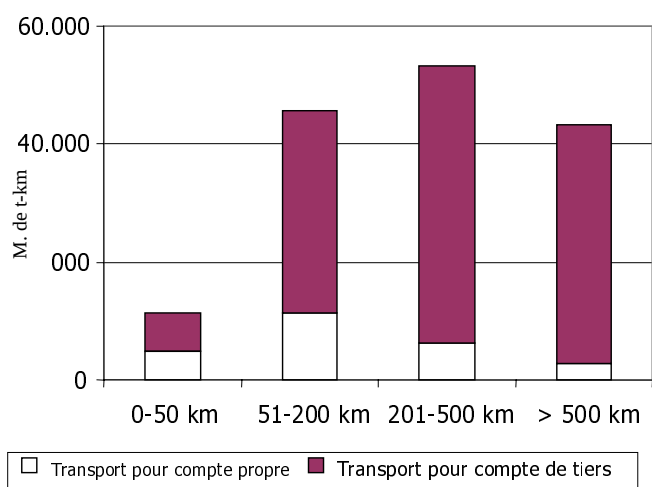


Source : ISTAT 1998.

Figure 3. **Parts respectives du transport pour compte propre et du transport pour compte de tiers, par catégorie de distance (1997, tonnes et tonnes-kilomètres)**



Tonnes 1997	Transport pour compte propre	Transport pour compte de tiers
0-50 km	46.6 %	53.4 %
51-200 km	27.5 %	72.5 %
201-500 km	12.2 %	87.8 %
> 500 km	5.8 %	94.2 %
Total	32.5 %	67.5 %



t-km 1997	Transport pour compte propre	Transport pour compte de tiers
0-50 km	43.4 %	56.6 %
51-200 km	25.0 %	75.0 %
201-500 km	11.6 %	88.4 %
> 500 km	6.3 %	93.7 %
Total	16.4 %	83.6 %

Tableau 2. Tonnes par catégorie de la NST/R et en fonction des distances

Milliers de tonnes par catégorie de la NST/R - Total											
	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>Total</i>
Compte propre	38.4	27.4	0.1	15.2	5.6	21.2	215.3	2.1	13.0	28.6	366.9
Compte de tiers	88.4	97.8	1.4	35.0	7.5	75.2	282.8	7.2	58.5	109.8	763.6
Total	126.8	125.2	1.5	50.2	13.1	96.4	498.1	9.3	71.5	138.4	1.130.5
Milliers de tonnes par catégorie de la NST/R - 0-50 kilomètres											
Compte propre	16.9	11.8	0.0	6.1	2.8	10.3	160.0	1.1	6.8	14.9	230.7
Compte de tiers	23.5	17.6	0.3	7.4	2.2	16.5	160.5	1.3	13.0	22.2	264.5
Total	40.4	29.4	0.3	13.5	5.0	26.8	320.5	2.4	19.8	37.1	495.2
Milliers de tonnes par catégorie de la NST/R - > 50 kilomètres											
Compte propre	21.5	15.6	0.1	9.1	2.8	10.9	55.3	1.0	6.2	13.7	136.2
Compte de tiers	64.9	80.2	1.1	27.6	5.3	58.7	122.3	5.9	45.5	87.6	499.1
Total	86.4	95.8	1.1	36.7	8.1	69.6	177.6	6.9	51.7	101.3	635.2
% par ligne et par catégorie de la NST/R - Total											
Compte propre	10.5	7.5	0.0	4.1	1.5	5.8	58.7	0.6	3.5	7.8	100.0
Compte de tiers	11.6	12.8	0.2	4.6	1.0	9.8	37.0	0.9	7.7	14.4	100.0
Total	11.2	11.1	0.1	4.4	1.2	8.5	44.1	0.8	6.3	12.2	100.0
% par ligne et par catégorie de la NST/R - 0-50 kilomètres											
Compte propre	7.3	5.1	0.0	2.6	1.2	4.5	69.4	0.5	2.9	6.5	100.0
Compte de tiers	8.9	6.7	0.1	2.8	0.8	6.2	60.7	0.5	4.9	8.4	100.0
Total	8.2	5.9	0.1	2.7	1.0	5.4	64.7	0.5	4.0	7.5	100.0
% par ligne et par catégorie de la NST/R - > 50 kilomètres											
Compte propre	15.8	11.5	0.0	6.7	2.1	8.0	40.6	0.7	4.6	10.1	100.0
Compte de tiers	13.0	16.1	0.2	5.5	1.1	11.8	24.5	1.2	9.1	17.6	100.0
Total	13.6	15.1	0.2	5.8	1.3	11.0	28.0	1.1	8.1	15.9	100.0
% par colonne et par catégorie de la NST/R - Total											
Compte propre	30.3	21.9	4.8	30.3	42.7	22.0	43.2	22.6	18.2	20.7	32.5
Compte de tiers	69.7	78.1	95.2	69.7	57.3	78.0	56.8	77.4	81.8	79.3	67.5
% par colonne et par catégorie de la NST/R - 0-50 kilomètres											
Compte propre	41.8	40.1	1.3	45.2	56.0	38.4	49.9	45.8	34.3	40.2	46.6
Compte de tiers	58.2	59.9	98.7	54.8	44.0	61.6	50.1	54.2	65.7	59.8	53.4
% par colonne et par catégorie de la NST/R - > 50 kilomètres											
Compte propre	24.9	16.3	5.8	24.8	34.6	15.7	31.1	14.5	12.0	13.5	21.4
Compte de tiers	75.1	83.7	94.2	75.2	65.4	84.3	68.9	85.5	88.0	86.5	78.6

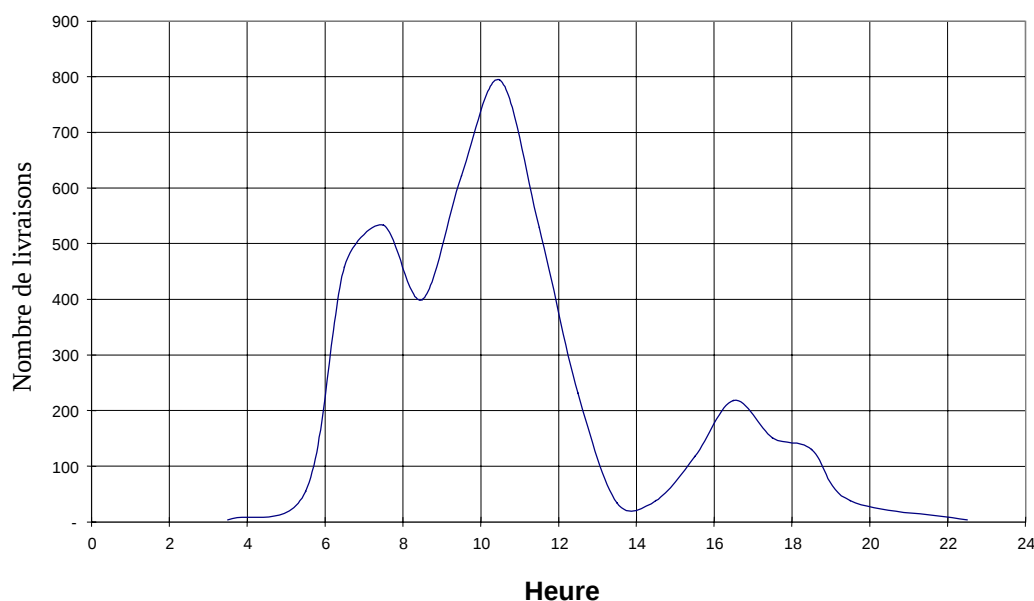
Tableau 3. Coefficient de chargement estimé dans le transport pour compte propre en zone urbaine, enquête sur la ville de Parme (1994)

<i>Type de véhicule</i>	<i>Kg chargés (A)</i>	<i>Capacité moyenne estimée (kg) (B)</i>	<i>Coefficient de chargement (A/B)</i>
Deux roues	2	20	10.0 %
Voiture	14	200	7.0 %
Pick-up	82	300	27.3 %
Camionnette	433	2 000	21.7 %
Camion léger	1 401	9 000	15.6 %
Camion de tonnage moyen	5 653	15 000	37.7 %
Poids lourd	17 185	25 000	68.7 %
Véhicule articulé	28 275	30 000	94.3 %

Tableau 4. **Coefficient de chargement des véhicules employés pour le transport pour compte propre de marchandises en zone urbaine à Bologne (1995)**

	<i>0-25 % de la capacité du véhicule</i>	<i>26-50 % de la capacité du véhicule</i>	<i>Pleine charge ou presque</i>
1 - Denrées alimentaires	29.7	31.3	39.1
3 - Habillement	51.4	29.7	18.9
4 - Mobilier	50.0	21.4	28.6
5 - Pharmacies	68.8	0.0	31.3
7 - Autres types de marchandises	45.2	24.6	30.2
8 - Bars	58.8	17.6	23.5
9 - Restaurants	50.0	50.0	0.0
Total	42.7	25.8	31.5

Figure 4. **Répartition horaire des livraisons à Bologne (1995)**



CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

14. La rationalisation du transport pour compte propre est un objectif des politiques de transport arrêté d'un commun accord. Cependant, le sens du mot "rationalisation" n'est pas toujours clair.
 - 14.1. Il est possible d'utiliser plusieurs indicateurs pour mesurer l'efficacité du transport, compte tenu d'une demande de transport donnée : nombre de véhicules utilisés, véhicules-kilomètres, véhicules-heures, tonnes-kilomètres, coefficient de chargement, prix du transport, etc.

- 14.2. Selon plusieurs économistes, si l'on considère le transport comme un élément intégré au processus de production et de distribution, même de nombreux parcours avec de faibles coefficients de chargement peuvent être jugés efficaces en termes de performances globales des services de transport, à condition qu'ils favorisent la maximisation de la chaîne de valeur.
- 14.3. Il est néanmoins évident que l'optimisation des processus et procédés industriels ne constitue que l'un des objectifs qui déterminent la politique des transports. Il semble donc naturel d'évaluer les performances du système de transport (y compris celles du transport pour compte propre) en utilisant un ensemble d'indicateurs conjugués.
15. La majeure partie du transport pour compte propre s'effectue sur de courtes distances (moins de 50 kilomètres) et en zones urbaines. Son amélioration est par conséquent étroitement liée à celle des systèmes de distribution en zones urbaines. A cet effet, il faut appliquer une approche systémique, tenant compte des mesures réglementaires aussi bien que des évolutions et des tendances du marché.
16. Certaines des tendances actuellement observées sur le marché (externalisation du transport et de la logistique, spécialisation, mondialisation des entreprises de transport) vont améliorer les performances globales du système de transport, aussi bien en termes d'efficacité économique que d'atténuation des incidences préjudiciables à l'environnement social et naturel.
- 16.1. Il faut d'abord évaluer l'équilibre entre les coûts et les avantages de certaines mesures spécifiques relatives au transport pour compte propre. Autrement dit, les tendances du marché résoudre-elles les principaux problèmes que connaît le transport pour compte propre de nos jours ? Est-il vraiment nécessaire de mettre en œuvre des mesures spécifiques à cet égard ?
- 16.2. Il est bien connu, et les trois rapports de cette Table Ronde le montrent clairement, que l'on ne peut pas procéder à une rationalisation spectaculaire de l'ensemble du transport pour compte propre tel qu'il se pratique à l'heure actuelle : celui de matériaux de construction, par exemple, représente quelque 60 pour cent du total du transport pour compte propre en Italie et on voit difficilement comment apporter des améliorations importantes dans ce secteur. D'autres segments du marché où les probabilités d'amélioration semblent très faibles sont ceux de la distribution à valeur ajoutée ou du transport de produits chimiques et de carburants, par exemple.
- 16.3. En tablant sur une hypothèse optimiste selon laquelle environ 25 pour cent du total du transport pour compte propre (c'est-à-dire quelque 5-7 pour cent du total du transport en tonnes-kilomètres) pourrait s'améliorer en réduisant de 20 pour cent le nombre de véhicules-kilomètres pour la même quantité de marchandises transportées, il en résulterait une diminution de 1-1.5 pour cent environ du total de véhicules-kilomètres. Ce niveau d'amélioration justifiera-t-il le coût des changements qu'il implique ?
- 16.4. En outre, il conviendrait d'évaluer le coût associé à la modification des réglementations, non seulement du point de vue des coûts administratifs pour l'administration publique, mais aussi en termes de conséquences sociales, de tensions avec les transporteurs professionnels, d'instabilité du marché, etc.

17. Comme l'affirme M. Browne dans son rapport, il n'est pas logique d'appliquer des règles différentes aux grands opérateurs de transport pour compte propre et aux grandes entreprises de transport pour compte d'autrui. Par ailleurs, il est évident que cela fera augmenter les coûts du transport pour compte propre.
 - 17.1. Si les opérateurs de transport pour compte propre sont tenus d'observer les mêmes normes de qualité que les transporteurs professionnels, est-il possible de cantonner leurs activités à l'acheminement de leurs propres marchandises ?
 - 17.2. Pour l'exécution des mêmes tâches, n'est-il pas sensé de prévoir les mêmes droits ?
18. Le processus d'harmonisation des règles et réglementations qui régissent le transport pour compte propre dans les différents États membres de l'Union Européenne semble indispensable. Toutefois, il devrait faire l'objet d'une planification à long terme, dans le souci d'éviter que le changement n'entraîne des perturbations sociales (en particulier chez les transporteurs professionnels).
19. Il est vraiment nécessaire d'opérer une distinction entre le transport pour compte propre et les activités dans lesquelles un véhicule est utilisé comme outil pour réaliser un travail. Cependant, les véhicules d'un poids total en charge de moins de 3.5 tonnes ne devraient être assujettis à aucun régime de licence. En tout état de cause, il est également très difficile (et très coûteux) de contrôler les activités réelles des véhicules de plus fort tonnage.

POLOGNE

Jan BURNEWICZ

Monika BAK

Université Technique de Gdansk

COMPARAISON DU TRANSPORT ROUTIER POUR COMPTE PROPRE EN POLOGNE ET DANS L'UNION EUROPÉENNE - DIFFÉRENCES SURPRENANTES

1. Introduction

La coexistence des opérations de transport pour compte propre et des opérations contre rémunération est une chose naturelle. Il faut rappeler que la forme pour compte propre est plus ancienne de la forme professionnelle. Ce n'est que depuis la fin du 18ème siècle que les professions de commerçant et de transporteur ont été séparées. Dans l'économie de marché, théoriquement, on peut s'attendre à ce que le transport pour compte d'autrui présente plus d'atouts que le transport pour compte propre. Il est intéressant d'examiner la manière dont la transformation économique dans les PECO (restructurations et privatisations) exerce une influence sur le rôle des deux formes du transport routier. Ce rôle peut être tout particulièrement illustré en recourant à une analyse du partage des transports de marchandises en volume (tonnes) et en performance (tonnes-kilomètres). Le résultat de cette analyse dépend cependant de la définition du transport pour compte propre utilisée par les services statistiques des pays comparés. Faute d'une définition officielle de ce mode, on risque des interprétations assez différentes. Dans une étude de l'IRU de 1996, on a montré que la législation existante dans les PECO précise rarement la notion du "transport propre"¹.

Le rôle du transport routier pour compte propre (TRCP) évolue avec les variations des facteurs macro-économiques et avec les développements qui se manifestent au sein du secteur routier. La politique économique de l'État peut aussi encourager ou freiner le développement du TRCP. Ainsi, les pays de l'ancien bloc communiste ont traversé une période de leur histoire où le TRCP, supposé d'une faible rentabilité, avait été éliminé. L'économie de marché et le libéralisme semblent créer de nouvelles opportunités de développement pour le TRCP : les opérations de transport et de distribution sont de plus en plus atomisées, soumises aux systèmes de livraisons en juste-à-temps ("*just in time*") donnant l'avantage au TRCP plus flexible, souvent moins imposé et desservant tous les lieux. La situation diffère d'un pays à l'autre, mais l'on n'observe nulle part une explosion du TRCP. Il faut tenir compte du fait que le transport routier pour compte d'autrui (TRCA) présente plusieurs atouts : des coûts unitaires plus bas (à condition de réaliser des opérations massives), une meilleure productivité du matériel roulant, de meilleures conditions pour l'utilisation des poids lourds, la création d'un réseau régulier de services (y compris express), davantage de possibilités de réduire les parcours à vide, différents types de matériel spécialisé.

2. Notions de transport pour compte propre dans les pays d'Europe centrale et orientale - différences et similitudes

La notion de transport pour compte propre dans les pays d'Europe centrale et orientale est différente tant du point de vue sémantique que juridique et économique. Souvent ce concept n'est pas du tout utilisé dans les statistiques et dans les publications où sont employés d'autres synonymes nationaux.

Cette notion doit être bien distinguée d'autres formes de transport existant dans les PECO. Souvent, les noms Est-européens utilisés pour ce type de transport ne sont pas traduisibles en anglais ou français. L'analyse dans les publications et les statistiques de l'organisation et de la classification de l'activité du transport routier fait ressortir les formes de transport suivantes :

- transport public et non public ;
- transport intérieur et extérieur (technologique et de produits finis) ;
- transport pour compte d'autrui et pour compte propre ;
- transport organisé et non organisé.

Chacun de ces concepts se décompose encore en différents sous-concepts, selon les pays analysés. Le terme transport routier non public peut aussi bien signifier la réalisation de transports réservés à la satisfaction des besoins de l'entreprise disposant de matériel roulant que la prestation de services réservés à un cercle limité d'utilisateurs (une branche d'activité ou un groupement territorial d'agents économiques). Le transport pour compte propre peut fonctionner selon une forme organisée (un département ou un établissement) au sein d'une entreprise, mais il peut aussi ne pas avoir de structure fixe. Le transport intérieur est une notion utilisée pour deux groupes d'opérations à savoir : la livraison de matériaux et de produits semi-finis au cours du processus de production (transports technologiques) et toutes les opérations de transport d'une entreprise (dont celui de produits finis) réalisées sans acheter les services de transport offerts par d'autres entreprises. Depuis 1989, il arrive dans les PECO que le transport pour compte propre soit une simple notion formelle n'ayant pas de caractère précis : les camions généralement utilisés pour compte propre sont souvent simultanément utilisés pour la prestation de services payants.

Dans les PECO, en 1995, la notion de TRCP était la suivante² :

- République Slovaque : le transport pour compte propre désigne les opérations de transport réalisées par les sujets privés ou les personnes civiles autorisées à exercer une activité économique ou une autre activité en vue d'assurer le fonctionnement de cette activité et de déplacer les objets produits ou distribués ;
- Hongrie : le transport pour compte propre apparaît dans les cas où le véhicule sert uniquement à son propriétaire dans le cadre de la production de biens ou dans l'amélioration des produits constituant une partie intégrale de cette activité de production ;
- République Tchèque : le transport routier pour compte propre représente le transport à l'aide duquel l'activité d'une entreprise est assurée dans un cadre régi par des lois spéciales ;
- Croatie : le transport pour compte propre représente les déplacements de produits et de personnes réalisés par les entreprises au cours de leur activité régulière ;

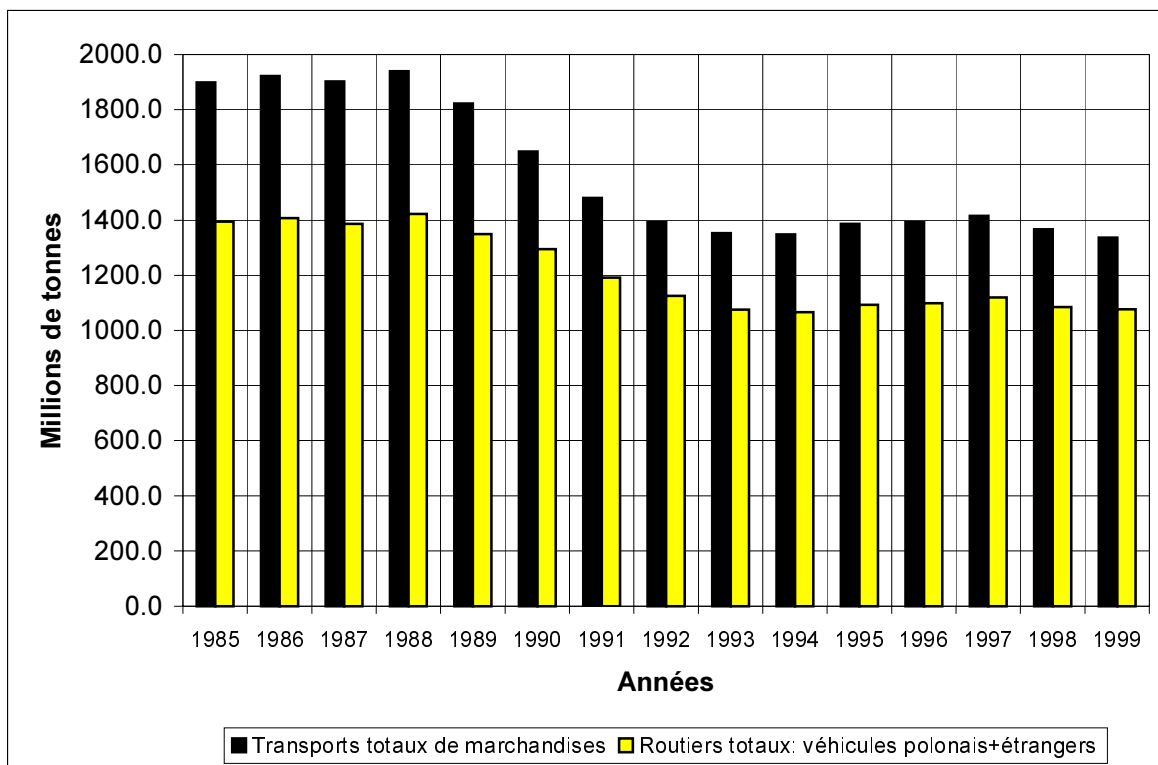
- Pologne : le transport routier pour compte propre concerne le transport réalisé pour les propres besoins de l'entreprise (rarement pour les besoins d'autres sujets), transport assuré dans les établissements dont l'activité principale n'est pas celle d'effectuer des services de transport.

Il semble que, depuis 1990, dans la plupart des PECO, les différences de traitement du TRCP et du TRCA inhérentes à leur statut juridique ont été atténuées voire supprimées. Ainsi, on a cessé de vendre les carburants à des prix différents aux entreprises nationales et aux entreprises privées, les impôts sur la possession et l'exploitation des véhicules sont harmonisés, les codes routiers s'appliquent uniformément au TRCP et au TRCA.

3. Les évolutions du transport routier en Pologne 1985-1999

La période de transition en Pologne se caractérise par des changements dans la structure des secteurs et des branches. Dans les transports, on observe une croissance sensible de l'importance du mode routier en même temps que se produit une transformation intérieure de ce secteur. Les statistiques officielles de la GUS permettent de décrire cette évolution qui ressort bien des Figures 1 et 2 et du Tableau 1.

Figure 1. **Transports totaux de marchandises en Pologne (millions de tonnes)**



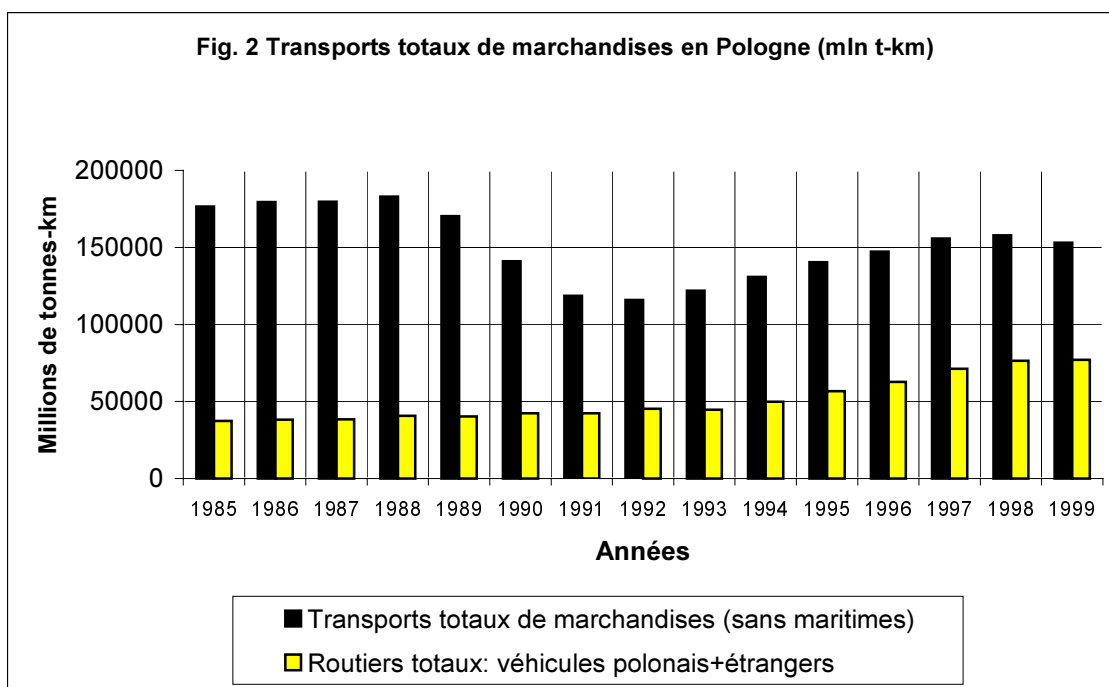


Tableau 1. Part du transport routier dans les transports totaux de marchandises en Pologne au cours de la période 1985-1999

Années	1985	1987	1989	1991	1993	1995	1997	1999
Millions de tonnes								
Transports totaux de marchandises	1 899.0	1 902.3	1 822.3	1 481.2	1 353.5	1 387.2	1 415.3	1 337.1
Transports routiers totaux : véhicules polonais + étrangers	1 394.4	1 386.7	1 349.8	1 191.6	1 075.5	1 093.2	1 119.5	1 076.4
% des transports routiers	73.4	72.9	74.1	80.4	79.5	78.8	79.1	80.5
Millions de tonnes-kilomètres								
Transports totaux de marchandises	176 430	179 741	170 241	118 609	121 848	140 332	155 824	153 109
Transports routiers totaux : véhicules polonais + étrangers	37 363	38 349	40 207	42 293	44 570	56 773	71 156	77 099
% des transports routiers	21.2	21.3	23.6	35.7	36.6	40.5	45.7	50.4
Distance moyenne des transports routiers en kilomètres	26.3	26.8	28.5	33.3	38.0	47.1	57.3	65.9

Le Tableau 1 montre que le transport routier en Pologne a été moins touché par les transformations que les autres modes, car son volume en tonnes a diminué entre 1985 et 1999 de 23 pour cent tandis que le volume total des transports (tous modes confondus) a diminué de 30 pour cent. La part de ce mode en 1985 en tonnes-kilomètres n'était que 21.2 pour cent passant en 1999 à 50.4 pour cent, ce pourcentage étant encore très inférieur à celui constaté dans les pays membres de l'Union Européenne.

L'évolution du transport routier en Pologne au cours de la période 1985-1999 n'a pas revêtu le même caractère selon qu'il s'agissait de compte d'autrui ou de compte propre. Les Figures 3 et 4 et le Tableau 2 montrent que le compte d'autrui a eu tendance à progresser, tandis que le transport pour compte propre à reculer. Il est intéressant de constater que la diminution des transports routiers totaux effectués par les opérateurs polonais s'est accompagnée de l'explosion des transports réalisés par les opérateurs étrangers qui ont été multipliés par dix.

Tableau 2. Évolution des transports routiers nationaux et internationaux de marchandises en Pologne (y compris véhicules étrangers) au cours de la période 1985-1999

	1985	1987	1989	1991	1993	1995	1997	1999
Millions de tonnes								
Routiers, véhicules nationaux	1 393.6	1 385.5	1 347.9	1 188.7	1 071.2	1 086.8	1 110.8	1 068.4
<i>Routiers, compte propre</i>	<i>810.2</i>	<i>771.6</i>	<i>829.7</i>	<i>897.4</i>	<i>779.0</i>	<i>767.5</i>	<i>734.4</i>	<i>696.1</i>
<i>Routiers, compte d'autrui</i>	<i>583.4</i>	<i>613.9</i>	<i>518.2</i>	<i>291.3</i>	<i>292.2</i>	<i>319.3</i>	<i>376.4</i>	<i>372.3</i>
Routiers, véhicules étrangers	0.8	1.2	1.9	2.9	4.3	6.4	8.7	8.0
Millions de tonnes-kilomètres								
Routiers, véhicules nationaux	36 592	37 183	38 447	39 641	40 744	51 200	63 688	70 452
<i>Routiers, compte propre</i>	<i>16 745</i>	<i>16 228</i>	<i>18 319</i>	<i>20 946</i>	<i>20 177</i>	<i>23 022</i>	<i>25 774</i>	<i>25 407</i>
<i>Routiers, compte d'autrui</i>	<i>19 847</i>	<i>20 955</i>	<i>20 128</i>	<i>18 695</i>	<i>20 567</i>	<i>28 178</i>	<i>37 914</i>	<i>45 045</i>
Routiers, véhicules étrangers	771	1 166	1 760	2 652	3 826	5 573	7 468	6 647

Figure 3. Structure du volume des transports routiers de marchandises en Pologne (compte propre+compte d'autrui)

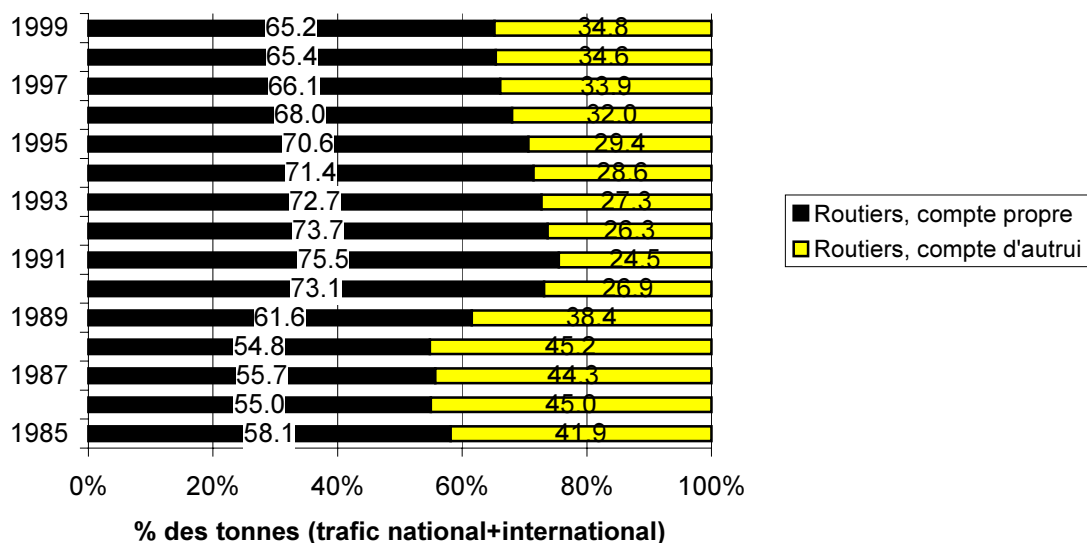
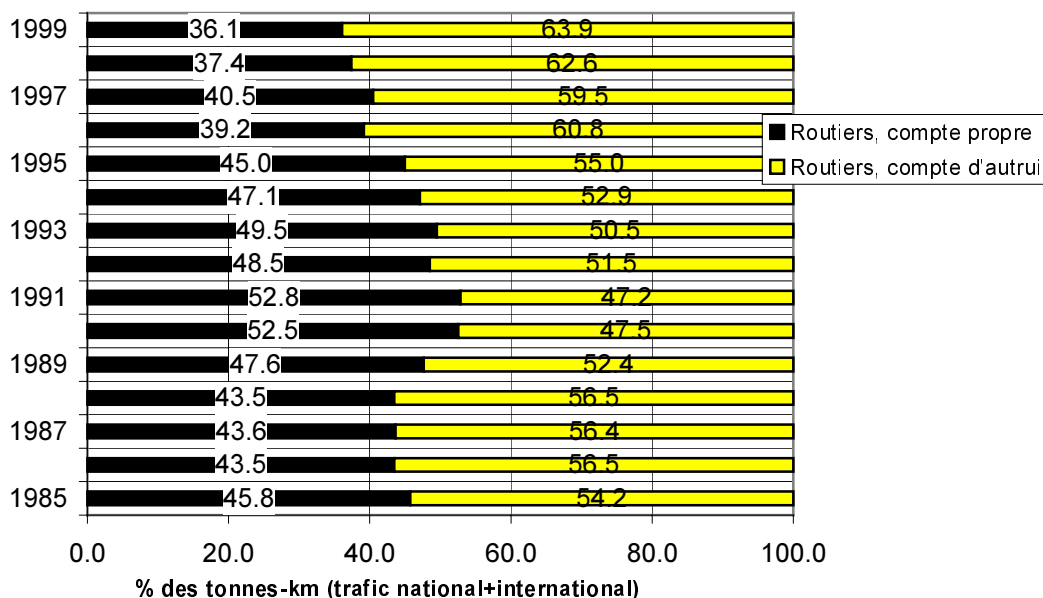


Figure 4. Structure des tonnes-km du transport routier de marchandises en Pologne (compte propre+compte d'autrui)



Mais une croissance encore plus forte s'est manifestée au niveau des transports routiers polonais utilisés pour le commerce extérieur, ainsi que le prouve le Tableau 3.

Tableau 3. Évolution du commerce extérieur polonais réalisé par le transport routier pendant la période 1985-1999

Milliers de tonnes	1985	1987	1989	1991	1993	1995	1997	1999
Total (exportations + importations)	2 009.9	3 196.6	5 084.4	8 087.7	12 330.1	19 015.5	24 396.0	28582.0
* exportations	1 272.5	2 011.6	3 180.2	5 028.1	7 628.5	11 301.9	13 050.0	14476.0
- exportations par véhicules polonais	840.0	1 342.9	2 147.7	3 435.9	5 279.2	7 832.5	8 778.0	10468.0
- exportations par véhicules étrangers	432.5	668.7	1 032.5	1 592.2	2 349.3	3 469.4	4 272.0	4008.0
* importations	737.4	1 185.0	1 904.2	3 059.6	4 701.7	7 713.6	11 346.0	14 106.0
- importations par véhicules polonais	382.0	635.5	1 055.7	1 751.2	2 771.1	4 805.8	6 881.0	10 157.0
- importations par véhicules étrangers	355.4	549.5	848.5	1 308.4	1 930.6	2 907.8	4 465.0	3 949.0
Total, véhicules polonais	1 222.0	1 978.4	3 203.4	5 187.2	8 050.3	12 638.3	15 659.0	20 625.0
Total, véhicules étrangers	787.9	1 218.2	1 881.0	2 900.6	4 279.9	6 377.2	8 737.0	7 957.0
Milliers de tonnes-kilomètres								
Total (exportations + importations)	1 998 388	2 978 393	4 444 580	6 640 264	8 709 974	13 593 212	20 371 800	24 625 570
* exportations	1 247 421	1 811 297	2 631 720	3 825 798	4 809 770	7 531 876	10 592 879	12 320 200
- exportations par véhicules polonais	827 881	1 176 864	1 673 533	2 380 628	2 724 065	4 519 173	6 964 459	8 990 540
- exportations par véhicules étrangers	419 540	634 433	958 187	1 445 171	2 085 705	3 012 703	3 628 421	3 329 660
* importations	750 967	1 167 096	1 812 860	2 814 465	3 900 204	6 061 335	9 778 921	12 305 370
- importations par véhicules polonais	399 095	635 693	1 011 337	1 607 175	2 160 110	3 501 207	5 938 897	8 987 858
- importations par véhicules étrangers	351 872	531 403	801 522	1 207 290	1 740 093	2 560 128	3 840 024	3 317 512
Total, véhicules polonais	1 226 976	1 812 557	2 684 870	3 987 803	4 884 175	8 020 380	12 903 356	17 978 398
Total, véhicules étrangers	771 411	1 165 836	1 759 709	2 652 461	3 825 798	5 572 831	7 468 445	6 647 172

Pendant la période analysée, les transports routiers internationaux en tonnes réalisés par les opérateurs polonais ont été multipliés par 17, tandis que ceux effectués par des opérateurs étrangers l'ont été par 10 (en tonnes-kilomètres, ces augmentations ont été respectivement de 15 et 9 fois).

La réorientation géographique du commerce extérieur polonais (affaiblissement des échanges avec l'ex CAEM) et l'augmentation du rôle des produits manufacturés font que les importations et les exportations routières étaient relativement équilibrées en 1999, tandis qu'en 1985 les exportations étaient plus de deux fois plus importantes que les importations (voir Tableaux 4 et 5).

**Tableau 4. Évolution des transports routiers internationaux pour compte d'autrui
en Pologne pendant la période 1985-1999**

	1985	1987	1989	1991	1993	1995	1997	1999
Milliers de tonnes								
Exportations	410.0	668.1	1 088.8	1 774.3	2 671.7	3 740.8	4 323.1	4 266.8
Importations	199.0	326.9	537.0	882.2	1 318.9	2 385.0	3 349.0	3 621.2
Total, compte d'autrui polonais	609.0	995.0	1 625.8	2 656.5	3 990.6	6 125.8	7 672.1	7 888.0
Milliers de tonnes-kilomètres								
Exportations	477 400	689 454	995 700	1 437 976	1 618 412	2 559 469	4 045 949	4 456 603
Importations	242 800	382 763	603 408	951 244	1 219 883	2 046 885	3 416 595	3 970 937
Total, compte d'autrui polonais	720 200	1 072 217	1 599 108	2 389 220	2 838 295	4 606 354	7 462 544	8 427 540

**Tableau 5. Évolution des transports routiers internationaux pour compte propre
en Pologne pendant la période 1985-1999**

Années	1985	1987	1989	1991	1993	1995	1997	1999
Milliers de tonnes								
Exportations	430.0	674.8	1 058.9	1 661.6	2 607.5	4 091.7	4 454.9	6 201.2
Importations	183.0	308.6	518.7	869.0	1 452.2	2 420.8	3 532.0	6 535.8
Total, compte propre polonais	613.0	983.4	1 577.5	2 530.7	4 059.7	6 512.5	7 986.9	12 737.0
Milliers de tonnes-kilomètres								
Exportations	350 481	487 409	677 833	942 652	1 105 653	1 959 704	2 918 510	4 533 937
Importations	156 295	252 930	407 930	655 931	940 227	1 454 322	2 522 302	5 016 921
Total, compte propre polonais	506 776	740 340	1 085 763	1 598 583	2 045 880	3 414 026	5 440 812	9 550 858

Le rôle du transport routier international pour compte propre en Pologne ne diminue pas et demeure plus élevé que dans les pays membres de l'Union Européenne, surtout si l'on se réfère au nombre de tonnes. En comparant les Tableaux 4 et 5, on peut constater qu'en 1999 le nombre de tonnes acheminées par le transport pour compte propre en Pologne est 1.6 fois plus élevé que celui réalisé par le transport pour compte d'autrui (en tonnes-kilomètres, la proportion est de 114 :100). Les Figures 5, 6, 7 et 8 montrent que dans l'Union Européenne le transport pour compte d'autrui est dominant pour les transports internationaux, tandis qu'en Pologne les transports pour compte propre continuent de progresser.

Fig. 5 Partage des transports routiers internationaux de marchandises dans l'UE-12 (tonnes)

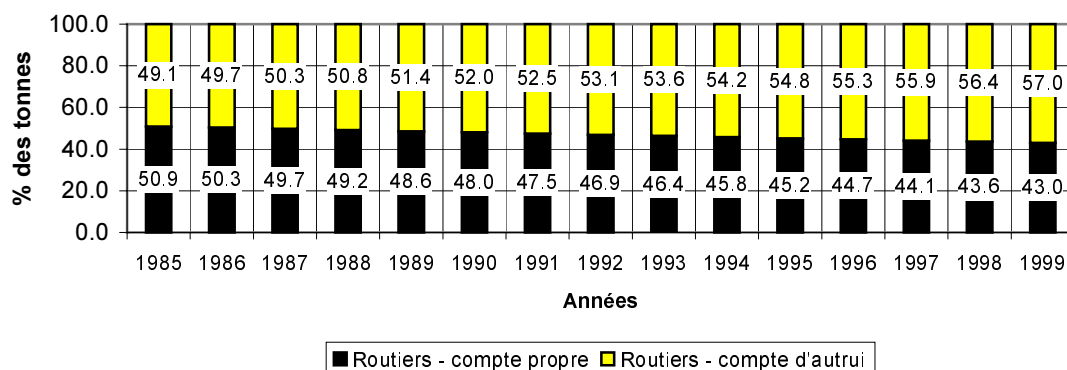


Fig. 6 Partage des transports routiers internationaux de marchandises dans l'UE-12 (tonnes-km)

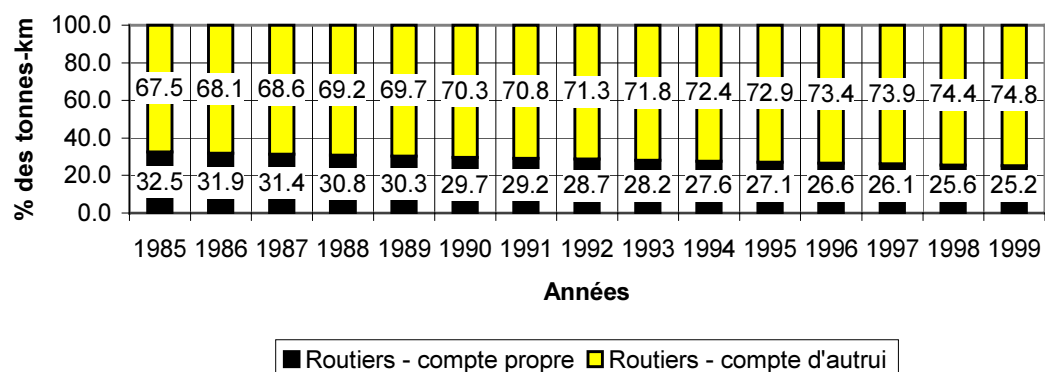


Fig. 7 Partage des transports routiers internationaux de marchandises en Pologne (tonnes, pavillon national)

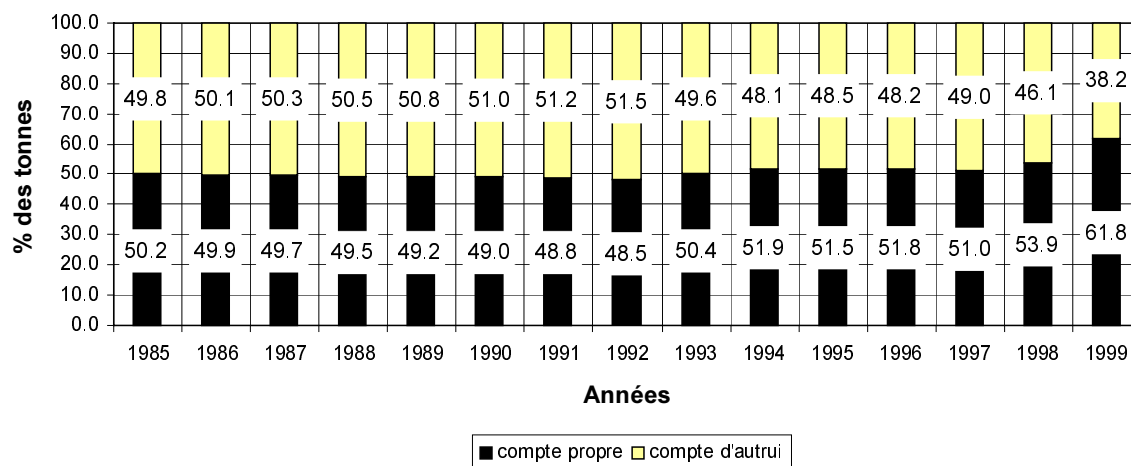


Fig. 8 Partage des transports routiers internationaux de marchandises en Pologne (tonnes-km, pavillon national)

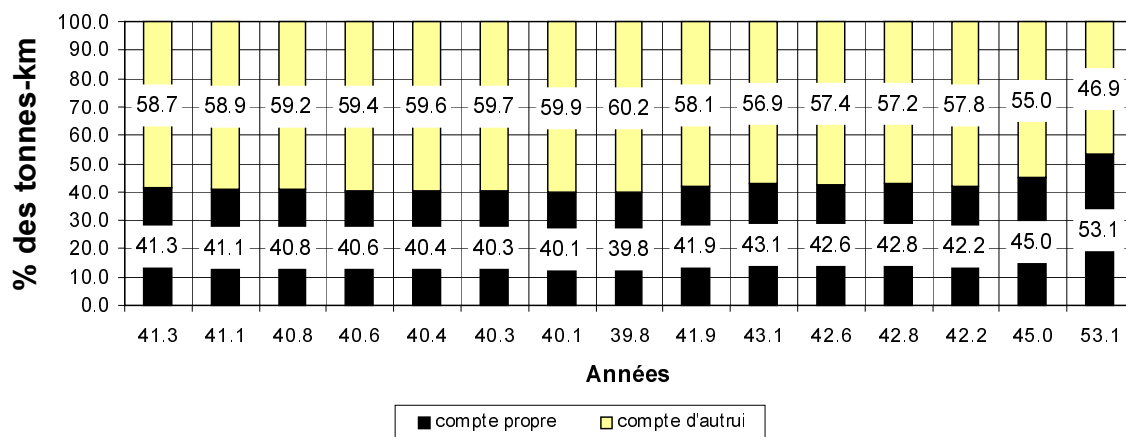
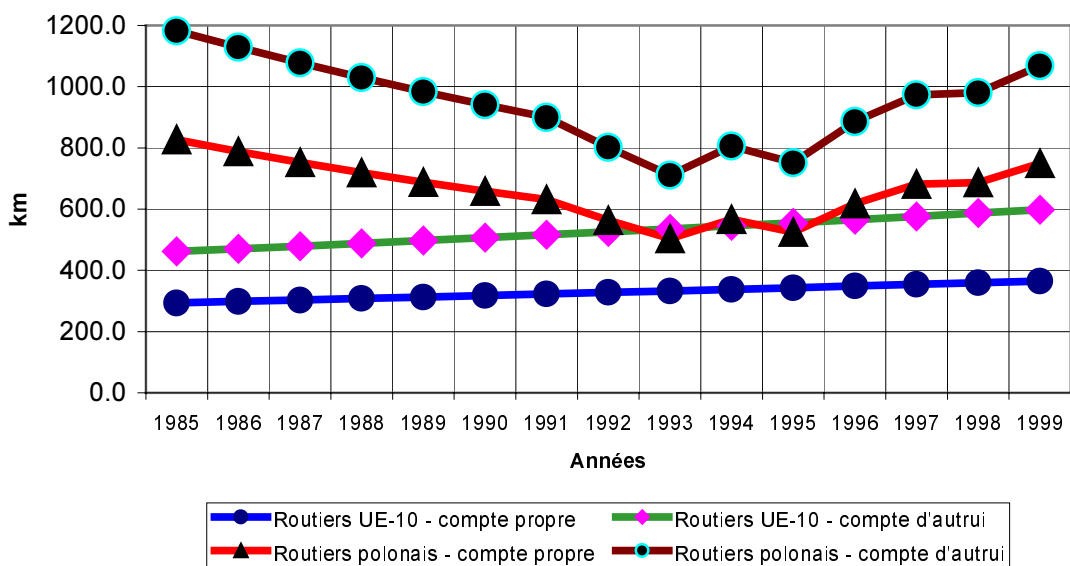


Fig. 9 Distances moyennes des transports routiers internationaux en Pologne et dans l'UE



NOTES

1. Transport routier de marchandises pour compte propre dans les pays d'Europe Centrale et Orientale. IRU, Genève, 1996.
2. Questionnaire sur le transport routier de marchandises pour compte propre en Europe centrale et orientale. IRU, 1996.

SYNTHÈSE DE LA DISCUSSION

SOMMAIRE

1.	LE CONSTAT DE LA SITUATION DES TRANSPORTS POUR COMPTE PROPRE.....	127
2.	L'EXISTENCE DE PROBLÈMES DE DÉFINITION.....	128
3.	LES POSSIBILITÉS D'ÉVOLUTION	129
4.	CONCLUSIONS.....	132

Le transport routier de marchandises pour compte propre représente une part importante des transports terrestres en Europe. En tonnages transportés, il enregistre, selon les pays européens, entre deux et cinq fois l'activité des transports ferroviaires. Pourtant, on attache peu d'importance au transport pour compte propre qui n'est pas considéré comme étant du domaine de la logistique. Il ne s'agit en effet pas d'un sujet flamboyant, même s'il se passe beaucoup de choses dans ce secteur et s'il s'agit d'une fonction du transport qui est essentielle. Une partie de la difficulté à analyser les transports pour compte propre tient au fait qu'il existe en Europe une pléthore de définitions différentes de ces transports et que, par conséquent, les expériences diffèrent. Par delà ce constat, on peut distinguer des pistes d'évolution de la réglementation des transports routiers de marchandises pour compte propre. C'est ainsi que la Table Ronde a suivi une démarche en trois étapes :

- premièrement, le constat de la situation des transports pour compte propre ;
- deuxièmement, l'existence de problèmes de définition ;
- troisièmement, les possibilités d'évolution.

1. LE CONSTAT DE LA SITUATION DES TRANSPORTS POUR COMPTE PROPRE

Le transport pour compte propre varie d'un pays à l'autre au sein de l'Union Européenne. En effet, les réglementations sont différentes, -- renvoyant à des définitions qui divergent --, et les catégories de véhicules concernés ne sont pas les mêmes. Si le cadre réglementaire des transports terrestres a beaucoup évolué au sein de l'Union Européenne, principalement dans le sens d'une déréglementation des transports, il faut bien reconnaître que le transport routier de marchandises pour compte propre est resté à l'écart de ce mouvement. Avec l'élargissement de l'Union Européenne en perspective, on accentuera les écarts de réglementation sur le transport pour compte propre, si l'on ne recherche pas un cadre juridique commun. Il importe de concevoir des réglementations uniformes et il n'existe pas seulement des arguments exclusivement économiques en faveur d'une harmonisation des réglementations.

Au sein des transports pour compte propre, deux types d'exploitation différents peuvent être distingués : d'une part, le transport de marchandises qui appartiennent en propre à l'entreprise qui effectue des transports et d'autre part, le cas des artisans qui utilisent leur véhicule comme instrument de travail et qui pour cela transportent leurs outils ou des marchandises. D'une manière générale, le transport pour compte propre supporte du point de vue réglementaire moins de contraintes que le transport pour compte de tiers, mais un tel type de transport ne permet pas d'effectuer certaines tâches. Malgré tout le transport pour compte propre ne doit pas être dévalorisé. Dans certains cas, il n'est pas moins professionnel qu'un transport pour compte de tiers.

Les exploitants du transport pour compte propre travaillent de manière moins restrictive -- sur le plan de la réglementation -- qu'un transport professionnel, mais, en revanche, il semblerait avéré que les transporteurs professionnels s'organisent avec une plus grande efficacité. Le problème crucial est celui des retours à vide qui semblent notablement plus élevés dans le cas d'un transport pour compte propre. Ceci fait que le bilan environnemental des transports pour compte propre en termes d'émissions nocives par tonne de marchandises transportées n'est pas des plus positifs. Il est vrai que le transport pour compte propre concerne souvent la distribution urbaine de marchandises, un domaine qu'il est très difficile de rationaliser. Un autre secteur d'activité où le transport pour compte propre est répandu est le bâtiment et là, compte tenu de la spécialisation des véhicules, il est difficile d'éviter les retours à vide. De même dans les produits alimentaires, la rationalisation des transports n'est pas aisée. Le cas de figure où il s'agit d'un artisan qui effectue ses propres transports représente 20 à 25 pour cent des transports pour compte propre. Dégager une amélioration dans l'usage des véhicules n'est pas facile et la marge de manœuvre apparaît très faible. On peut de plus remarquer que dans la mesure où les véhicules d'un poids utile inférieur à une certaine limite -- 6 tonnes généralement, mais cela varie d'un pays à l'autre -- ne sont pas soumis à réglementation, la frontière entre le transport pour compte propre et le transport pour compte d'autrui n'est pas toujours bien tracée. Ceci renvoie à des problèmes de définition.

2. L'EXISTENCE DE PROBLÈMES DE DÉFINITION

On peut identifier les transports pour le compte de tiers à partir du moment où ces transports ont été effectués contre paiement d'une certaine somme d'argent. Dans ce cas, le transport dégage une valeur ajoutée bien identifiée. Il s'agit d'une définition sur base de critères économiques. Dans le cas d'un transport pour compte propre, cette dernière activité est secondaire et ne constitue pas le cœur du métier de l'entreprise. Il importe tout de suite de remarquer que les exigences juridiques pour le transport pour compte d'autrui sont plus élevées. Il faut réunir la compétence professionnelle, l'honorabilité et la capacité financière.

La Table Ronde a d'emblée fait remarquer que beaucoup de transports pour compte d'autrui sont pratiquement du transport pour compte propre : le matériel est dédié, c'est-à-dire que l'utilisation du véhicule est dictée par le client et souvent le véhicule porte les couleurs du client. Dans ce cas de figure, il s'agit d'un quasi-transport pour compte propre, mais juridiquement cela est analysé comme un transport pour compte d'autrui. Pour définir un transport pour compte propre, il faut se baser sur les conditions d'exploitation et ne pas retenir seulement les critères juridiques. L'externalisation qui consiste dans certains cas à inciter un ancien employé à devenir transporteur professionnel puis à lui confier des transports, est pratique courante. Là également, l'indépendance du transporteur est illusoire et l'on n'est pas éloigné d'un transport pour compte propre. Lorsqu'il y a un contrat fixe, on peut pratiquement souvent parler de compte propre en des termes économiques alors que juridiquement il s'agit d'un transport pour compte d'autrui. On peut en fait distinguer une approche conceptuelle et une approche réglementaire.

Les définitions juridiques servent à préciser les limites d'exercice, mais elles sont trompeuses en terme d'analyse économique. Le besoin de définition juridique s'explique par le besoin de réguler une activité qui a lieu sur le domaine public et où des notions de sécurité pour les autres usagers interviennent. La question est celle des contraintes que l'on doit faire peser sur une activité du domaine public, de manière à assurer la sécurité des autres usagers de la voie publique.

La France fournit l'exemple d'une définition peu restrictive du transport pour compte propre. Sont considérés comme transports pour compte propre, les transports de marchandises liés à l'activité principale d'une entreprise et qu'elle exécute elle-même. Pour cela, elle doit utiliser des véhicules propres à l'entreprise ou pris en location, conduits par le personnel propre de l'entreprise ou des intérimaires ou des salariés du loueur de véhicules. Le personnel exécute les transports sous l'autorité de l'entreprise qui effectue ces transports en compte propre. Dans ces conditions, il n'y a pas de zone de flou entre le transport pour compte propre et le transport pour compte d'autrui. Tel n'est cependant pas souvent le cas et il est parfois difficile de distinguer un transport pour compte propre d'un transport pour compte de tiers. Dans un même véhicule peuvent être regroupées des marchandises transportées pour certaines en compte propre et pour d'autres en compte d'autrui. Sur un même trajet, il est difficile de distinguer les deux formes de transport.

Les domaines se chevauchent, les frontières sont imprécises et l'on peut constater un mélange de compte propre et de compte d'autrui dans un même véhicule. Pourtant, l'attitude n'est pas la même en terme de réglementation. Une définition économique retiendrait l'activité principale qui permet de gagner sa vie dans une chaîne de création de valeur ajoutée. Si cette activité principale est le transport, il s'agit alors de transports pour compte de tiers.

3. LES POSSIBILITÉS D'ÉVOLUTION

L'on constate que, par rapport aux transports pour compte d'autrui, les transports pour compte propre sont effectués généralement sur des distances inférieures, dans un rayon de 100 à 150 kilomètres autour de l'entreprise. Les coûts salariaux sont inférieurs dans un transport professionnel, mais il ne faut pas voir dans ce facteur l'explication unique de la tendance des entreprises à sous-traiter de plus en plus à des opérateurs logistiques l'organisation de leurs transports. Les entreprises industrielles et commerciales tendent à se désintéresser du transport pur même si les grands donneurs d'ordres, -- après avoir pratiqué la sous-traitance à l'excès --, reviennent à une tendance plus vertueuse de transports organisés en propre. En fait, dans la grande distribution, là où l'on pratique la maîtrise de la qualité jusqu'au client final, l'on a des transports à la fois en compte propre et en compte d'autrui. Au transport est associé le conditionnement, la gestion des stocks, la préparation des commandes, qui peuvent être effectués pour le compte de tiers également.

Le fait d'externaliser les prestations accroît la division technique du travail et permet d'engranger des gains de productivité, mais tout n'est pas externalisé au sein des entreprises industrielles et commerciales. Il a semblé à certains experts de la Table Ronde qu'il fallait réunir les conditions réglementaires, économiques et sociales permettant une externalisation plus poussée au sein de l'économie et du secteur des transports en particulier. Des rapports contractuels permettent, sur base d'une externalisation, une intégration virtuelle. Les entreprises peuvent en profiter pour se recentrer sur le cœur du métier qui leur est propre. Tout ceci dépend du tissu d'entreprises. En effet, s'il n'y a plus de Petites et Moyennes Entreprises (PME) du transport à même de proposer leurs services dans le cadre d'une externalisation du transport, le transport pour compte propre perdurera. En même temps, l'intégration européenne, voire la mondialisation, augmentent les distances moyennes de transport. Or, l'on sait que le transport pour compte propre a surtout lieu à courte distance. Il s'ensuit que les développements économiques contemporains favorisent les prestations pour compte de tiers, mais qui sont dédiées à des entreprises industrielles ou commerciales, soit de quasi-compte propre en quelque sorte.

Le recul des industries lourdes, le développement des PME et la multiplication des échanges à longue distance expliquent la baisse des transports pour compte propre. Celle-ci a été notable entre 1990 et 1998. En effet, les effectifs employés ont augmenté de 30 pour cent dans le transport pour compte d'autrui en Europe tandis qu'ils diminuaient de 25 pour cent dans le transport pour compte propre. Le transport devient imbriqué dans une approche complexe qui inclut le stockage, la production et la distribution. Ceci a fait dire à certains experts de la Table Ronde que le transport pour compte propre était égoïste dans la mesure où moins efficace, il ne se préoccupe pas tellement du bilan environnemental. Le transport public a fait des efforts considérables pour amoindrir les nuisances environnementales qu'il cause ; la différence résidant, encore une fois, dans les différences d'efficacité. En outre, la transparence des coûts est supérieure dans le cas d'un transport pour compte de tiers.

La production de transport pour compte propre est symbolique des échecs du marché à fournir les prestations dont les entreprises industrielles et commerciales ont besoin. Il reste des prestations qui n'intéressent pas le marché comme la distribution de produits singuliers, ceux des services publics comme le gaz et l'électricité, les ventes ambulantes, les régies vidéo, etc. Ceci fait que le transport pour compte propre n'est pas moribond, mais il intéresse surtout des catégories de marchandises à faible valeur unitaire. Il y a très peu de marchés isolés, pour lesquels aucun transport pour compte d'autrui n'est proposé, et le transport pour compte propre se développe là où le marché n'offre pas de prestations.

Dans ces conditions, l'objectif de mesures réglementaires restrictives à l'égard du transport pour compte propre est plus global. Il intéresse la sécurité, comme cela a déjà été mentionné antérieurement, mais les mesures restrictives ont également pour objectif d'empêcher des conditions de concurrence déloyales, les transporteurs pour compte propre pouvant toujours tarifier au coût marginal et non à l'équilibre budgétaire s'ils transportent pour compte d'autrui.

Il a paru à la Table Ronde qu'une extension du droit à transporter pour compte propre mériterait d'être envisagée pour les transports au sein d'un même groupe ou conglomérat industriel. N'autoriser le transport pour compte propre qu'au sein d'une entité de ce groupe ne permet pas d'utiliser les capacités de transport à plein. En autorisant les transports au sein d'un groupe, on utiliserait mieux les capacités de transport et éviterait des retours à vide source de nuisances environnementales inutiles. La massification des flux est source de gains de productivité à tous les niveaux.

L'origine de la réglementation des transports se trouve dans les années 30 où l'on a voulu protéger le chemin de fer. On a ensuite voulu protéger les transporteurs routiers professionnels d'une concurrence destructrice. Il importe toujours de ne pas entraver la liberté de choix des chargeurs, mais le secteur des transports est plus mature et la notion de concurrence potentiellement destructrice au sein des transports de marchandises a perdu de sa vigueur. Toutefois, si l'on veut éviter de pénaliser le transport pour compte d'autrui en élargissant les marges du compte propre, ce dernier doit être soumis aux mêmes règles d'exercice. Dans ce sens, certains experts de la Table Ronde ont fortement plaidé pour une extension du régime des licences de transport au compte propre en satisfaisant aux mêmes critères de base que le transport pour compte d'autrui pour obtenir ces licences. Il n'est en effet pas pensable d'autoriser directement les transporteurs pour compte propre à effectuer des transports pour compte d'autrui, car ils sont soumis à des règles moins contraignantes. Mais, en les soumettant aux mêmes règles d'accès à des licences -- notamment aux mêmes conditions d'accès à la profession --, on en ferait des transporteurs pour compte d'autrui de plein droit. Dans ces conditions,

le transport pour compte propre serait autorisé à effectuer des transports pour compte d'autrui. Le Royaume-Uni avait autorisé, de 1970 à 1977, les transports pour compte propre à effectuer des transports pour compte d'autrui et il n'en était pas résulté une perturbation des marchés.

Dans les PECO, le transport international pour compte propre se développe lorsqu'il est soumis à la même réglementation que la réglementation communautaire. En transport intérieur dans les pays où il n'y a pas de réglementation de l'accès à la profession, le transport pour compte propre se marginalise et il faudrait éviter que l'imposition de règles d'accès à la profession ne refasse émerger le transport pour compte propre. Mais, compte tenu des perspectives d'adhésion à l'Union Européenne, il y a lieu de trouver un socle commun moyennant des mesures qui autorisent une transition.

La Table Ronde a reconnu qu'il existe trois limites actuelles au transport pour compte propre que l'on pourrait supprimer. Il s'agirait :

- d'autoriser, le cas échéant, la location avec chauffeur qui est source de souplesse ; ce point n'a cependant pas fait l'unanimité au cours de la Table Ronde ;
- d'autoriser les transports au sein d'un même groupe ;
- de ne plus obliger à une déclaration des véhicules là où une telle déclaration est actuellement obligatoire.

En fait, sur ce dernier point, certains spécialistes estiment plutôt qu'il faudrait inciter les transporteurs pour compte propre à réunir les mêmes conditions de base qu'un transport professionnel, de façon à leur permettre d'effectuer des transports pour compte d'autrui. Certains experts ont cependant fait part de leurs réticences à l'idée de voir le transport pour compte propre renaître. Ce sont les transporteurs professionnels en effet qui maîtrisent le mieux les évolutions les plus poussées de la logistique, dont la complexité est croissante, et favoriser le transport pour compte propre revient à favoriser une forme de transport qui n'est pas à la pointe du progrès. D'autres experts ont fait remarquer que l'on avait été relativement libéral en ce qui concerne le transport pour compte propre dans certains pays, en France notamment, et que, malgré cela, cette forme de transport était en recul. Dans ces conditions, permettre moyennant la réunion des mêmes exigences de base, à un transporteur pour compte propre d'effectuer des transports pour compte d'autrui, n'aurait qu'une incidence marginale.

En fait, ce qui serait envisageable, c'est que l'on ait un même socle de règles communes, notamment sur les conditions d'accès à la profession, que l'on applique à tout le monde tout en recherchant le maximum de simplicité. Mais, cette position n'a pas recueilli l'unanimité au cours de la Table Ronde. Malgré tout, il ne faut pas limiter les capacités, notamment dans les PECO, mais surtout veiller au respect des règles sur la sécurité, l'environnement et les conditions sociales. Il restera des marchés du transport pour compte propre protégés, dont certains parmi les marchés en émergence. Il en est ainsi des transports qui résultent du commerce sur Internet qui est pour l'instant assuré en compte propre. Dans cette configuration des transports, avec de nombreux points de collecte et quelques points de distribution, les coûts d'entrée dans la branche sont très élevés, ce qui a dissuadé les transporteurs professionnels d'y avoir accès. Mais il s'agit peut-être là d'une situation provisoire.

La déréglementation et la mondialisation ont accru les pressions concurrentielles, ce qui a été source de baisses de prix et d'amélioration de la qualité des prestations de transport professionnelles. Il importe de ne pas tenir le transport pour compte propre à l'écart de ce mouvement. Mais, l'on ne peut simplement autoriser sans réserve les transports pour compte propre à effectuer des transports

pour compte d'autrui. Dans une perspective d'évolution importante, on pourrait réunir un *corpus* de règles qui s'appliquent à toutes les formes de transport, tout en excluant certaines catégories comme les transports effectués par les artisans. La recherche de la flexibilité, c'est-à-dire d'une plus grande souplesse pour permettre au transport pour compte propre d'être plus efficace, doit inspirer les pouvoirs publics. Les conditions minimums à réunir seraient d'autoriser la location avec chauffeur et les transports au sein d'un même groupe dans le cadre des transports pour compte propre. Mais, pour certains experts, le véritable objectif serait, encore une fois, d'avoir un socle de règles communes qui puissent également s'appliquer aux PECO moyennant une transition. Si l'on veut améliorer les performances économiques du transport pour compte propre, il faut lui appliquer les mêmes règles que le transport pour compte d'autrui et en conséquence lui octroyer les mêmes libertés. Toutefois, cette position n'a pas fait l'unanimité au cours de la Table Ronde.

Cette position voudrait dire également que le transport pour compte propre doit être susceptible d'encourir les mêmes sanctions en cas d'infraction, dont notamment le retrait de l'autorisation d'exercer. Il n'est en effet pas possible que les deux formes de transport se jouxtent et qu'elles ne soient pas soumises aux mêmes pénalités en cas d'infraction. Il faut que l'État mène une approche globale du secteur routier, l'harmonisation pénale en faisant partie. Cependant, la gestion d'un système de licences est très lourde, aussi faut-il prévoir de ne l'appliquer qu'à des entreprises qui dépassent une taille minimum et donc d'en exclure les artisans qui effectuent des transports pour les besoins de leur travail. Enfin, il faut que la formation des hommes travaillant dans les différents domaines du transport soit la même pour permettre le passage d'un univers à l'autre sans difficulté.

4. CONCLUSIONS

Le transport pour compte propre est en recul partout en Europe ; il s'agit d'une tendance générale. La déréglementation du transport pour compte d'autrui explique beaucoup ce fait. Avec la déréglementation, les services pour compte d'autrui sont devenus moins coûteux, la qualité de service s'est améliorée ainsi que la flexibilité d'adaptation des opérateurs aux exigences logistiques. Des services mieux liés aux besoins ont pu naître et il s'agit d'une évolution intéressante à bien des égards. Toutefois, le recul du transport pour compte propre ne s'explique pas uniquement par la déréglementation du compte d'autrui. Il est certain que les entreprises industrielles et commerciales se sont recentrées sur leur métier de base abandonnant les activités connexes, dont le transport organisé en propre. Il s'agit de l'*outsourcing* qui consiste à externaliser les prestations qui ne font pas partie du cœur du métier.

Il importe dans ces conditions de préserver la liberté de choix des entreprises industrielles et commerciales dans le cadre d'une économie ultraconcurrentielle. Toutefois, il apparaît pour certains experts nécessaire de s'orienter vers une fusion entre le compte propre et le compte d'autrui ; distinguer deux catégories ne s'avérant pas opportun. Pour d'autres cependant, il n'est pas nécessaire d'aller aussi loin ; la solution la plus simple étant de décider que les transports pour compte propre ne peuvent pas effectuer des transports pour compte d'autrui, sauf à devenir des transporteurs publics, ce qui impliquerait qu'ils satisfassent aux exigences d'accès à la profession de transporteur public. L'évolution minimum serait de lever les restrictions sur la location avec et sans chauffeur dans le cadre des transports pour compte propre. La location de véhicules avec chauffeur entraîne une grande flexibilité d'organisation et, de plus, elle est admise dans certains pays. Empêcher la location avec chauffeur est une limite qui n'est pas valable en des termes économiques, bien que cette position n'ait

pas été unanimement soutenue au cours de la Table Ronde. Ensuite, toujours dans la perspective d'une évolution minimum, on doit autoriser le transport pour compte propre entre différentes entreprises relevant d'un même conglomérat industriel, ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle. Favoriser les transports au sein d'un conglomérat permettrait des gains d'efficacité (moins de retours à vide), le manque d'efficacité étant un reproche fréquemment adressé au transport pour compte propre.

Il reste impératif que le transport pour compte propre ne puisse effectuer des transports pour le compte de tiers, que s'il satisfait les mêmes conditions de base qu'un transport professionnel. Là où cela a été tenté (au Royaume-Uni), il n'en est pas résulté une perturbation des marchés de transport routier de marchandises. L'obligation d'une licence doit s'entendre pour les entreprises qui exploitent plus d'un véhicule en compte propre et ne doit pas englober les artisans qui transportent leurs outils à l'aide de petits véhicules utilitaires ou les transports sur de très faibles distances. Dans les autres cas de figure de plus, les conditions cadres des transports pour compte d'autrui et pour compte propre doivent être identiques, notamment pour les réglementations sur le temps de conduite, sur la sécurité, sur les émissions polluantes des véhicules et sur la formation des chauffeurs. Il importe de retenir que le professionnalisme doit être identique quel que soit le type de transport considéré.

Il faut comprendre que pour obtenir l'efficacité du transport pour compte propre, il faut réunir les mêmes conditions qu'un transport professionnel. On pourra ainsi mieux exploiter la capacité des véhicules sans perturber pour autant les marchés du transport.

Le transport pour compte propre, dans cette perspective, doit être autant contrôlé que le transport professionnel. Il importe que les sanctions soient dissuasives et, dans ce sens, une harmonisation pénale en Europe apparaît hautement souhaitable.

Si chaque État demeure maître de ses réglementations en vertu du principe de subsidiarité, on se heurtera à des incompatibilités de réglementation et on n'aboutira pas à une position commune en Europe notamment, mais pas seulement, en matière de location de véhicules. L'on a absolument besoin de conditions cadres adoptées par tous et qui ne soient pas trop dictées par le principe de subsidiarité.

Pour les PECO, à moyen terme, les positions doivent s'harmoniser avec celles de l'Union Européenne, mais il faut ménager un délai de transition. Tout ne peut se faire du jour au lendemain. Du fait de l'ouverture des économies des pays en transition, une croissance très forte des transports est à prévoir et le transport pour compte propre peut apparaître comme une soupape. Mais, il faut là aussi essayer d'avoir un transport rationnel en rapprochant les conditions de celles du transport pour compte d'autrui.

LISTE DES PARTICIPANTS

Prof. Dr. Gerd ABERLE
Justus-Liebig-Universität Giessen
Lehrstuhl VWL I
Licher Strasse 62
D-35394 GIESSEN

Président

Professor M. BROWNE
Transport Studies Group
University of Westminster
35 Marylebone Road
GB-LONDON NW1 5LS

Rapporteur

† Prof. James A. CROWLEY
University College Dublin
Transport Policy Research Institute
Belfield
IRL-DUBLIN 4

Rapporteur

Mr. W. SMOLDERS
Head of Own Account Transport
International Road Transport Union (IRU)
Permanent Delegation to the EU
Bte. 37
Avenue de Tervuren 32-34
B-1040 BRUXELLES

Rapporteur

Mr László ÁGAI
Senior Adviser
Ministry of Transport, Communications
and Water Management
PO Box 87
Dob u 75-81
H-1077 BUDAPEST

Monsieur Francis BABÉ
Délégué à l'Action Professionnelle
Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR)
6 rue Ampère
F-75017 PARIS

M. le Professeur Maurice BERNADET
Laboratoire d'Économie des Transports (LET)
Institut des Sciences de l'Homme
14 avenue Berthelot
F-69363 LYON CEDEX 07

Mr. Drs. René de BONDT
EVO
Kadelaan 6
NL-2725 BL ZOETERMEER

M. le Professeur Jan BURNEWICZ
Recteur
Technical University of Gdansk
Ul. Armii Krajowej 119/121
PL-81-824 SOPOT

Dr. Monika BAK
Faculty of Economics
University of Gdansk
Ul. Armii Krajowej 119/121
PL-81-824 SOPOT

M. le Professeur Jacques COLIN
Directeur du Centre de Recherche sur
le Transport et la Logistique
Université de la Méditerranée (Aix-Marseille 2)
413 avenue Gaston-Berger
F-13625 AIX-EN-PROVENCE CEDEX

Mr. Alar EHASALU
Deputy Head of Road Traffic Department
Ministry of Transport and Communications
9 Viru Street
EST-15081 TALLINN

Mr. Lasse FRIDSTRÖM
Senior Research Officer
Institute of Transport Economics - TOI
P.O. Box 6110
Etterstad
N-0602 OSLO

Professor Dr. Ingrid GÖPFERT
Philipps-Universität Marburg
Lehrstuhl für Allgemeine
Betriebswirtschaftslehre u. Logistik
Am Plan 2
D-35037 MARBURG

Mr. Dennis HENDERSON
Managing Director
Hays Distribution
Hays House
Sunrise Parkway
Linford Wood
GB-MILTON KEYNES MK14 6BW

Ir. Frank C. HENDRIKS
Hema BV
Atoomweg 60
NL-3542 AB UTRECHT

Monsieur Giuliano LAMONI
Controllo Direzionale e Sviluppo Strategico
Responsabile coordinamento Politiche di trasporto
FIAT SpA
Via Nizza 250
I-10126 TURIN

Monsieur Didier LEANDRI
Chargé des Transports Terrestres
Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF)
91 rue du Faubourg Saint-Honoré
F-75008 PARIS

Prof. Alan McKINNON
School of Management
Heriot-Watt University
P.O. Box 807, Riccarton
GB-EDINBURGH EH14 4AS

Mr. Ermo PEROLAINEN
Head of Information Department
Association of Estonian International Road Carriers
(ERAA)
91 Narva Road
EST-10127 TALLINN

Monsieur Jacques ROBERT
Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement
Direction des Transports Terrestres
Grande Arche de la Défense Paroi Sud
F-92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX 04

Monsieur Patrice SALINI
Conseil National des Transports
34 avenue Marceau
F-75008 PARIS

Mr. Owen THOMAS
Head of Road Freight Policy
Freight Transport Association
Hermes House
St. John's Road
GB-TUNBRIDGE WELLS Kent TN4 9UZ

Dr. Tony WHITEING
Senior Lecturer, Transport and Logistics
Department of Transport and Logistics
University of Huddersfield
Queensgate
GB-HUDDERSFIELD HD1 3DH

SECRÉTARIAT DE LA CEMT

Mr. Gerhard AURBACH, Secrétaire Général

DIVISION DES RECHERCHES ÉCONOMIQUES, DES STATISTIQUES ET DE LA DOCUMENTATION

Monsieur Alain RATHERY, Chef de Division

Monsieur Michel VIOLLAND, Administrateur

Mrs. Julie PAILLIEZ, Assistante

Mlle Françoise ROULLET, Assistante

ÉGALEMENT DISPONIBLES

Quels marchés pour les transports par voies navigables ? Série CEMT – Table Ronde 108ème (1999)

(75 1999 06 2 P) ISBN 92-821-2246-8	France FF300	£32	\$US53	DM89
-------------------------------------	--------------	-----	--------	------

Les transports de marchandises et la ville. Série CEMT – Table Ronde 109ème (1999)

(75 1999 08 2 P) ISBN 92-821-2247-6	France FF280	£29	\$US47	DM84
-------------------------------------	--------------	-----	--------	------

Recherche en économie des transports et décision politique. Séminaire international (1999)

(75 1999 10 2 P) ISBN 92-821-2249-2	France FF230	£23	\$US37	DM70
-------------------------------------	--------------	-----	--------	------

La congestion routière en Europe. Série CEMT – Table Ronde 110ème (1999)

(75 1999 09 2 P) ISBN 92-821-2248-4	France FF320	£32	\$US51	DM95
-------------------------------------	--------------	-----	--------	------

Transport et loisirs. Série CEMT – Table Ronde 111ème (2000)

(75 2000 04 2 P) ISBN 92-821-2256-5	France FF300	£29	\$US46	DM89
-------------------------------------	--------------	-----	--------	------

Transport et vieillissement de la population. Série CEMT – Table Ronde 112ème (2000)

(75 2000 08 2 P) ISBN 92-821-2260-3	France FF390	£36	\$US56	DM116
-------------------------------------	--------------	-----	--------	-------

La desserte terrestre des ports maritimes. Série CEMT – Table Ronde 113ème (2001)

(75 2001 06 2 P) ISBN 92-821-2359-6	France FF360	£33	\$US51	DM107
-------------------------------------	--------------	-----	--------	-------

Les services réguliers interurbains d'autocars en Europe. Série CEMT – Table Ronde 114ème (2001)

(75 2001 03 2 P) ISBN 92-821-2262-X	France FF262.38	£24	\$US36	DM78.23
-------------------------------------	-----------------	-----	--------	---------

Prix de vente au public dans la librairie du siège de l'OCDE.

LE CATALOGUE DES PUBLICATIONS de l'OCDE et ses suppléments seront envoyés gratuitement sur demande adressée soit à l'OCDE, Service des Publications, soit au distributeur de l'OCDE de votre pays.

LES ÉDITIONS DE L'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16
IMPRIMÉ EN FRANCE
(75 2001 08 2 P) ISBN 92-821-2361-8 – n° 51780 2001