



**FORUM INTERNATIONAL DES TRANSPORTS  
CONSEIL DE DIRECTION DES TRANSPORTS**

**Groupe sur les transports routiers**

**EVOLUTION DU CONTINGENT**

**RAPPORT SUR LES MARCHES EUROPEENS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE  
ET LES PERSPECTIVES D'AVENIR DU CONTINGENT MULTILATERAL DE LA CEMT**

**Préparé par PROGTRANS AG**

*Le présent rapport a été rédigé par ProgTrans AG à la demande du FIT. Les idées qui y sont exprimées ne reflètent pas nécessairement celles de l'OCDE/FIT ou du Secrétariat du FIT.*

**RAPPORT SUR LES MARCHES EUROPEENS DU  
TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE  
ET SUR LES PERSPECTIVES D'AVENIR DU  
CONTINGENT MULTILATERAL DE LA CEMT**

RAPPORT ETABLI PAR

Olaf MEYER-RÜHLE et Tobias DENNISEN

pour le Forum International des Transports (Paris)

## TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES GRAPHIQUES .....	4
LISTE DES TABLEAUX .....	4
LISTE DES ABRÉVIATIONS .....	5
RÉSUMÉ .....	6
1. INTRODUCTION.....	8
2. MARCHÉ EUROPÉEN DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE .....	9
3. RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE EN EUROPE.....	13
4. CONTINGENT MULTILATÉRAL DE LA CEMT : CARACTÉRISTIQUES, ..... FONCTIONNEMENT ET UTILISATION DU SYSTÈME .....	16
5. IMPORTANCE DES AUTORISATIONS CEMT .....	30
6. EVALUATION DU FONCTIONNEMENT DU CONTINGENT CEMT.....	34
7. OPTIONS POUR L'AVENIR.....	39
BIBLIOGRAPHIE .....	47
ANNEX 1. EUROSTAT ORIGIN-DESTINATION MATRIX 2005.....	48
ANNEX 2. TRANS-TOOLS ORIGIN-DESTINATION MATRIX 2005.....	52
ANNEX 3: INTERVIEW GUIDE.....	58
ANNEXE 4 : LISTE DES ORGANISATIONS CONSULTÉES.....	58

## LISTE DES GRAPHIQUES

Figure 1.	Groupes de pays Membres de la CEMT .....	11
Figure 2.	Contingent de base 2004 – 2007 .....	18
Figure 3.	Autorisations délivrées aux pays Membres dans le cadre du contingent 2008 .....	22
Figure 4.	Utilisation des autorisations annualisées de 2004 à 2007 .....	24
Figure 5.	Nombre annuel de voyages effectués par autorisation annualisée de 2004 à 2007 .....	25
Figure 6.	Evolution de la part des voyages effectués (en charge ou à vide) en dehors du pays d'immatriculation entre 2004 et 2007 .....	26
Figure 7.	Transports effectués dans l'UE/ entre l'UE et des pays tiers/ entre des pays tiers en 2007 .....	28
Figure 8.	Evolution de la part des voyages accomplis en charge de 2004 à 2007 .....	29

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1.	Transports internationaux de marchandises par route effectués en 2005 par les véhicules immatriculés dans un des Etats membres de l'UE 27 (millions de tonnes).....	11
Tableau 2.	Transports internationaux de marchandises par route effectués en 2005 entre les pays CEMT .....	12
Tableau 3.	Répartition du contingent de base 2007 par groupes de pays .....	19
Tableau 4.	Parts de marché des véhicules non communautaires circulant dans l'UE sous le couvert d'autorisations CEMT (2007) .....	31
Tableau 5.	Parts de marché des véhicules communautaires circulant en dehors de l'UE sous le couvert d'autorisations CEMT (2007) .....	32
Tableau 6.	Forces, faiblesses, opportunités et risques mis en lumière par l'analyse quantitative et les interviews .....	35
Tableau 7.	Critères de répartition du contingent de base à appliquer à partir de 2010....	43

**LISTE DES ABRÉVIATIONS**

CEE	Communauté économique européenne
CEI	Communauté des Etats indépendants
CEMT	Conférence Européenne des Ministres des Transports
FIT	Forum International des Transports
Km	kilomètre
OD	origine-destination
TEN-T	réseau transeuropéen de transport
Tkm	tonne/kilomètre
UE	Union européenne
UE 15	Etats membres de l'UE avant l'élargissement de 2004
UE 15+3	UE 15 + CH, LI et NO
UE 27	Etats membres actuels de l'UE
Vkm	véhicule/kilomètre

Les abréviations des noms de pays sont celles de l'ISO.

## RÉSUMÉ

L'étude a été réalisée à la demande du Secrétariat du FIT par ProgTrans entre janvier et mars 2009. L'analyse du marché se fonde sur les statistiques les plus récentes d'Eurostat et du FIT, la base de données sur les transports et les prévisions de ProgTrans, les statistiques relatives au contingent du FIT et des données tirées des carnets de route qui vont avec les autorisations.

**Le marché européen du transport de marchandises par route s'est fortement développé** au cours des deux dernières décennies et devrait continuer à se développer à l'avenir, quand la crise économique actuelle aura été surmontée. Quelque **2 000 milliards de tonnes/kilomètre**, dont **un tiers sous la forme de transport international**, se réalisent par année sur les routes et autoroutes des 43 pays Membres de la CEMT.

Les principales conclusions à tirer de la mise en œuvre du contingent peuvent se résumer comme suit :

- **La répartition des autorisations n'est pas équilibrée** : les pays UE 15 utilisent moins de 20 % des autorisations qui leur sont attribuées alors que la majorité des autres pays utilisent les leurs au maximum, en faisant circuler des véhicules à faibles émissions, et voudraient en avoir nettement plus.
- **La proportion des voyages effectués à vide a augmenté** ces dernières années à la suite notamment de l'entrée en vigueur de la règle des trois voyages au début de 2006. L'amélioration de l'efficacité est donc menacée.
- L'utilisation des autorisations CEMT ne peut qu'être estimée de façon approximative. **La part totale du marché du transport international est de l'ordre de 5 %**. Les véhicules immatriculés dans l'UE effectuent un peu moins de 1 % des transports effectués dans les pays tiers tandis que les véhicules hors UE ne prennent que 0.33 % des transports effectués dans l'UE à leur compte. Il n'y a donc **pas de risque de distorsion du marché à craindre**.

Une analyse d'informations recueillies au cours d'interviews des différents acteurs (transporteurs, gestionnaires du contingent, ministères des transports) confirme que le contingent multilatéral de la CEMT offre une plus grande **souplesse** d'utilisation que les autorisations bilatérales. **Il facilite donc les transports et les échanges**. Il est le seul système d'autorisations à **favoriser l'utilisation de véhicules à faibles émissions** à la condition que la demande d'autorisations soit suffisante.

Le système du contingent est tenu pour être un **noyau de marchés de transport libéralisés**. Des divergences d'intérêts empêchent cependant d'optimiser les avantages que le système apporte aux transporteurs en cause. Le processus décisionnel est lent.

En ce qui concerne l'avenir proche, la **redistribution des permis excédentaires** semble être le moyen le plus raisonnable de débloquent le système du contingent. A plus long terme, il semble à première vue et à titre indicatif permis de formuler les considérations stratégiques suivantes :

- Les **principes généraux de développement définis par les ministres conservent toute leur pertinence**.
- Il existe toute une gamme de **solutions possibles** allant de la pleine libéralisation du transport international de marchandises par route en Europe, d'une part, à la rationalisation de la gestion actuelle du système du contingent, d'autre part.
- L'utilisation actuelle des autorisations démontre qu'une libéralisation intégrale ne permet vraisemblablement pas d'atteindre l'objectif environnemental. **Le système actuel qui assortit le contingent de base de multiplicateurs et de bonus est un moyen efficace d'amélioration de l'efficacité environnementale des transports**.
- **Un système de contingents nationaux est obsolète parce que les « besoins réels » ne peuvent pas être déterminés dans l'environnement international**. Un contingent « global », un système séparant le contingent alloué aux pays UE/EEE + CH du contingent des pays hors UE ou un système par groupes semblable à celui qui est analysé dans le rapport semblerait mieux répondre à l'objectif poursuivi. Il serait souhaitable d'y associer la Commission européenne.
- **L'attribution des autorisations pourrait être optimisée par un système de marché**, par exemple par leur vente aux enchères ou par recours à un autre mécanisme de répartition répondant aux lois du marché.
- Il est nécessaire de **contrôler efficacement** l'utilisation des autorisations et les marchés de transport en cause pour assurer un fonctionnement harmonieux du système.
- La règle des trois voyages et les autres restrictions de même nature sont néfastes à l'efficacité et devraient être évitées.

## 1. INTRODUCTION

La Conférence européenne des Ministres des Transports (CEMT) applique depuis plusieurs décennies, plus précisément depuis 1974, un système de contingent d'autorisations multilatérales couvrant la circulation des poids lourds entre les pays Membres de la CEMT. Le contingent est fixé annuellement par la CEMT. Le Secrétariat de la CEMT auquel le Secrétariat du Forum International des Transports (FIT) a succédé ensuite supervise le fonctionnement du système qui est géré par le Groupe des transports routiers du FIT.

La CEMT compte actuellement 43 membres, dont 26 sont aussi membres de l'Union européenne<sup>1</sup>. Les pays Membres hors UE sont la Norvège, le Liechtenstein et la Suisse en Europe de l'Ouest, l'Albanie, la Bosnie – Herzégovine, la Croatie, le Monténégro, la Macédoine et la Serbie dans les Balkans, la Turquie, l'Arménie, la Géorgie et l'Azerbaïdjan vers le sud-est et la Moldavie, le Belarus, l'Ukraine et la Fédération de Russie à l'est. La restructuration de l'Europe centrale et orientale et l'élargissement de l'Union européenne (dotée de son propre système interne d'autorisations multilatérales) ont été de pair avec une intensification des échanges internationaux et, partant, du transport international de marchandises par route.

Les Ministres de la CEMT ont ouvert le débat sur la validité du système de contingentement existant. Ils ont estimé, lors du Conseil qui s'est tenu à Moscou en mai 2005, que la répartition des autorisations devrait répondre aux quatre principes suivants :

1. Le contingent doit devenir un symbole de la plus haute qualité dans le transport international par route.
2. Le contingent doit continuer à contribuer à l'amélioration de l'efficacité et à l'ouverture des marchés.
3. Le contingent doit s'accompagner d'un renforcement et d'une harmonisation des contrôles et des sanctions.
4. La distribution du contingent doit se fonder sur les besoins réels et sur une utilisation efficace.

Il a par la suite été décidé en 2006 de fixer le contingent annuel à un niveau qui resterait inchangé pendant les trois années 2007, 2008 et 2009. Eu égard aux décisions à prendre au sujet du système du contingent après 2009, le FIT a fait réaliser le présent rapport qui doit, aux termes du mandat imparti aux auteurs, « viser à positionner le

---

1. UE 27 moins Chypre.



contingent sur le marché européen existant du transport par route et tracer les pistes possibles de son avenir ».

Le rapport s'articule comme suit : il commence par quantifier les marchés du transport international de marchandises par route (chapitre 2) pour ensuite examiner les règles qui président à leur fonctionnement (chapitre 3), analyser l'histoire récente et les caractéristiques actuelles du système des autorisations CEMT (chapitre 4) et procéder à une évaluation quantitative de l'utilisation des autorisations (chapitre 5) ainsi qu'à une évaluation qualitative des forces, faiblesses, opportunités et risques du système fondée sur les informations tirées d'interviews des principaux acteurs (chapitre 6). Il se termine par une analyse des critères de répartition du contingent de base (chapitre 7).

## 2. MARCHÉ EUROPÉEN DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE

Le commerce a besoin de transport pour le déplacement des biens. Le commerce international et, partant, la demande de transport transfrontalier en Europe a traversé ces 20 dernières années une phase de croissance dynamique lancée par la création du marché unique dans l'Union européenne, la chute du rideau de fer qui avait dressé pendant plus de 40 ans une barrière quasi hermétique entre les parties est et ouest de l'Europe et l'élargissement subséquent de l'Union européenne.

Malgré tous les progrès accomplis dans la collecte d'informations statistiques sur le transport international par route, les données restent insuffisantes, en particulier pour les pays qui ne font pas partie de l'Union européenne et pour le transport international de marchandises. L'Union européenne s'est dotée quant à elle d'un système hautement harmonisé de collecte et de traitement de données relatives aux poids lourds immatriculés dans ses 27 Etats membres <sup>2</sup>.

D'après les chiffres d'Eurostat, les véhicules immatriculés dans les Etats membres de l'UE, Bulgarie et Roumanie comprises, ont mis quelque 1 800 milliards de

---

2. Ces statistiques rendent compte des transports effectués par les véhicules immatriculés dans les Etats membres tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de leur Etat d'immatriculation (concept de nationalité). Des statistiques établies sur la base du principe de territorialité répertorient par contre tous les transports effectués dans un pays sans qu'il soit tenu compte de la nationalité des véhicules. Dans le cas par exemple de la France, les camions français ont réalisé en 2005 205 milliards de tkm, dont 177 milliards en transport intérieur (chargement et déchargement en France) et 28 milliards en transport international, trafic tiers et cabotage (DG TREN, 2008, pp. 112 sqq). Le transport international s'effectue pour partie en France et pour partie à l'extérieur du pays. Les 278 milliards de tkm réalisées sur le territoire français en 2005 font la somme de 177 milliards de tkm correspondant au marché national (intérieur) et de 101 milliards de tkm correspondant au marché international réalisées par des camions tant français qu'étrangers. Il convient par ailleurs de distinguer les mouvements de véhicules circulant en charge ou à vide (exprimés en vkm) des mouvements de marchandises (exprimés en tkm).

tonnes/kilomètre à leur actif en 2005<sup>3</sup>. Ce total englobe 568 milliards de tonnes/kilomètre réalisées à l'international, dont 43 milliards l'ont été en dehors de l'UE, sous la forme notamment de trafic tiers entre des pays Membres de la CEMT n'appartenant pas à l'UE. D'après les statistique du FIT, les transporteurs routiers des pays Membres de la CEMT n'appartenant pas à l'UE ont enregistré 461 milliards de tonnes/kilomètre, dont 40.6 milliards en Suisse, au Liechtenstein et en Norvège. En Europe orientale (14 pays Membres de la CEMT), la Russie et la Turquie prennent 89 % du total à leur seul compte. La plupart des pays hors UE ne font pas de distinction entre le transport intérieur et le transport international.

La comparaison des 1 757 milliards de tonnes/kilomètre réalisées par les transporteurs communautaires sur le territoire de l'UE (source : Eurostat) avec les 1 765 milliards de tonnes/kilomètre réalisées dans l'UE 27 en 2005 (source : ProgTrans<sup>4</sup>) autorise à conclure que les transporteurs hors UE ont réalisé 8 milliards de tonnes/kilomètre sur le territoire de l'UE, soit quatre fois moins que ce que les transporteurs communautaires ont réalisé en dehors de l'UE (43 milliards tkm). La balance penche donc aujourd'hui très fortement en faveur des transporteurs communautaires.

Il serait, dans l'idéal, bien de pouvoir établir un lien entre l'utilisation des autorisations CEMT et les flux de transport routier de pays à pays. Il n'existe pas de telles matrices de flux origine – destination (OD) pour les pays Membres de la CEMT, mais Eurostat en établit pour les véhicules immatriculés dans les Etats membres de l'UE. Les auteurs ont établi ce genre de matrice à un niveau approprié d'agrégation en groupant les pays comme suit :

- UE 15 + 3 : premiers Etats membres de l'UE avec la Norvège, le Liechtenstein et la Suisse
- Extension UE : Etats ayant adhéré à l'Union européenne en 2004 et 2007<sup>5</sup>
- Pays candidats (AL, BH, HR, MK, MN, RS, TR)
- Pays de la CEI (AM, AZ, BY, GE, MD, UA, RU) :

---

3. DG TREN, Statistical Pocketbook 2007/2008, pp. 112 à 114.

4. ProgTrans, European Transport Report 2007/2008, Bâle 2007, p. 316.

5. Hormis Chypre.



Les flux de la matrice d'Eurostat excluent les volumes transportés par les camions immatriculés dans des pays Membres de la CEMT n'appartenant pas à l'UE. Comme il n'existe à l'heure actuelle pas de statistiques utilisables pour établir des matrices OD complètes, ces matrices doivent être élaborées au terme d'exercices de modélisation des transports. A l'heure actuelle, la matrice 2005 établie pour la version 2 de TRANS-TOOLS<sup>6</sup> semble être la base de données qui convient le mieux pour évaluer le contingent CEMT en ce sens qu'elle a été mise au point pour planifier le réseau transeuropéen de transport et couvre tous les pays Membres de la CEMT. La matrice détaillée des flux routiers de marchandises de pays à pays est reproduite dans l'annexe 1. Les flux de transport agrégés par groupes de pays (cf.sup.) représentés dans la figure 2 y apparaissent clairement. Le tableau 2 montre que le trafic entre les nouveaux Etats membres ainsi qu'entre ces Etats membres et les anciens atteint 228 millions de tonnes, ce qui représente près de la moitié (44 %) du tonnage transporté par route entre les pays qui ne faisaient pas partie de l'ancienne UE. L'élargissement a donc agrandi le marché intérieur de l'UE de 35 %. Toutes ces marchandises peuvent désormais être transportées sous le couvert d'autorisations communautaires.

Tableau 2. **Transports internationaux de marchandises par route effectués en 2005 entre les pays CEMT**

		DECHARGEMENT				
		UE 15+3	Ext UE	Candidats	CEI	Total
CHARGEMENT	UE 15+3	647.2	63.0	9.3	0.9	720.5
	Ext UE	77.3	87.9	14.8	19.1	199.0
	Candidats	9.5	7.1	10.5	1.0	28.1
	CEI	13.8	76.8	2.4	123.1	216.1
	Total	747.8	234.7	37.0	144.2	1 163.8

Source : *Calculs effectués par les auteurs au départ de chiffres TRANS-TOOLS*

6. Le premier projet TRANS-TOOLS (Projections et test de scénarios de transport) a été lancé en 2004 par la Commission européenne dans le but de bâtir un modèle de définition d'un réseau transeuropéen de transport pour l'année 2000 dans le cadre de la politique européenne de développement des infrastructures de transport. Le modèle de la version 2 de TRANS-TOOLS est un modèle de réseau de transport multimodal européen qui vise à affiner le modèle antérieur et à créer un instrument destiné au transport de voyageurs et de marchandises en Europe. Il illustre, avec sa structure zonale très détaillée, les transports de voyageurs et de marchandises effectués par les différents modes (chemin de fer, route, mer, voies navigables) ou même par plusieurs modes qui se complètent. Les données proviennent principalement de bases de données relatives aux échanges (COMEXT, etc.) et d'estimations du trafic routier établies par Eurostat. La matrice, valable pour l'ensemble de la CEMT, des relations de transport couvrant les flux de trafic entre pays hors UE a été construite en utilisant les données, librement accessibles, relatives à l'année de base 2005 de la base de données (tt\_basematrix.mdb). Les données intégrées dans TRANS-TOOLS ont servi à bâtir une matrice des pays Membres de la CEMT pour visualiser et imputer les volumes de transport échangés entre tous les pays Membres de la CEMT. Les données intégrées dans TRANS-TOOLS (trafic routier entre 3 sections modales au niveau nodal 2) ont été agrégées pour élaborer la matrice des transports routiers pour l'année 2005.

La matrice TRANS-TOOLS doit normalement donner des chiffres plus élevés que la matrice Eurostat parce qu'elle englobe les marchandises transportées par des véhicules immatriculés dans toute la zone CEMT alors que le tableau 1 se limite aux marchandises transportées par des véhicules immatriculés dans l'UE. Il convient toutefois de souligner que 1) le volume des marchandises transportées des pays UE15+3 vers les pays de la CEI est moins élevé dans la matrice TRANS-TOOLS que dans la matrice Eurostat et que 2) la matrice TRANS-TOOLS donne à l'inverse un tonnage beaucoup plus élevé aux flux allant des pays de la CEI vers l'UE. Un examen plus attentif de la matrice désagrégée TRANS-TOOLS (annexe 2) permet d'affirmer que le gros des marchandises échangées entre les pays de la CEI et les nouveaux Etats membres de l'UE est acheminé par des transporteurs russes. Les 13.8 millions de tonnes transportées des pays de la CEI vers les pays UE 15+3 comprennent par exemple plus de 12 millions de tonnes acheminées de Russie vers la Finlande voisine. Les auteurs n'ont pas pu trouver d'explication à ces anomalies dans les statistiques des échanges. Les différences pourraient procéder en partie des tonnages transportés en transit vers le port d'Helsinki et d'autres ports de mer par des camions immatriculés en dehors de l'UE. Il faut donc souligner avec force que la matrice TRANS-TOOLS laisse certaines questions sans solution (annexe 2).

Les projections à long terme annoncent un doublement de la demande de transport international par route dans l'UE 27 entre 2005 et 2030<sup>7</sup> et augurent d'une même croissance des transports entre l'Europe occidentale et orientale<sup>8</sup>. Cette croissance devrait se ralentir légèrement à plus long terme. La crise économique et financière pourrait la retarder et en tempérer quelque peu la dynamique, mais il est raisonnable de penser que ces projections se concrétiseront au plus tard en 2040.

### **3. RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE EN EUROPE**

La circulation des camions entre les pays Membres de la CEMT est réglementée : aucune traversée de frontière et aucun déplacement intérieur ne peuvent s'effectuer sans autorisation. Les autorisations/permis sont de trois types :

- Autorisations communautaires autorisant les camions immatriculés dans un Etat membre de l'UE à circuler sur tout le territoire de l'UE. Ces autorisations, valables pour cinq ans, restent acquises à l'opérateur tant qu'il remplit leurs conditions de délivrance. Tous les véhicules doivent emporter une copie de l'autorisation et peuvent effectuer du transport international intracommunautaire ainsi que, dans une certaine mesure, du cabotage.

---

7. ProgTrans AG, European Transport Report 2007/2008, Bâle, 2007.

8. ProgTrans AG, Rapport IFMO, Ost-West Güterverkehr 2030, Bâle, 2008.

- Autorisations CEMT multilatérales autorisant à effectuer du transport international entre deux pays Membres de la CEMT (mais pas du cabotage). Le nombre de voyages effectués en charge sans passer par le pays d'immatriculation est limité à trois depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006 après lesquels le conducteur doit revenir dans le pays d'immatriculation (cette règle est dite des trois voyages dans le présent rapport). Leur durée de validité est limitée à 12 mois, mais il est possible aussi d'obtenir des autorisations valables pour un mois.
- Autorisations valables pour un ou plusieurs voyages à effectuer dans un délai clairement défini délivrées sur la base d'accords bilatéraux. Elles sont généralement délivrées sur une base de réciprocité en ce sens que chacun des deux pays reçoit un même nombre d'autorisations. Les transports pour compte propre échappent normalement à cette règle.

### **Autorisations communautaires**

Le règlement CEE 881/92 arrêté par le Conseil en 1992 a remplacé le système de contingentement quantitatif auquel le transport international de marchandises par route était soumis par un régime d'autorisations communautaires délivrées sur la base des trois critères qualitatifs, à savoir l'honorabilité, la compétence professionnelle et la solvabilité des opérateurs, définis dans la directive 74/561 de l'UE. Toutes les autorisations bilatérales allouées aux Etats membres, tous les contingents communautaires et toutes les autorisations de transit habilitant à traverser des pays tiers ont donc été révoqués.

La déréglementation du marché du transport intérieur par route visait à :

- mettre fin aux distorsions de la concurrence,
- harmoniser la législation sociale et technique,
- assurer un fonctionnement harmonieux du marché.

En uniformisant les règles d'accès au marché et en abolissant toutes les restrictions fondées sur la nationalité du prestataire de services, l'UE a libéralisé la prestation des services de transport international pour compte de tiers. Les prestataires établis dans un pays autre que celui où les services sont fournis ont également bénéficié de l'abolition de ces restrictions.

Il n'y a aujourd'hui plus de restrictions quantitatives qui limitent l'accès des opérateurs communautaires au marché intracommunautaire des services de transport par route. Il en est partiellement de même des transports de marchandises effectués sur le territoire de l'UE par des opérateurs étrangers (cabotage). Ces transports sont régis par le règlement CEE 3118/93 qui autorise les Etats membres à restreindre le droit de cabotage à titre uniquement temporaire.

Des nouvelles règles applicables au cabotage effectué par les transporteurs communautaires sur le territoire des Etats membres sont en cours de discussion

(l'adoption des dispositions contenues dans le document COM(2007)265 est prévue pour mars 2010). Le Conseil et le Parlement sont convenus, dans une position commune, de limiter à trois le nombre de transports de cabotage que les transporteurs communautaires sont autorisés à effectuer, après un transport international, sur le territoire d'un autre Etat membre par période de sept jours et, en outre, de ne les autoriser à effectuer que trois transports de cabotage supplémentaires pendant leur retour vers leur pays d'immatriculation à raison d'un transport de cabotage au maximum par pays traversé.

### **Accords bilatéraux**

A la différence des transports intracommunautaires, les services bilatéraux de transport par route entre les pays tiers ainsi qu'entre ces pays et les Etats membres de l'UE restent réglementés (à quelques exceptions près). Le transport international bilatéral de marchandises n'est pas régi par un accord multilatéral et ne relève ainsi que des recommandations de la CEMT relatives aux accords bilatéraux<sup>9</sup> qui ne semblent toutefois qu'être rarement suivies. Les accords bilatéraux semblent être plus ou moins marqués au coin de la réciprocité et de la territorialité eu égard aux intérêts des parties à leur négociation.

On ne sait pas grand-chose de la teneur des accords bilatéraux qui régissent le transport de marchandises par route, ni du nombre et de l'utilisation des autorisations échangées. Ces accords, qui restreignent généralement les possibilités d'accès des opérateurs au marché du pays partenaire, se caractérisent par leur grande variété : la gamme des possibles va du système d'autorisations non quantifiées au système qui limite jusqu'au nombre d'autorisations de transit allouables. Certains de ces accords interdisent même aux opérateurs étrangers de charger du fret de retour quand ils rentrent au pays. La gestion d'un petit nombre d'autorisations au niveau national est un autre exercice délicat qui peut être source d'inefficiences. Quelques accords bilatéraux ménagent depuis peu une place à l'environnement et à la sécurité<sup>10</sup>, mais cette place n'a rien d'important ou de déterminant parce que ces accords se fondent sur le principe de la réciprocité.

La libéralisation des régimes bilatéraux semble buter sur les préoccupations que soulèvent chez certains Etats membres de l'UE.

- l'inégalité des coûts d'exploitation en général et du coût des équipages en particulier,
- le mauvais état et le bilan environnemental insatisfaisant des véhicules et
- les qualifications des conducteurs ainsi que le non respect des temps de conduite et de repos

---

9. Cadre de référence pour les accords bilatéraux dans les transports routiers (CEMT/CM(97)21).

10. Voir IRU (2004), p. 222f.

Il semble qu'une étude des autorisations bilatérales ait été entreprise et peut-être même déjà achevée pour la Commission européenne. Aucune information n'a encore été publiée à ce sujet. Ce rapport fera sans doute la lumière sur leur histoire et leurs perspectives d'avenir. La Commission n'est à ce jour pas habilitée à négocier l'attribution d'autorisations valables pour tous les Etats membres de l'UE.

Le système des autorisations CEMT multilatérales est analysé dans le chapitre 4.

#### **4. CONTINGENT MULTILATÉRAL DE LA CEMT : CARACTÉRISTIQUES, FONCTIONNEMENT ET UTILISATION DU SYSTÈME**

Les données nécessaires à la description et à l'analyse du système de contingent multilatéral CEMT ont été fournies par le Secrétariat du FIT qui gère les autorisations CEMT. Le FIT publie la plupart de ces données à intervalle régulier depuis 2004. Les données et documents disponibles portent sur :

- 1) le calcul du contingent et l'attribution des autorisations,
- 2) les enquêtes statistiques,
- 3) le contrôle des carnets de route.

Les données relatives au point 1 sont disponibles pour les années 2006 à 2009. Elles concernent le contingent de base alloué aux différents pays Membres, le nombre d'autorisations réservées dans chaque pays aux différentes catégories de véhicules, le système de numérotation par pays et le nombre total d'autorisations délivrées au cours des années passées. Les données tirées des enquêtes statistiques couvrant les années 2004 à 2007 portent principalement sur l'utilisation faite des autorisations dans les différents pays, la différenciation des voyages et les infractions notifiées. Ces rapports bimensuels établis par les organismes nationaux compétents constituent la principale base d'évaluation de l'importance des autorisations CEMT pour le marché européen du transport par route. Les données tirées des carnets de route (point 3) renseignent principalement sur l'usage que les transporteurs font des autorisations.

##### **Attribution du contingent de base.**

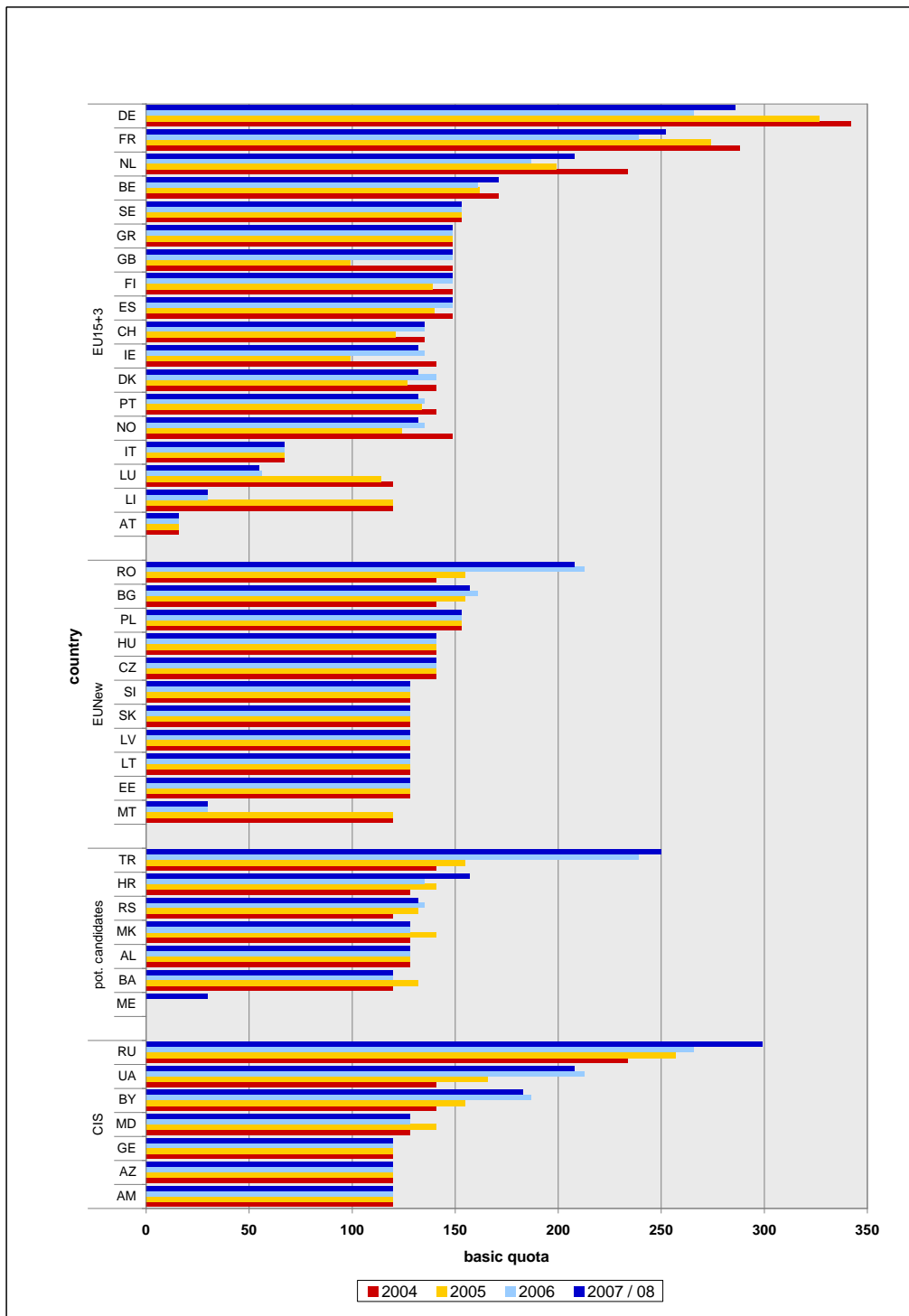
Le contingent CEMT est le seul système paneuropéen d'octroi de droits multilatéraux d'accès au marché du transport international de marchandises par route. Les transporteurs enregistrés dans un pays Membre de la CEMT qui ont reçu une autorisation de leur administration nationale ont le droit d'effectuer du transport international de marchandises entre des pays de la zone CEMT (le transport international se définit comme étant un transport de marchandises effectué dans le



respect de certaines règles (pas de cabotage, règle des trois voyages, etc.) entre deux pays parties au système, quel que soit le nombre d'autres pays Membres traversés).

La figure 2 détaille le contingent alloué aux différents pays pour les années 2004 à 2007.

Figure 2. Contingent de base 2004 – 2007



Source : données FIT

Le contingent de base est fixé par le Groupe sur les transports routiers de la CEMT (la dernière procédure d'allocation date de mars 2006) sur la base de dix critères valables pour les années 2007, 2008 et 2009<sup>11</sup>. L'utilisation d'une moyenne pondérée en lieu et place d'une moyenne simple des classements comme base de répartition du contingent a également été décidée par le Groupe (voir évaluation des critères dans le chapitre 7). La figure 2 indique le contingent de base alloué à chacun des pays Membres pour les années 2004 à 2007 (le contingent 2007 a été fixé pour les trois années allant jusqu'à 2009). Le diagramme, qui groupe les pays comme il l'a été indiqué précédemment (UE 15+3, extension UE, candidats et CEI), montre clairement que le nombre total d'autorisations du contingent de base (6090) n'a guère varié pendant les quatre années considérées et que le contingent est resté inchangé pour la plupart des pays Membres. Chaque groupe de pays en comprend quelques-uns qui accaparent une proportion importante des autorisations du contingent de base, à savoir l'Allemagne (DE), la France (FR) et les Pays-Bas (NL) dans le groupe UE 15+3, la Roumanie (RO) dans le groupe extension UE et la Turquie (TR) dans le groupe des pays candidats. La Russie (RU) détient actuellement le contingent le plus étoffé (299) devant l'Allemagne (DE) dont le contingent se compose de 286 autorisations (voir tableau 3). L'Autriche, la Grèce et l'Italie bénéficient d'un régime spécial qui limite le nombre d'autorisations donnant accès à leur territoire et réduit en contrepartie leur propre contingent à la portion congrue.

Tableau 3. Répartition du contingent de base 2007 par groupes de pays

<b>Contingent de base 2007</b>	
UE 15+3	2497
Extension UE	1470
Pays candidats	945
CEI	1178
Total	6090

Source : données FIT

En plus du contingent de base, les pays Membres conviennent de taux de conversion et de bonus pour différentes catégories de véhicules constituées sur la base de leur volume d'émission. Les « coefficients » et les « bonus » fixés pour chacune de ces catégories visent à promouvoir l'utilisation de véhicules plus propres et incitent ainsi à l'amélioration du bilan environnemental et de la sécurité du parc.

11. Forum International des Transports, Groupe sur les transports routiers : Evolution du contingent multilatéral – Consultation préliminaire sur la restructuration du contingent à partir de 2010 (ITF/TMB/TR(2008)10).

## Délivrance des autorisations

Le contingent de base une fois alloué aux pays Membres, les autorités nationales déterminent le nombre d'autorisations à réserver aux différentes catégories de véhicules et la durée de leur validité. Les véhicules sont groupés en catégories sur la base de leurs émissions (verts et sûrs, EURO III, EURO IV, EURO V, etc.) et de la durée de validité des autorisations (une année ou moins). Si les demandes des opérateurs d'un pays excèdent le contingent de base disponible, le gouvernement peut demander des autorisations supplémentaires pour les véhicules à faibles émissions (ou appartenant à une catégorie EURO supérieure). Les autorités nationales peuvent donc augmenter le nombre total d'autorisations disponibles en demandant des autorisations destinées à des véhicules à faibles émissions. Le contingent de base est réparti entre les différentes catégories EURO par les autorités nationales. Les pays Membres de la CEMT fixent un taux de conversion et un bonus pour chacune de ces catégories. Comme le coefficient de conversion et le bonus sont plus élevés pour les catégories EURO les plus élevées, le nombre total d'autorisations est fonction de la répartition du contingent de base. Soit dit en termes plus précis, le nombre d'autorisations annuelles est majoré par le bonus qui est affecté aux différentes catégories de véhicules (en 2007 : + 20 % pour EURO III et + 40 % pour EURO IV et V) et est obtenu en multipliant la fraction du contingent allouée à chaque catégorie par le contingent de base du pays considéré. Cette valeur est à son tour multipliée par le produit du bonus et du coefficient fixés pour chaque catégorie de véhicules <sup>12</sup>.

La somme des autorisations attribuées à chaque catégorie de véhicules donne le nombre total d'autorisations. La figure 3 illustre le rapport entre le nombre d'autorisations annualisées délivrées par catégorie et le contingent de base pour 2008.

L'analyse porte sur des autorisations annualisées, ce qui veut dire que les autorisations à durée de validité limitée (un mois) ont été converties en autorisations valables pour un an. L'analyse se fonde donc sur un nombre qui fait la somme des différents types d'autorisations dites de ce fait « annualisées ».

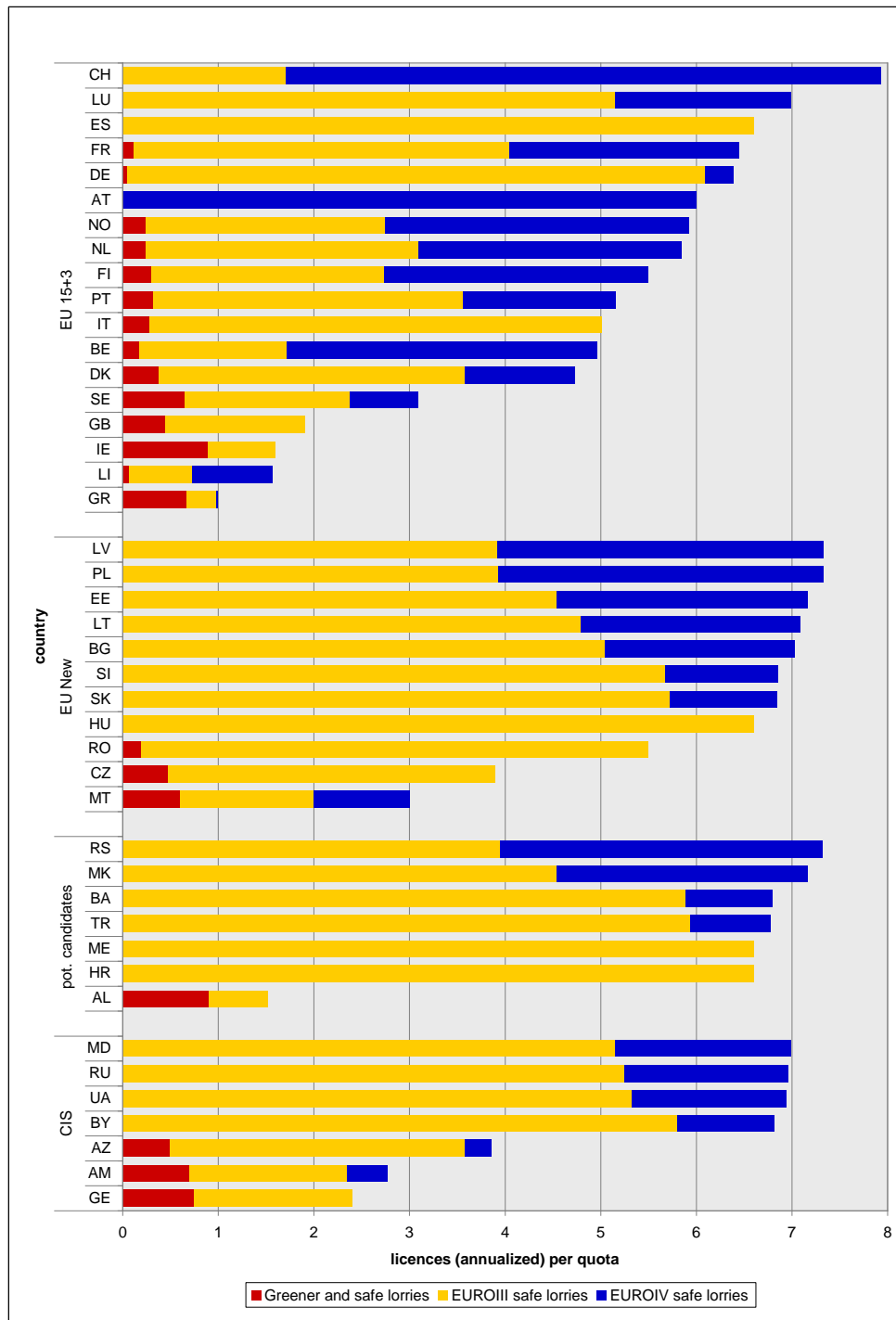
Les autorisations annualisées délivrées sont dites être les autorisations allouées aux transporteurs. Leur nombre étant donné par le calcul du contingent, le rapport est donc un indicateur de la qualité environnementale du parc national exploité sous le couvert d'autorisations CEMT. Le calcul d'un contingent national d'autorisations avec utilisation d'un taux de conversion (+ bonus) débouche donc, comme il l'a déjà été souligné, sur l'attribution d'un grand nombre d'autorisations à des véhicules respectueux de l'environnement et sûrs tels que les véhicules de la catégorie EURO V. Il s'y ajoute que le niveau de sécurité d'un parc automobile national est d'autant plus élevé que ce coefficient est élevé. En ce qui concerne le nombre total d'autorisations attribuées à chaque participant au système, il est permis d'affirmer qu'il n'y en a que peu pour lesquels le nombre d'autorisations composant le contingent est minime, à savoir la

---

12. Autorisations annuelles : nombre d'autorisations valables pour la catégorie en cause x coefficient + bonus. Autorisations à durée de validité limitée : nombre d'autorisations valables pour la catégorie en cause x coefficient x 12. Autorisations bonus : (contingent de base x fraction des autorisations réservée à la catégorie en cause) x (bonus x coefficient).

Grèce (1.0), l'Albanie (1.53) et le Liechtenstein (1.57). La majorité des pays, notamment les pays de la CEI, les pays candidats et les nouveaux États membres de l'UE, se situent dans la plage 6 à 7. Ce classement s'explique par un renouvellement du parc intervenu ces quelques dernières années qui se traduit par un taux peu élevé de camions « verts et sûrs ». Le groupe UE 15+3, dans lequel le coefficient suisse (7.93) sort du lot, se caractérise par une plus large dispersion des coefficients.

Figure 3. **Autorisations délivrées aux pays Membres dans le cadre du contingent 2008**



Source : données FIT

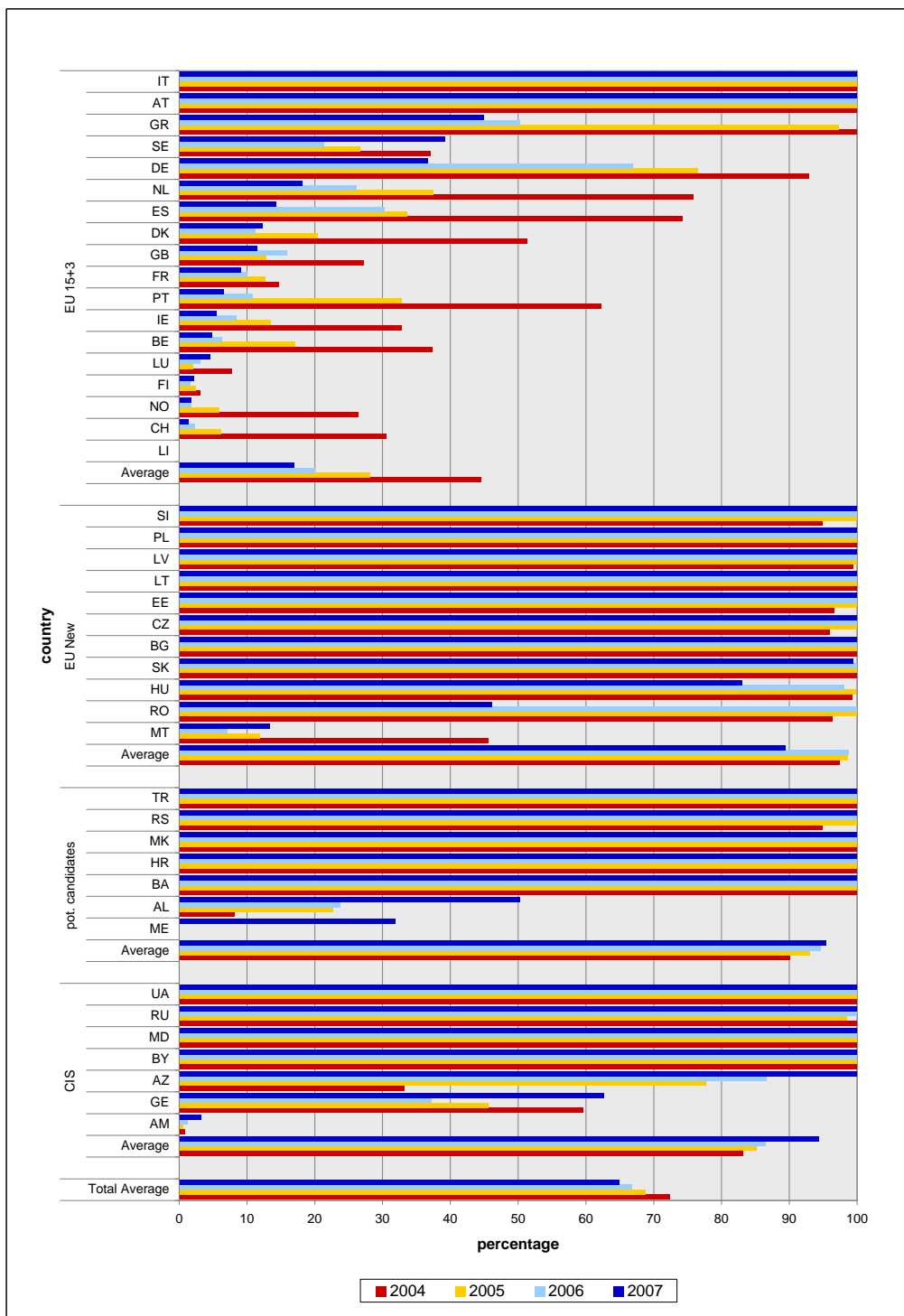
Il ressort des taux indiqués dans la figure 3 que les anciens Etats membres de l'UE ont pour la plupart un parc de moindre qualité que les nouveaux Etats membres, les pays candidats et les pays de la CEI. Le fait qu'il soit délivré relativement moins

d'autorisations EURO IV prouve que la demande d'autorisations CEMT reste inférieure au nombre d'autorisations allouées parce que ces autorisations représenteraient autrement une plus large proportion du nombre total d'autorisations délivrées. Cette situation s'explique par la faiblesse de la demande d'autorisations provenant des pays du groupe UE 15+3.

### **Utilisation des autorisations**

La figure 4 ventile les autorisations délivrées de 2004 à 2007 par pays et groupe de pays. La fraction moyenne pondérée des autorisations utilisées a au total légèrement diminué au cours de la période considérée. Le taux d'utilisation a diminué nettement dans le groupe UE 15+3 jusqu'à tomber au niveau moyen pondéré de 17 % en 2007 alors qu'il a été d'environ 90 % au moins dans le groupe des nouveaux Etats membres de l'UE et a atteint une fois de plus un niveau plus élevé encore, d'environ 95 % en fait, dans les pays candidats et les pays de la CEI. Le même phénomène s'observe facilement dans l'utilisation des autorisations nationales. Sauf en Italie et en Autriche où un régime spécial préside à l'attribution des autorisations, l'utilisation des autorisations reste limitée puisqu'elle est inférieure à 50 % pour 15 des 18 pays du groupe UE 15+3 (les données relatives au Liechtenstein font défaut) et inférieure même à 20 % pour 12 de ces pays. La raison en est que les opérateurs communautaires n'ont guère besoin d'autorisations habilitant à effectuer du transport international en dehors de l'UE parce que le trafic tiers entre pays à faibles revenus ne les attire pas. A l'inverse, et à l'exception notoire de la Roumanie, de Malte, de l'Albanie, du Monténégro et de l'Arménie, le taux d'utilisation des autorisations est très élevé dans les autres groupes de pays. En résumé, la figure révèle une fois de plus l'importance croissante que les pays Membres de la CEMT du centre et de l'est accordent aux autorisations CEMT.

Figure 4. Utilisation des autorisations annualisées de 2004 à 2007



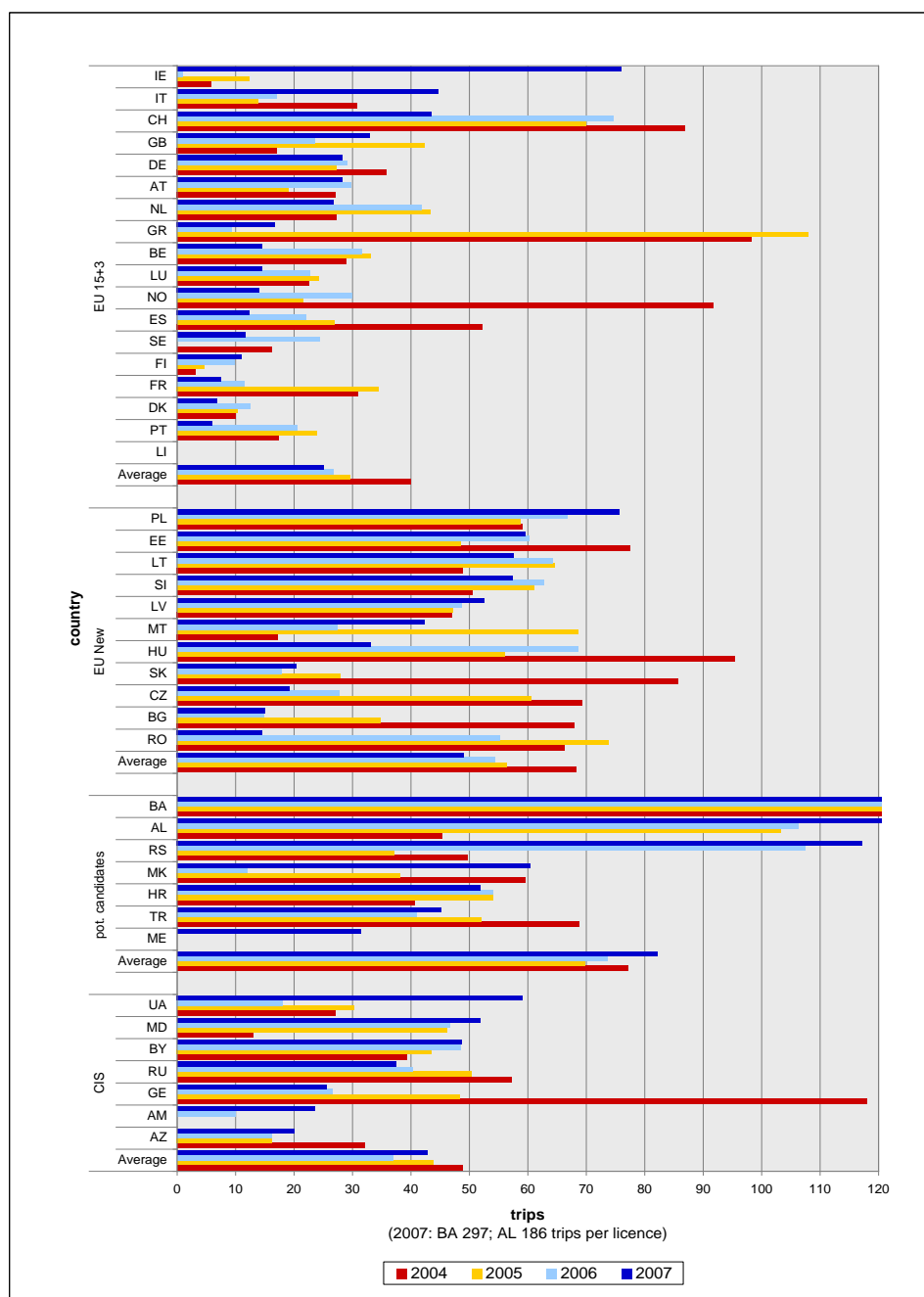
Source : données FIT



## Nombre de voyages

La figure 5 illustre l'évolution du nombre annuel de voyages effectué par autorisation annualisée tel qu'il a pu être calculé au départ de données fournies par le FIT.

Figure 5. Nombre annuel de voyages effectués par autorisation annualisée de 2004 à 2007

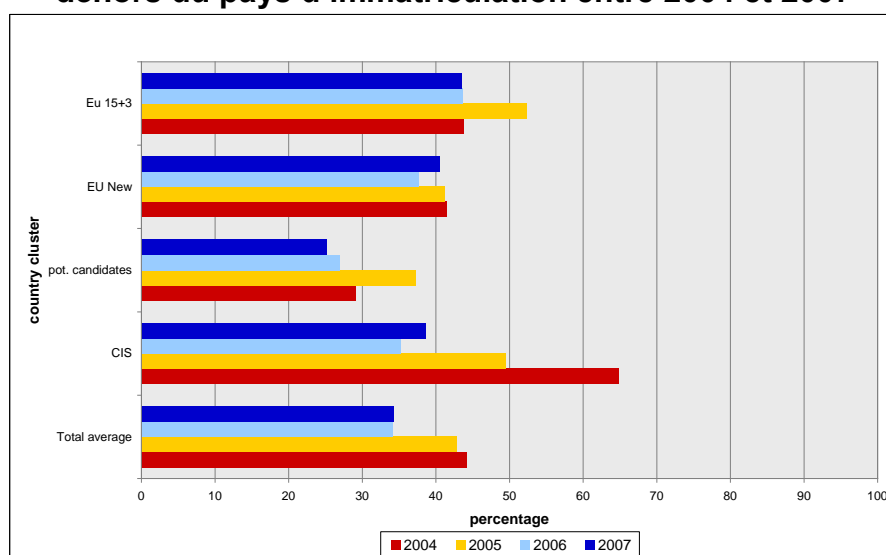


Source : données FIT

Les moyennes pondérées calculées pour les différents groupes de pays montrent qu'en 2007, le nombre annuel de voyages par autorisation a été relativement élevé dans les pays candidats, en raison essentiellement des chiffres exceptionnels de la Bosnie – Herzégovine (297) et de l'Albanie (186), et plutôt bas (25.1) dans les pays UE 15+3, sans doute parce que quelques voyages internationaux seulement y ont été effectués sous le couvert d'une autorisation CEMT. Rien n'est toutefois dit de la longueur moyenne des voyages. Le kilométrage qui peut être parcouru sous le couvert d'une autorisation étant évidemment limité, il est permis de penser que la distance parcourue est d'autant plus courte que le nombre annuel de voyages est élevé. Dans le cas de la Bosnie – Herzégovine, un carnet de route porte témoignage de nombreux voyages vers des pays limitrophes.

La figure 6 donne un aperçu de l'évolution du « trafic tiers », en l'occurrence les transports effectués entre deux pays tiers et les voyages à vide, entre 2004 et 2007. Ce type de trafic a nettement diminué en 2006, à la suite vraisemblablement de l'entrée en vigueur de la « règle des trois voyages ». La moyenne pondérée des deux groupes UE est restée stable tandis que la part du trafic tiers effectué sous le couvert d'autorisations CEMT par des opérateurs des pays candidats a diminué d'environ 10 points entre 2005 et 2006 et que la part des transports effectuées par des opérateurs des pays de la CEI en dehors de leur pays d'établissement a dégringolé de 14 points pour ne plus représenter que 36 % de l'ensemble de leurs voyages. Par ailleurs, la part moyenne pondérée du trafic tiers a diminué de 9 points entre 2005 et 2006 dans toutes les régions puisqu'elle est passée de 43 % en 2005 à 34 % en 2006. Ce recul témoigne du fait que la règle des trois voyages est discriminatoire pour les opérateurs des pays situés à la périphérie de la zone CEMT (la Russie est tombée de 43 % en 2005 à 15 % en 2006 et l'Albanie de 89 % à 69 %) parce qu'il leur est difficile de trouver du fret de retour.

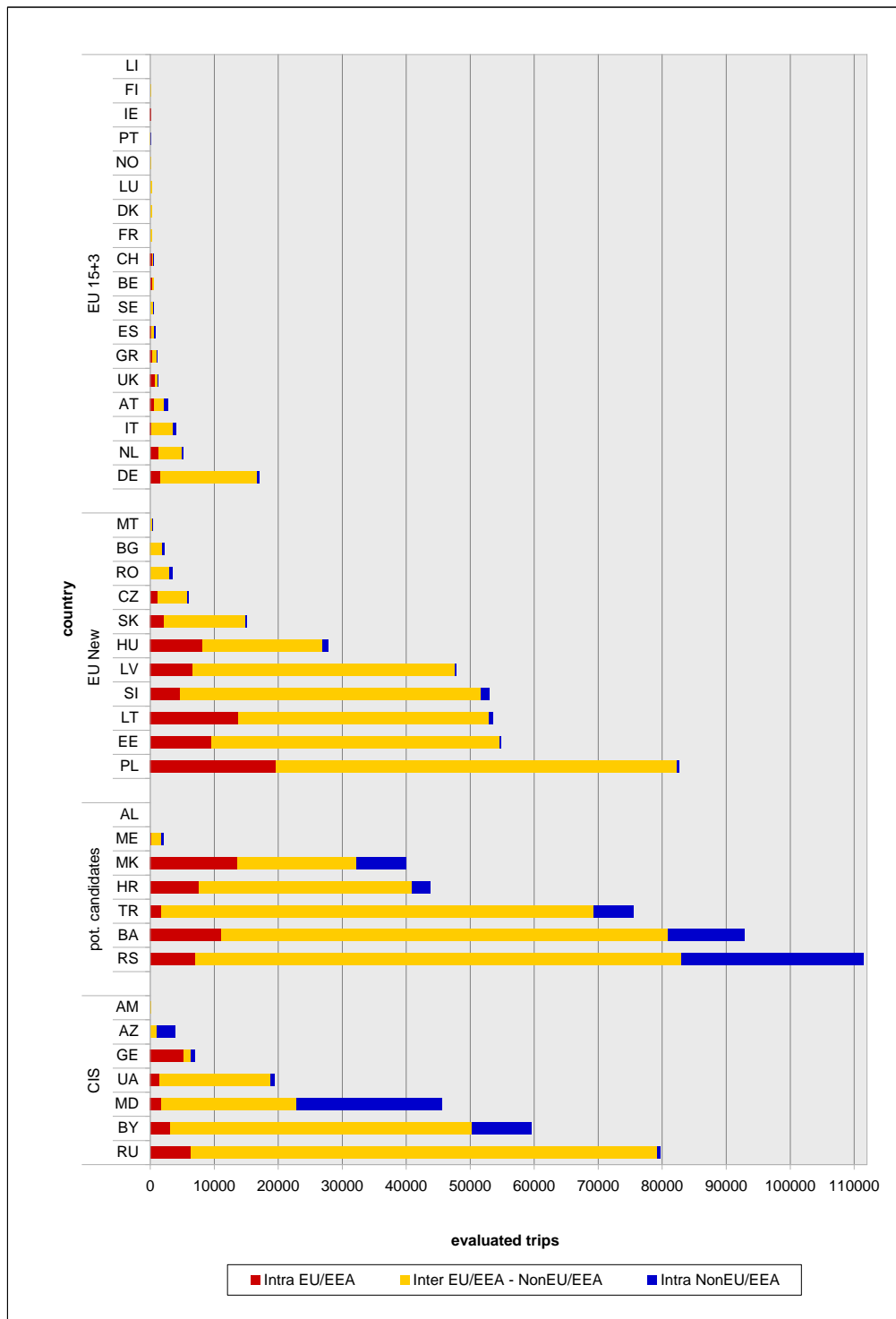
Figure 6. **Evolution de la part des voyages effectués (en charge ou à vide) en dehors du pays d'immatriculation entre 2004 et 2007**



Source : données FIT

Les données rassemblées dans la figure 7 confirment la conclusion ci-dessus. Le diagramme répartit les voyages entre les trois relations géographiques : il indique en rouge les voyages intracommunautaires, en bleu les voyages effectués en dehors de l'UE et en jaune les voyages effectués entre des Etats membres de l'UE et des pays tiers. Ces derniers voyages sont les plus nombreux. Il apparaît clairement que les transporteurs des Etats membres tant anciens que nouveaux de l'UE ne roulent pas beaucoup entre des pays Membres de la CEMT qui n'appartiennent pas à l'UE. L'utilisation par les transporteurs communautaires d'autorisations CEMT pour effectuer des transports intracommunautaires qui pourraient être couverts par des autorisations communautaires est un fait quelque peu incompréhensible. Il semble normal que les opérateurs des pays candidats et des pays de la CEI cherchent à faire du transport intracommunautaire sous le couvert d'autorisations CEMT, mais n'y arrivent que dans une mesure manifestement limitée à cause sans doute de la règle des trois voyages. La conclusion est confirmée par la diminution progressive significative de la part prise par les déplacements intracommunautaires dans le nombre total de voyages des opérateurs des pays de la CEI (48.7 % en 2004, 30.8 % en 2005, 8.5 % en 2006 et 8.3 % en 2007) et, dans une moindre mesure, par ceux des pays candidats (de 16.6 % en 2004 à 11.3 % en 2007). Les accords bilatéraux entre pays de la CEI (UA et RU par exemple) pourraient expliquer pourquoi les transports effectués dans les pays hors UE sous le couvert d'autorisations CEMT sont peu nombreux. L'énormité du nombre de voyages effectués par des opérateurs établis dans des pays candidats s'explique par la multiplicité des trajets courts (mise en lumière par les carnets de route) et en partie aussi par les possibilités qu'ils ont, du fait de la position privilégiée qu'ils occupent, d'assurer des services de transport tant à l'intérieur des trois relations géographiques qu'entre elles.

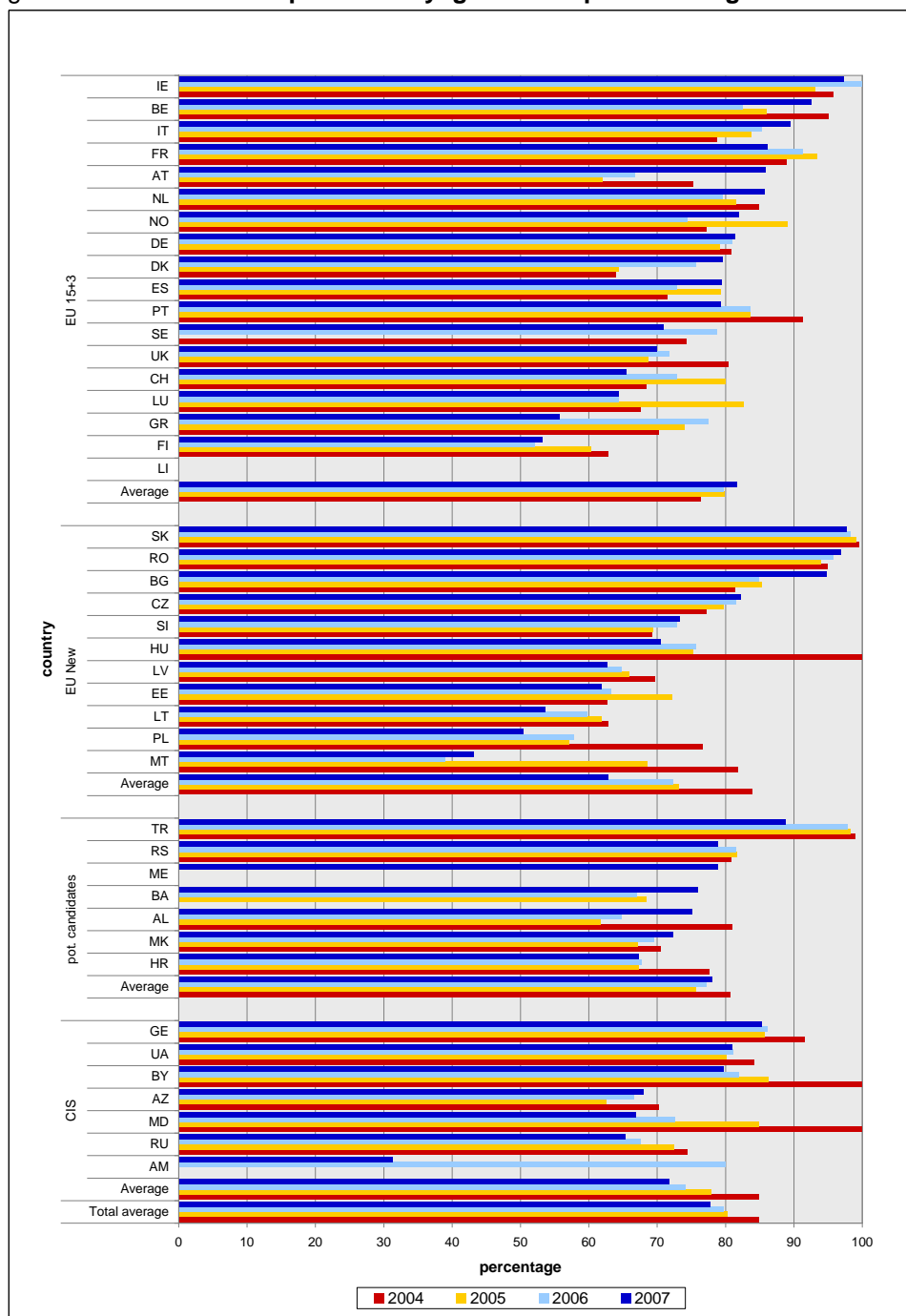
Figure 7. Transports effectués dans l'UE/ entre l'UE et des pays tiers/ entre des pays tiers en 2007



Source : données FIT

La part des voyages en charge (figure 8) est revenue de 85 % en 2004 à 78 % en 2007 et a donc diminué de **7 points**. Le recul est particulièrement marqué dans les nouveaux Etats membres de l'UE (recul de 21 points sanctionnant une retombée de 84 à 63 %) tandis que les voyages effectués sous le couvert d'autorisations par les opérateurs des anciens Etats membres de l'UE ont légèrement augmenté (de 5 points).

Figure 8. **Evolution de la part des voyages accomplis en charge de 2004 à 2007**



Source : données FIT

Le nombre de voyages à vide est minime (10 %) dans quelques pays, notamment en Irlande et en Belgique à l'ouest et en Slovaquie, en Roumanie et en Bulgarie à l'est.

## 5. IMPORTANCE DES AUTORISATIONS CEMT

Comme il l'a déjà été exposé dans les chapitres précédents, il est difficile de trouver une base statistique solide sur laquelle appuyer l'évaluation quantitative de l'importance du contingent CEMT sur les marchés de transport. Les statistiques du transport de marchandises par route du FIT et d'Eurostat sont, avec les données rassemblées dans le rapport sur les transports européens de ProgTrans, ce qu'il y a de mieux pour estimer les deux indicateurs des parts de marché présentés dans ce chapitre. Il semble permis de penser que les statistiques du FIT donnent une image suffisamment complète et fiable de l'utilisation des autorisations CEMT, mais une analyse de marché doit aller plus loin et rassembler des chiffres fiables représentatifs du trafic (origine et destination des voyages, tonnage (éventuellement nul) transporté) afin d'en évaluer l'efficacité. Un certain nombre de carnets de route venant de plusieurs pays différents ont été examinés dans cette optique, mais cet examen a amené à conclure qu'une exploitation minutieuse des données des carnets de route détenues par le Secrétariat du FIT ne donnerait pas les résultats escomptés parce que bon nombre de ces carnets présentent des lacunes en ce sens qu'ils ne répertorient pas les voyages à vide et que l'échantillon ne serait donc pas représentatif. Les auteurs se sont donc appuyés sur certains résultats de l'étude réalisée par NEA pour la CEMT en 2004 (CEMT/CS/TR(2004)6).

### Efficiences des transports dans la zone CEMT

Les **transports effectués sous le couvert d'autorisations CEMT** en 2007 semblent avoir atteint les **33 milliards de tonnes/kilomètre** (22 334 autorisations annualisées (FIT), 102 000 km par an (NEA 2004) et charge moyenne de 14.5 tonnes (NEA 2004)).

La mise en rapport de ce trafic avec le trafic international de marchandises par route enregistré dans la zone CEMT qui semble pouvoir être chiffré à quelque 660 milliards de tonnes/kilomètre <sup>13</sup> amène à conclure que **la part (maximale) de marché était de l'ordre de 5 %**.

### Transports effectués par des véhicules non communautaires dans l'UE

Le second indicateur est constitué par la part du marché du transport intracommunautaire de marchandises détenue par les transporteurs de pays Membres

---

13. dont 568 milliards de tkm pour les pays UE 26 (Eurostat) et 92 milliards de tkm pour les pays Membres de la CEMT qui ne font pas partie de l'UE (20 % environ du trafic total assuré par les opérateurs de ces pays).

de la CEMT qui ne font pas partie de l'UE. Les chiffres du tableau 4 ci-dessous concernent l'année 2007.

**Tableau 4. Parts de marché des véhicules non communautaires circulant dans l'UE sous le couvert d'autorisations CEMT (2007)**

	Candidats	Pays CEI	Tous pays hors UE	Source
Autorisations utilisées (annualisées)	4998	6297	11295	<i>Statistiques FIT</i>
x kilométrage annuel estimatif par autorisation	124000			<i>FIT/NEA (2003)</i>
x taux de chargement estimatif, voyages à vide inclus (t)	14.5			
<b>trafic annuel maximum (milliards tkm)</b>	<b>8.986</b>	<b>11.322</b>	<b>20.308</b>	
x part du trafic intracommunautaire (%)	11.3	8.3		<i>Statistiques FIT</i>
<b>trafic intracommunautaire annuel vraisemblable (milliards tkm)</b>	<b>1.015</b>	<b>0.940</b>	<b>1.955</b>	
./. trafic routier international intracommunautaire (milliards tkm)	588			<i>ProgTrans (est.)</i>
<b>part estimative du marché communautaire (%)</b>	<b>0.17</b>	<b>0.16</b>	<b>0.33</b>	

Le calcul part du nombre d'autorisations CEMT annualisées <sup>14</sup> utilisées tel qu'il ressort de l'étude statistique de l'utilisation du contingent CEMT réalisées par le FIT. Chacune de ces autorisations est censée être utilisée pour effectuer 1.8 million tkm en moyenne, c'est-à-dire parcourir 124 000 km en moyenne par an avec une charge moyenne de 14.5 tonnes (voir CEMT/CS/TR(2004)6, p. 24). La fraction du trafic total des véhicules des pays candidats et des pays de la CEI représentée par les transports qu'ils effectuent sur le territoire de l'UE est ensuite calculée en utilisant les pourcentages indiqués dans l'étude statistique du FIT, c'est-à-dire 11.3 % pour les véhicules des pays candidats et 8.3 % pour ceux des pays de la CEI. La moyenne pondérée s'élevant à 9.6 % pour l'ensemble des véhicules non communautaires, ceux-ci inscrivent un trafic purement intracommunautaire (chargement et déchargement sur le territoire de l'UE) de 1.955 milliard tkm à leur actif. Ce trafic est, enfin, mis en rapport avec la totalité du trafic international intracommunautaire que ProgTrans chiffre à 588 milliards tkm pour 2007 (prévisions à court terme fondées sur des chiffres de 2005 et en partie aussi de 2006).

14. 12 autorisations à durée de validité limitée (1 mois) sont converties en une autorisation annuelle.

**Ce calcul fixe à 0.33 % la part du marché des transports intracommunautaires détenue en 2007 par des véhicules non communautaires circulant sous le couvert d'autorisations CEMT. Cette part était de 0.79 % en 2005, avant l'entrée en vigueur de la règle des trois voyages, à une époque où les véhicules de la CEI prenaient à leur compte une plus grande part des transports intracommunautaires.**

Il est par contre impossible de déterminer de façon sûre la part du marché du transport international hors UE détenue par les véhicules communautaires utilisant des autorisations CEMT parce qu'il n'y a pas de statistiques du transport international de marchandises pour les pays qui ne font pas partie de l'UE. Les statistiques d'Eurostat indiquent qu'en 2005, les poids lourds immatriculés dans l'UE ont réalisé 43 milliards de tonnes/kilomètre en dehors de l'UE (48 % imputables aux véhicules UE 15 et 52 % aux véhicules UE 10) en utilisant des autorisations bilatérales et multilatérales. Les transporteurs routiers des 12 nouveaux Etats membres de l'UE ont absorbé, comme l'on pouvait s'y attendre, le plus gros de l'augmentation des échanges est – ouest. En 2005, les poids lourds lettons, lituaniens, estoniens et polonais ont réalisé respectivement 40, 34, 28 et 15 % de leur trafic international en dehors de l'UE alors que les véhicules des pays occidentaux ne réalisent qu'une part minime, et souvent même décroissante, de leur trafic en dehors de l'UE (7 % pour l'Allemagne, 4 % pour la France et 1 % à peine pour le Portugal).

Le tableau 5 donne un aperçu des transports effectués par des véhicules communautaires en dehors de l'UE sous le couvert d'autorisations CEMT comme le tableau 4 l'avait fait pour les véhicules non communautaires circulant sous le couvert d'autorisations CEMT.

**Tableau 5. Parts de marché des véhicules communautaires circulant en dehors de l'UE sous le couvert d'autorisations CEMT (2007)**

	UE 15	UE 12	UE 27	Source
Autorisations utilisées (annualisées)	2103	8936	11039	<i>Statistiques FIT</i>
x kilométrage annuel estimatif par autorisation	102000			<i>FIT/NEA (2003)</i>
x taux de chargement estimatif, voyages à vide inclus (t)	14.5			
<b>trafic annuel maximum (milliards tkm)</b>	<b>3.110</b>	<b>13.216</b>	<b>16.327</b>	
x part du trafic intracommunautaire (%)	6.3	1.4		<i>Statistiques FIT</i>
<b>trafic intracommunautaire annuel vraisemblable (milliards tkm)</b>	<b>0.196</b>	<b>0.185</b>	<b>0.381</b>	
./. trafic routier international intracommunautaire (milliards tkm)	42.8			<i>ProgTrans (est.)</i>
<b>part estimative du marché communautaire (%)</b>	<b>0.46</b>	<b>0.43</b>	<b>0.89</b>	



Les hypothèses sont identiques, si ce n'est que le kilométrage annuel moyen parcouru sous le couvert d'une autorisation est moins long (102 000 km en 2004 d'après les calculs de NEA). Le trafic international routier entre pays Membres de la CEMT qui ne font pas partie de l'UE représente 10 % de l'ensemble du trafic marchandises des pays hors UE.

**Les véhicules immatriculés dans l'UE prennent donc 0.9 % des transports effectués dans les pays hors UE à leur compte. Cette part de marché excède la part du marché des transports intracommunautaires détenue par les transporteurs non communautaires.**

Les indicateurs présentés ci-dessus donnent certes des ordres de grandeur plutôt que des résultats exacts fiables, mais n'en donnent pas moins clairement à entendre que :

**Les poids lourds des pays hors UE effectuant du transport international de marchandises par route sur le territoire de l'UE sous le couvert d'une autorisation multilatérale CEMT ne prennent à l'heure actuelle qu'une petite fraction, nettement inférieure à 1 %, du trafic intracommunautaire à leur compte.** Le pourcentage pourrait en réalité se situer même en deça de celui qui est indiqué dans le tableau ci-dessus parce que le kilométrage annuel parcouru par autorisation serait plutôt nettement inférieur à celui qui y est mentionné étant donné que beaucoup de poids lourds disposent à la fois d'autorisations bilatérales et d'autorisations CEMT qu'ils n'utilisent que pour les voyages pour lesquels ils n'ont pas d'autorisation bilatérale. **Les poids lourds communautaires circulant sous le couvert d'une autorisation CEMT détiennent en revanche une part plus grande, mais néanmoins légèrement inférieure à 1 %, du marché extracommunautaire du transport international de marchandises par route.**

## 6. EVALUATION DU FONCTIONNEMENT DU CONTINGENT CEMT

L'évaluation du fonctionnement du contingent CEMT se fonde sur l'analyse quantitative, d'une part, et sur les enseignements tirés d'interviews des principaux acteurs, d'autre part. Ces interviews ont été menés face à face, par téléphone et par envoi de questionnaires aux ministères des transports, aux organismes chargés de la délivrance des autorisations et aux associations nationales de transporteurs routiers

- du Danemark, de France, d'Allemagne, des Pays-Bas et du Liechtenstein,
- de la République tchèque, d'Estonie et de Lettonie,
- de Turquie,
- du Belarus, de Géorgie et de Russie.

Le questionnaire est reproduit dans l'annexe 3. L'évaluation a été réalisée en analysant les forces et les faiblesses observables à l'heure actuelle ainsi que les opportunités et les risques dont l'avenir semble porteur<sup>15</sup>. Ce type d'analyse permet généralement de faire l'inventaire conjoint de tous les aspects positifs et négatifs si tous les intéressés savent se mettre d'accord sur l'évaluation fondamentale de chaque aspect. Là où il y a conflit d'intérêts, ces intérêts doivent être mis en évidence parce que l'analyse ne jouerait autrement pas son rôle.

Tous les acteurs conviennent que le contingent CEMT a pour objectif premier de **faciliter les échanges en assurant la prestation de services de transport appropriés tout en améliorant leur efficacité et leur bilan environnemental ainsi que la sécurité routière**. L'analyse des forces, des faiblesses, des opportunités et des risques s'inscrit dans ce contexte.

---

15. Ce type d'analyse est une méthode de planification stratégique utilisée pour évaluer les forces et les faiblesses d'un projet ou d'une entreprise ainsi que les opportunités offertes et les risques présentés par ce projet ou cette entreprise. Elle consiste à cerner son objectif et à identifier les facteurs internes et externes qui permettent ou ne permettent pas de l'atteindre. La paternité de cette analyse est attribuée à Albert Humphrey, qui a mené pendant les années 60 et 70 un projet de recherche à l'Université Stanford en se fondant sur des données provenant d'entreprises figurant dans la liste Fortune 500 (source : [http://en.wikipedia.org/wiki/SWOT\\_analysis](http://en.wikipedia.org/wiki/SWOT_analysis) )

Tableau 6. **Forces, faiblesses, opportunités et risques mis en lumière par l'analyse quantitative et les interviews**

<b>Analyse des forces, des faiblesses, des opportunités et des risques du contingent multilatéral CEMT</b>	
<p><b>FORCES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bon outil de promotion des véhicules modernes et propres, avec impact positif sur l'environnement et la sécurité</li> <li>• Facilitation du transport là où les autorisations bilatérales sont difficiles à obtenir ; plus faciles à utiliser que les autorisations bilatérales (raccourcissement du temps, plus de souplesse)</li> <li>• Libre choix de l'itinéraire le plus rapide/le plus court</li> <li>• Bon outil de recherche de nouveaux marchés</li> <li>• Complément utile des autorisations bilatérales</li> <li>• Modicité du contingent par rapport au marché et absence de risque de distorsion des marchés en cause</li> <li>• Permet aux opérateurs des pays hors UE de concurrencer quelque peu les transporteurs communautaires</li> <li>• Diminution du nombre de voyages à vide et, partant, des coûts de transport pour les chargeurs</li> </ul>	<p><b>FAIBLESSES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inadaptation totale ou partielle aux besoins réels (70 % seulement des autorisations sont utilisées)</li> <li>• Répartition déséquilibrée du contingent de base</li> <li>• Pénalisation des opérateurs des régions périphériques par la règle des trois voyages</li> <li>• Contrôle difficile du bon usage des autorisations</li> <li>• Manque d'harmonisation des contrôles (laissés aux administrations nationales)</li> <li>• Les conflits d'intérêts entre pays Membres empêchent de trouver rapidement les compromis nécessaires à l'optimisation du système et à son alignement sur les besoins.</li> <li>• La limitation des autorisations à 6 semaines et par la suite à 3 voyages en charge en dehors du pays d'immatriculation est préjudiciable à la prévention des voyages à vide et à la réduction des coûts de transport</li> </ul>
<p><b>OPPORTUNITES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmentation des échanges entre les pays Membres de la CEMT</li> <li>• Prêt temporaire d'autorisations aux pays dans le besoin</li> <li>• Redistribution et/ou augmentation du contingent entraînant une réduction des coûts de transport et une amélioration du bilan environnemental du transport de marchandises par route</li> <li>• Levée des restrictions actuelles (règle des 3 voyages)</li> <li>• Augmentation prudente du contingent global</li> <li>• Extension à d'autres pays à la faveur par exemple de leur adhésion à la CEMT</li> </ul>	<p><b>RISQUES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elargissement de l'UE</li> <li>• Négociation par la Commission européenne d'un système remplaçant les accords bilatéraux</li> <li>• Autorisations bilatérales universelles *</li> <li>• Imprécision du statut juridique des autorisations CEMT *</li> </ul> <p><i>* Ce risque a été évoqué au cours d'une interview, mais n'a pas pu être explicité plus avant.</i></p>

Les différents points présentés dans le tableau 6 ci-dessus méritent quelques explications.

### **FORCES**

- Toutes les parties soulignent que le contingent CEMT contribue utilement à la création d'un parc de véhicules modernes et plus propres. Il incite, notamment dans les pays hors UE où il n'est pas à la hauteur de ses possibilités d'utilisation, à investir dans des véhicules modernes pour obtenir davantage d'autorisations par le biais des multiplicateurs et des bonus. Tous conviennent de la réalité de son impact positif sur l'environnement et la sécurité.
- La quête des autorisations bilatérales est souvent une épreuve de longue haleine. Les autorisations CEMT facilitent le transport en évitant les temps d'attente inutiles. Elles donnent en outre plus de souplesse aux opérations de transport.
- Cette souplesse offre aux transporteurs la faculté d'emprunter des itinéraires plus courts et plus rapides ou de charger en cours de trajet et au pied levé du fret susceptible de leur ouvrir des portes pour plus tard.
- Les autorisations CEMT sont souvent tenues pour être, eu égard à leurs avantages, des compléments utiles plutôt que des concurrentes des autorisations bilatérales.
- Le contingent permet aux opérateurs des pays qui ne font pas partie de l'UE de concurrencer dans une certaine mesure les transporteurs communautaires. Comme le marché est énorme et que les autorisations CEMT sont peu nombreuses, ces autorisations n'ont pas le pouvoir de fausser le fonctionnement du marché et ne peuvent pas être considérées comme porteuses de menaces de concurrence déloyale.
- Le contingent fait gagner les transports en efficacité (moins de voyages à vide) et les rend moins coûteux pour les chargeurs si cet effet n'est pas réduit à néant par des réglementations restrictives.

### **FAIBLESSES**

- L'analyse de l'utilisation des autorisations CEMT révèle que les opérateurs utilisent en moyenne moins de 70 % des autorisations actuellement attribuées. Leur utilisation a diminué de moitié dans les pays UE 15+3 ces quatre dernières années puisqu'elle est tombée d'un peu moins de 50 % en 2004 à moins de 25 % en 2007. Il est évident qu'il n'y a pas encore de bon mécanisme de « distribution adaptée aux besoins ». La frontière entre les pays qui devraient en avoir plus et ceux qui devraient en avoir moins suit assez fidèlement le tracé de l'ancien rideau de fer.
- Les statistiques font clairement apparaître que la règle actuelle des trois voyages pénalise plus particulièrement les opérateurs des régions périphériques (pays de

la CEI, pays scandinaves, Royaume-Uni/Irlande, péninsule ibérique, Italie, Grèce et Turquie). Le nombre de voyages par autorisation en porte témoignage. La restriction a moins d'impact sur les pays des Balkans aujourd'hui entourés d'Etats membres de l'UE où le nombre de voyages par autorisation est particulièrement élevé dans le cas des autorisations délivrées en Bosnie – Herzégovine, en Albanie et en Serbie.

- Certains acteurs avancent qu'il est difficile de contrôler le respect des conditions d'utilisation des autorisations, celui de la règle des trois voyages en particulier, et que les contrôles (laissés à l'appréciation des administrations nationales) ne sont à ce jour par réellement harmonisés.
- Les acteurs pointent, enfin, du doigt la lenteur de l'élaboration de compromis acceptables par les 43 pays Membres. Les conflits d'intérêts entre pays Membres empêchent toute adaptation rapide aux besoins et toute optimisation du système.

### **OPPORTUNITES**

- La plupart des interviewés estiment que le contingent CEMT est un outil précieux qui doit être renforcé plutôt qu'émoussé. Cela étant acquis, certains acteurs pensent que les pays qui n'utilisent pas toutes leurs autorisations pourraient « prêter » leur excédent, à titre temporaire, aux pays qui en manquent. D'autres songent aussi à une redistribution des autorisations CEMT inutilisées entre les pays qui n'en ont pas assez.
- Plusieurs interviewés ont trouvé qu'il serait intéressant de libéraliser complètement le transport de marchandises par route dans toute l'Europe, mais certains pays UE 15 souhaitent brider la concurrence des pays tiers à l'intérieur de l'UE.
- Les pays qui n'ont pas assez d'autorisations demandent une augmentation du contingent, mais admettent que cette augmentation devrait être progressive.
- L'extension du système à d'autres pays a la faveur de la plupart des acteurs, notamment de ceux qui en tireraient le plus grand profit. Les relations commerciales se densifient avec les pays du corridor TRACECA (route de la soie), notamment le Kazakhstan, l'Ouzbékistan et plus tard sans doute la Chine, ainsi qu'avec le Maroc et probablement aussi la Mauritanie vers le sud-est. Les acteurs semblent toutefois ne pas avoir d'avis tranché sur la question de savoir si cette extension nécessite un élargissement de la CEMT ou peut s'opérer sans adhésion formelle obligatoire.

## **RISQUES**

Les risques ne sont généralement pas considérés comme « mortels », mais comme des facteurs dommageables à la valeur des autorisations CEMT.

- Tout élargissement de l'UE se répercute sur la répartition du contingent CEMT parce que les transporteurs routiers des nouveaux Etats membres de l'UE peuvent circuler sur tout le territoire de l'UE sous le couvert d'autorisations communautaires. (Après l'élargissement de 2004, les opérateurs des nouveaux Etats membres semblent être bien placés pour effectuer des transports entre les pays UE et hors UE et maximisent donc pour la plupart l'exploitation de leurs autorisations CEMT, dont l'utilisation sera donc vraisemblablement réduite dans les pays UE 15+3).
- Les Etats membres de l'UE ont refusé jusqu'ici de charger la Commission européenne de négocier des accords bilatéraux en leur nom et ne semblent pas devoir changer d'avis à ce propos dans un avenir proche.
- Un interviewé d'un pays UE 15 pense que l'émergence d'autorisations bilatérales universelles combinant les autorisations bilatérales traditionnelles avec des autorisations de transit et des autorisations de trafic tiers serait de nature à réduire l'importance des autorisations multilatérales CEMT. Il semble improbable qu'un grand système de permis universels puisse être mis en œuvre sans accord multilatéral. La question n'a toutefois pas pu être approfondie dans le cadre de la présente étude.
- Un autre interviewé avance que le statut juridique des autorisations CEMT n'est pas tout à fait clair et que cette imprécision pourrait un jour avoir des conséquences négatives. Cette question sort elle aussi du cadre de la présente étude.

## **Conclusions**

Il est possible de tirer de l'analyse ci-dessus les premières conclusions suivantes :

- Tous conviennent que :
  - le contingent a un impact limité, mais positif sur les échanges internationaux,
  - le contingent a un impact positif sur l'environnement et la sécurité routière,
  - les autorisations multilatérales CEMT complétant les autorisations bilatérales ont pour avantage de laisser choisir librement l'itinéraire approprié et effectuer des voyages non programmés pour saisir des opportunités qui ne se matérialiseraient autrement pas et de réduire le volume des formalités administratives,

- le processus décisionnel présidant à la répartition du contingent ainsi qu'à la modernisation et la libéralisation du système est complexe,
- le système du contingent pourrait avantageusement être étendu aux pays voisins de la zone CEMT actuelle (43 membres).
- Les acteurs ne peuvent en revanche pas se mettre d'accord sur :
  - l'opportunité d'une libéralisation complète de l'utilisation des autorisations CEMT,
  - l'efficacité de l'harmonisation des contrôles et des sanctions,
  - la question de savoir si l'entrée en vigueur de la règle des six semaines et son remplacement ultérieur par la règle des trois voyages a fait augmenter la proportion des voyages à vide ou, plutôt, du nombre de véhicules/kilomètre accomplis à vide, bien que les statistiques FIT qui témoignent de la diminution de la proportion des transports effectués en dehors du pays d'immatriculation puissent être interprétés différemment (voir figures 6 et 8).

## **7. OPTIONS POUR L'AVENIR**

### **Libéralisation du transport de marchandises par route**

Les quinze années de libéralisation du transport de marchandises par route dans l'Union européenne ont prouvé que cette politique a été bénéfique non seulement aux échanges, notamment internationaux, mais aussi aux transports dans leur ensemble et aux transports de marchandises par route en particulier. L'évolution a dû s'accompagner de la mise en œuvre d'un ensemble de règles sociales, techniques et environnementales destinées à prévenir l'impact négatif de l'ouverture du marché et à inscrire le transport de marchandises par route dans un cadre concurrentiel.

Il est évidemment impossible d'isoler et de quantifier l'impact de cette politique des transports parce qu'elle n'est qu'un volet de la politique de création d'un marché intérieur européen. L'élargissement de l'UE en 2004, objet de toutes les craintes du secteur privé dans son ensemble et du secteur des transports en particulier, n'a pas causé les perturbations attendues.

Une analyse quantitative réalisée il y a une dizaine d'années à la demande du ministère fédéral allemand des transports atteste des avantages procurés par la

libéralisation de l'UE au secteur des transports <sup>16</sup>. L'analyse, réalisée par identification de chaînes d'impacts et estimation des impacts par des experts et des acteurs directement intéressés, est arrivée à la conclusion que pour le secteur routier (voyageurs et marchandises), il fallait s'attendre à ce que les coûts (coûts fixes, coûts variables et coûts de main-d'œuvre en particulier) diminuent, la vitesse commerciale moyenne augmente légèrement, le taux d'occupation des véhicules et la qualité de service progressent et les émissions ainsi que, dans une moindre mesure, la fréquence des accidents diminuent <sup>17</sup>. L'étude s'attendait également à ce que la libre fixation des prix et la forte augmentation du cabotage (une prévision qui ne s'est pas matérialisée) entraînent un rétrécissement substantiel des marges.

Les autorités responsables de la concurrence ont manifestement soutenu le processus de libéralisation de l'UE. Les ministres des transports ont pour la plupart adopté une position moins volontariste là en particulier où un secteur professionnel puissant plaidait pour le maintien du statu quo. Du point de vue économique, la libéralisation axée sur l'intensification de la concurrence et assortie de garde-fous contre la concurrence déloyale a fait ses preuves.

L'ouverture des marchés aux transporteurs étrangers doit bien sûr s'accompagner des mesures appropriées pour harmoniser les règles devant encadrer les différents acteurs du marché. Le processus d'harmonisation engagé au sein de l'UE depuis une trentaine d'années – et il reste encore beaucoup à faire – nous a montré à quel point les mesures d'harmonisation peuvent être importantes et combien il peut être difficile de parvenir à un consensus entre les États membres, compte tenu des divergences de leurs intérêts nationaux. Nous avons également appris que dans le développement de nouveaux marchés, l'harmonisation totale des règles ne doit pas être une condition préalable à l'ouverture des marchés. Le processus d'harmonisation doit être mis en œuvre par étapes afin de ne pas compromettre les fondements économiques de l'activité de transport routier. L'objectif est de prévenir la concurrence déloyale et d'améliorer les normes de sécurité. Autrement dit, libéralisation et harmonisation sont complémentaires, mais la libéralisation doit précéder l'harmonisation.

Dans le cadre du transport routier de marchandises, l'harmonisation peut porter sur les aspects suivants :

- **véhicules** : dimensions, poids, normes d'émission, concepts et dispositifs de sécurité, dispositifs de contrôle (par exemple tachygraphe numérique), ....

---

16. Meyer-Rühle O. *et al.* : Einfluss der Liberalisierung von Verkehrsmärkten in den Europäischen Gemeinschaften (EG) auf die volkswirtschaftliche Rentabilität erwogener Massnahmen an der verkehrlichen Infrastruktur für die Eisenbahn, den Kraftfahrzeugverkehr und die Binnenschifffahrt in Deutschland, étude commanditée par le Ministère fédéral des transports, rapport final, Bonn, 28 février 1999.

17. *Ibid*, p. 76.



- **personnel de conduite** : accès à la profession, permis de conduire, normes de formation, règles relatives au temps de conduite maximum et au temps de repos minimum
- **entreprises** : accès à l'activité
- **fiscalité** : taxes sur les véhicules, taxes sur les carburants, redevances d'utilisation
- **contrôle du respect de la réglementation** : procédures de contrôle, classification des infractions, sanctions.

Puisque l'UE est aujourd'hui en train de fixer des normes dans tous ces domaines, la démarche à adopter à moyen et à long terme pour les pays Membres de l'ex-CEMT qui ne sont pas membres de l'UE consiste à s'ajuster aux normes de l'UE, tout au moins pour les véhicules et le personnel de conduite circulant sur le territoire de l'Union. Le système de contingent multilatéral de la CEMT repose sur un certain nombre de ces normes, améliorant ainsi la qualité du transport international. Le Groupe sur le transport routier et le FIT examinent d'autres domaines d'action prioritaire en matière d'harmonisation.

Il importe néanmoins de bien comprendre que la rémunération des chauffeurs ne saurait faire l'objet d'une harmonisation. Les disparités de coûts de production - s'agissant du transport routier, essentiellement des coûts en personnel - et de qualité de service sont le «terrain» de la concurrence dont la libéralisation permettra à terme de bénéficier.

### **Perspectives économiques**

Les crises économiques et financières qui ont démarré en 2007 et plongé beaucoup de pays d'Europe et même du monde entier dans la récession en 2009 ont eu, dès la fin déjà de 2008, un impact négatif sur le commerce international et, partant, la demande de transport. Il est à l'heure actuelle, c'est-à-dire en mars 2009, licite de penser que la situation économique générale sera en 2010 comparable à ce qu'elle était en 2007, à moins qu'elle soit encore un peu plus sérieuse, et impossible aussi de prévoir comment la crise économique va évoluer et à quoi le redressement va ressembler : l'économie mondiale va-t-elle recommencer à progresser comme elle l'avait fait précédemment ou la division internationale du travail va-t-elle restructurer les échanges internationaux, par exemple en les réduisant ?

### **Quatre principes de développement**

Comme il l'a été précisé dans l'introduction, les Ministres de la CEMT ont arrêté, au cours du Conseil de Moscou de mai 2005, quatre principes directeurs pour une évolution à long terme du système de contingent multilatéral :

1. Le contingent doit devenir un symbole de la plus haute qualité dans le transport international par route.

2. Le contingent doit continuer à contribuer à l'amélioration de l'efficacité et à l'ouverture des marchés.
3. Le contingent doit s'accompagner d'un renforcement et d'une harmonisation des contrôles et des sanctions.
4. La distribution du contingent doit se fonder sur les besoins réels et sur une utilisation efficace.

Il a été dit et répété que le contingent incite, par sa conception même, les opérateurs hors UE 15+3 à investir dans des véhicules modernes à faibles émissions et c'est pour cette raison que toutes les parties soulignent la qualité du système de contingent CEMT. Il faut toutefois bien admettre dans le même temps que cette incitation à investir dans de meilleurs véhicules reste vaine dans les pays où le nombre d'autorisations CEMT allouées excède la demande. Tel est plus particulièrement le cas dans des grands pays tels que l'Espagne, le Royaume-Uni et l'Allemagne, mais aussi en Hongrie, en Roumanie et dans la République tchèque où il n'y a presque pas de véhicules EURO IV. Les premier et deuxième principes sont étroitement liés dans ce contexte : il ne doit pas y avoir d'autorisations excédentaires pour préserver la haute qualité du système actuel.

Les ministres n'ont pas précisé ce qu'il y avait lieu d'entendre par « efficacité » dans le deuxième principe. Il paraît évident qu'il s'agit essentiellement de l'efficacité économique liée au niveau auquel la libéralisation intégrale, notamment des accords bilatéraux, devrait porter la concurrence. Les négociations qui ont été menées et les réunions ministérielles qui se sont tenues par la suite ne semblent pas avoir fait progresser les choses. Le risque de concurrence déloyale n'est pas mentionné dans des documents officiels. Il y a évidemment un lien avec le troisième principe (harmonisation et renforcement des contrôles et des sanctions), mais la question sort du cadre de la présente étude. La plupart des acteurs ont donné à entendre que l'absence d'harmonisation des contrôles et des sanctions ne pose pas de problème majeur.

L'« efficacité » est une notion qui doit également être mise en rapport avec l'objectif originel du contingent CEMT, à savoir la réduction des voyages à vide ou des kilométrages parcourus à vide. L'étude du FIT conclut que le passage de la règle des six semaines à celle des trois voyages a été de pair avec une augmentation de la proportion des voyages à vide. Il est besoin d'une étude comparative scientifiquement péremptoire de l'utilisation des autorisations CEMT dans les différents pays pour arriver à des conclusions claires.

Pour traduire le principe qui veut que les autorisations soit attribuées sur la base des besoins réels et d'une utilisation efficace dans les faits, le Groupe de la CEMT sur les transports routiers a défini au terme de longues négociations et le Conseil des Ministres a approuvé ensuite en 2005 et 2006 dix critères appelés, avec leur indice de pondération, à donner dans le futur de la transparence à la répartition du contingent entre les pays. Le Groupe a également suggéré d'appliquer à titre de test ces critères pendant le prochain exercice de répartition du contingent.

Tableau 7. **Critères de répartition du contingent de base à appliquer à partir de 2010**

Numéro	Description du critère	Pondération
1	Volume des transports de marchandises par route (en tonnes/kilomètre) effectués par	2.3
2	Contribution au budget CEMT/FIT (moyenne sur 3 années)	1.8
3	Produit intérieur brut (PIB) (moyenne sur 3 années)	1.4
4	Croissance annuelle du PIB (moyenne sur 3 années)	1.4
5a	Population 2006	1.1
5b	Superficie (km <sup>2</sup> ) 2006	1.2
6	Utilisation des autorisations CEMT (en % du nombre d'autorisations allouées)	2.1
7	Utilisation des carnets TIR (en % du total)	1.8
8	Volume total des échanges de marchandises (moyenne sur 3 années)	2.0
9	Echanges extérieurs à la zone EEE/CH (valeur en 2006)	2.0

Source : ITF/TMB/TR(2008)10

Le tableau rassemble des indicateurs qui existent pour tous les pays Membres de la CEMT. Le rapport que ces indicateurs ont avec les besoins réels et l'efficacité de l'utilisation est difficile à établir. La notion de « besoin réel » n'a pas été définie et n'est, il est vrai, pas facile du tout à définir, si tant est qu'elle puisse l'être. Comme les autorisations multilatérales confèrent la faculté d'opérer sur des marchés qui ne sont pas liés au pays d'immatriculation du véhicule, les « besoins réels » sont un principe sans doute inapproprié dans ce contexte.

L'utilisation des carnets TIR, exprimée en termes absolus plutôt que relatifs, est une bonne variable de substitution (elle est toutefois inutilisable pour des raisons de confidentialité des données).

La notion d'« utilisation efficace » est plus facile à définir. Elle se traduit dans la liste ci-dessus en termes de proportion utilisée des autorisations CEMT délivrées. La notion d'autorisation utilisée est toutefois synonyme dans cette terminologie d'autorisation délivrée à un transporteur par les autorités du pays Membre et rien ne dit donc comment et dans quelle mesure l'opérateur utilise cette autorisation. Le meilleur indicateur semble bien être celui qui combinerait le nombre de tonnes/kilomètre, une grandeur calculable au départ des données qui figurent dans les carnets de route (s'ils sont correctement remplis), avec un facteur représentatif des émissions du véhicule (il

convient de souligner que les autorisations ne sont pas liées à un véhicule particulier et peuvent être utilisées successivement pour plusieurs véhicules différents de même catégorie).

Les critères liés aux dimensions du pays (superficie, population, économie) semblent être superflus si les autres données disponibles sont suffisantes.

## Conclusions

- Les autorisations multilatérales CEMT contribuent dans une mesure importante à remédier aux faiblesses du système assez rigide des autorisations bilatérales. Elles facilitent les transports et, partant, les échanges.
- Le système CEMT est par essence un incitant à l'optimisation de la qualité (en termes de bilan environnemental et de sécurité) des poids lourds. L'incitation a le plus d'effet dans les pays orientaux parce que les contingents y sont limités.
- Le système des autorisations CEMT vise à prévenir les voyages à vide. La règle des trois voyages mise en œuvre à titre temporaire en 2006 a un effet indubitablement restrictif, préjudiciable à l'amélioration de l'efficacité des transports.
- Les statistiques existantes ne permettent pas d'établir avec précision la part du marché hors UE détenue par les poids lourds immatriculés dans l'UE ainsi que la part du marché communautaire détenue par les véhicules immatriculés en dehors de l'UE mais les données disponibles semblent indiquer que la première est plus grande que la seconde. La place occupée par les transporteurs communautaires sur les marchés extracommunautaires du transport international de marchandises par route ne peut pas être déterminée de façon sûre, mais il est possible de dire que la balance penche du côté des opérateurs communautaires, surtout depuis l'élargissement de 2004. Il est par ailleurs évident que la part du marché communautaire détenue par les transporteurs hors UE est minime puisqu'ils prennent moins de 1 % du trafic international intracommunautaire à leur compte. Le contingent n'affecte pas vraiment la concurrence sur les marchés et ne menace donc en aucun cas de perturber le marché du transport international.
- Les critères d'allocation des autorisations aux pays Membres ne sont pas clairement définis. Tel est le cas en particulier de celui qui veut que l'allocation s'aligne sur les « besoins réels ». Certains pays obtiennent aujourd'hui plus d'autorisations qu'ils en ont besoin alors que d'autres pourraient en utiliser davantage. Les conditions d'attribution sont discriminatoires pour les transporteurs des pays de la périphérie qui ont beaucoup de chemin à parcourir, peut-être à vide, pour rejoindre leur pays après leurs trois voyages réglementaires. Il serait sans doute mieux d'attribuer les autorisations de telle sorte qu'elles puissent être utilisées au maximum.

- Les deux paramètres essentiels à prendre en compte pour ce faire sont :
  - le trafic ou la demande effective ou prévisible de transport international de marchandises du pays (pour les Etats Membres de l'UE, uniquement la partie accomplie à destination ou en provenance de pays tiers),
  - l'utilisation effective, exprimée en tonnes/kilomètre par an et optimisée par un système de bonus, des autorisations délivrées.
- L'extension du contingent CEMT à d'autres pays pourrait faciliter les échanges avec ces pays. Le Kazakhstan, l'Ouzbékistan et la Chine semblent présenter de l'intérêt non seulement pour les pays de la CEI et les pays candidats à l'adhésion à l'UE, mais aussi et même pour les Etats membres de l'UE. La Mauritanie et le Maroc présentent de l'intérêt pour les pays de la côte ouest, à savoir le Portugal, l'Espagne et la France.

### Options pour l'avenir

Les réflexions ci-après fondées sur l'analyse évoquée dans le rapport ainsi que sur les conclusions ci-dessus ne peuvent être que provisoires et indicatives. Elles ne sont pas issues d'un modèle quantitatif des marchés en cause.

- Les objectifs définis par les Ministres des transports conservent toute leur pertinence.
- Il existe toute une panoplie de solutions allant de la pleine libéralisation du transport international de marchandises par route en Europe, d'une part, à la rationalisation de la gestion du système du contingent, d'autre part .
- L'utilisation actuelle des autorisations démontre qu'une libéralisation intégrale ne permet vraisemblablement pas d'atteindre l'objectif environnemental. Le système actuel qui assortit le contingent de base de multiplicateurs et de bonus est un moyen efficace d'amélioration de l'efficience environnementale des transports.
- Un système de contingents nationaux est obsolète parce que les « besoins réels » ne peuvent pas être déterminés dans l'environnement international. Un contingent « global », un système séparant le contingent alloué aux pays UE/EEE + CH du contingent des pays hors UE ou un système par groupes semblable à celui qui est analysé dans le rapport semblerait mieux répondre à l'objectif poursuivi. Il serait souhaitable d'y associer la Commission européenne.
- L'attribution des autorisations pourrait être optimisée par un système de marché, par exemple par leur vente aux enchères ou par recours à un autre mécanisme de répartition répondant aux lois du marché.

- Il est nécessaire de contrôler efficacement l'utilisation des autorisations et les marchés de transport pour assurer un fonctionnement harmonieux du système.
- La règle des trois voyages et les autres restrictions quantitatives de même nature sont néfastes à l'efficacité et devraient être évitées.

Les réflexions ci-dessus sont de nature stratégique et ne prétendent pas vouloir présider au prochain exercice de répartition.

La redistribution des autorisations excédentaires semble être, à court terme et eu égard à la contraction actuelle des échanges et, partant, des marchés de transport, le meilleur moyen possible de sortir le système de transport de son enlisement actuel.

## BIBLIOGRAPHIE

DG TREN (2008), Commission européenne, Direction générale de l'énergie et des transports : EU energy and transport in figures, Statistical Pocketbook 2007/2008, Luxembourg.

CEMT (décembre 2008) : données et document fournis par le Secrétariat FIT/CEMT, Paris 2004 – 2008.

Eurostat – Commission européenne (2009) : Data on annual border crossing road transport, consultable sur :  
[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?\\_pageid=0,1136228,0\\_45572945&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=0,1136228,0_45572945&_dad=portal&_schema=PORTAL)

ProgTrans AG (2007) : European Transport Report 2007/2008, Analyses and forecasts – 34 European and overseas countries, Bâle.

ProgTrans AG (2008) : Ost-West Güterverkehre 2030, Analysen, Prognosen und verkehrspolitische Herausforderungen für Deutschland und ausgewählte europäische Länder, IFMO Studie, Bâle/Berlin.

TRANS-TOOLS matrix : TRANS-TOOLS Project (2009), Consortium dirigé par INRO TNO (Institut néerlandais d'étude du trafic, des transports et de l'aménagement du territoire). La base de donnée TRANS – TOOLS est consultable sur :  
<http://www.inro.tno.nl/transtools/index.html>

IRU (2004) Union Internationale des Transports Routiers : Translex – 4<sup>e</sup> édition, Manuel de l'IRU sur la facilitation, la législation et les pratiques du transport routier, Genève.

**ANNEX 1. EUROSTAT ORIGIN-DESTINATION MATRIX 2005**



Table A.1.a: Eurostat Data 2005; annual border-crossing transport of goods by road by countries of registration  
(million tonnes per year)

		EU 15+3 - Unload																	EU New - Unload													
		AT	BE	DE	CH	DK	ES	FI	FR	GR	IE	IT	LI	LU	NL	NO	PT	SE	UK	Sum	BG	CZ	EE	HU	LT	LV	MT	PL	RO	SK	SI	Sum
EU 15+3 Load	AT	-	0.5	12.2	0.9	0.1	0.2	-	0.8	0.1	-	7.0	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.1	0.3	23.0	0.0	1.2	-	1.1	0.0	-	-	0.4	0.1	0.7	1.1	4.6
	BE	0.6	-	18.2	0.4	0.5	1.7	0.0	31.5	0.1	0.0	2.1	-	4.1	21.9	0.1	0.3	0.2	3.2	84.8	-	0.6	-	0.2	0.1	-	-	0.9	0.0	0.1	0.1	1.9
	DE	19.0	19.5	-	7.7	7.0	6.1	0.1	24.2	0.6	0.2	13.4	0.0	3.7	39.5	0.3	0.7	1.4	3.6	147.0	0.0	7.2	0.1	2.3	0.8	0.3	-	9.4	0.1	1.6	0.8	22.8
	CH	0.3	0.2	2.7	-	0.1	0.1	-	1.3	-	-	1.3	-	0.0	0.5	-	-	-	0.1	6.6	-	0.1	-	0.0	0.0	-	-	0.1	-	0.1	-	0.3
	DK	0.1	0.2	5.6	0.1	-	0.2	0.1	0.7	-	-	0.5	-	-	1.0	1.1	-	2.7	0.2	12.4	-	0.1	-	0.0	0.0	0.0	-	0.3	-	-	-	0.5
	ES	0.3	1.0	6.0	0.3	0.2	-	0.0	16.6	0.0	0.1	4.4	-	0.0	1.7	-	11.2	0.2	2.5	44.5	-	0.3	-	0.2	0.0	0.0	-	0.5	0.0	0.1	0.1	1.3
	FI	-	0.0	0.1	-	0.1	0.0	-	0.0	-	-	-	-	-	0.1	0.3	-	2.3	-	3.0	-	-	0.3	0.0	0.0	0.0	-	-	-	-	0.4	
	FR	0.7	23.1	22.3	2.9	0.7	19.5	-	-	0.2	0.2	12.2	-	2.1	6.5	0.1	1.3	0.2	7.4	99.4	-	0.7	-	0.4	0.1	0.0	-	1.0	0.0	0.2	0.3	2.8
	GR	0.0	-	0.5	-	-	0.0	-	0.1	-	-	0.7	-	-	0.1	-	-	0.1	0.1	1.6	-	0.0	-	0.0	-	-	-	-	-	-	-	0.1
	IE	-	-	0.1	-	-	0.1	-	0.2	-	-	0.1	-	-	0.1	-	-	-	6.0	6.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	IT	4.4	1.6	13.9	2.6	0.6	4.6	-	12.9	0.9	0.1	-	-	0.1	1.6	0.1	0.6	0.1	2.3	46.2	-	0.7	-	0.9	0.1	0.0	-	1.4	0.2	0.5	1.7	5.6
	LI	0.0	-	0.0	-	-	-	-	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	LU	0.1	1.8	3.0	0.0	0.0	0.1	-	2.5	0.0	-	0.1	-	-	0.5	-	-	-	0.2	8.3	-	-	-	0.0	-	-	-	0.1	-	-	-	0.1
	NL	1.0	24.7	37.9	0.7	1.2	1.9	0.1	9.9	0.1	0.1	2.2	-	0.5	-	0.1	0.3	0.8	3.7	85.2	-	0.7	0.0	0.3	0.1	0.1	-	1.4	0.0	0.1	0.1	2.8
	NO	0.0	0.0	0.2	-	0.7	0.0	0.2	0.1	-	-	0.0	-	-	0.1	-	-	2.1	-	3.5	-	-	-	-	0.0	-	-	0.2	-	-	-	0.2
PT	-	0.2	0.6	-	-	9.2	-	1.3	-	-	0.6	-	-	0.2	-	-	-	0.3	12.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
SE	0.1	0.1	1.5	-	3.1	0.1	1.5	0.1	0.1	-	0.1	-	-	0.7	3.4	-	-	-	10.7	-	0.3	0.1	0.1	0.1	0.1	-	0.7	-	-	1.4		
UK	0.2	1.9	2.6	0.1	0.1	1.5	-	4.7	0.1	10.9	1.0	-	0.1	2.0	-	0.3	-	-	25.5	-	0.2	-	0.1	0.0	-	-	0.4	-	0.0	0.1	0.9	
<b>Sum</b>	<b>26.9</b>	<b>74.8</b>	<b>127.3</b>	<b>15.8</b>	<b>14.5</b>	<b>45.3</b>	<b>2.1</b>	<b>106.8</b>	<b>2.1</b>	<b>11.6</b>	<b>45.6</b>	<b>0.1</b>	<b>10.6</b>	<b>77.1</b>	<b>5.5</b>	<b>14.6</b>	<b>10.1</b>	<b>29.8</b>	<b>620.6</b>	<b>0.0</b>	<b>12.2</b>	<b>0.5</b>	<b>5.6</b>	<b>1.6</b>	<b>0.6</b>	<b>-</b>	<b>16.8</b>	<b>0.5</b>	<b>3.6</b>	<b>4.2</b>	<b>45.6</b>	
EU New - Load	BG	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	CZ	2.4	0.4	9.7	0.1	0.2	0.3	-	0.8	-	-	0.8	-	-	0.5	-	-	0.2	0.4	15.8	-	-	-	0.7	0.1	-	-	2.3	0.1	3.2	0.2	6.6
	EE	-	-	0.2	-	-	-	0.3	-	-	-	0.1	-	-	0.1	0.1	-	0.1	-	0.8	-	-	-	0.2	0.5	-	-	-	-	-	-	0.8
	HU	1.2	0.1	1.8	0.0	0.0	0.2	0.0	0.3	0.0	-	1.5	-	0.0	0.2	0.0	0.0	0.1	0.2	5.8	0.0	0.6	-	-	0.0	-	-	0.7	0.4	1.5	0.6	3.9
	LT	0.0	0.1	0.6	0.0	0.1	0.1	-	0.2	-	-	0.2	-	-	0.1	0.0	-	0.1	0.1	1.4	-	0.1	0.2	0.0	-	1.0	-	0.6	-	-	-	1.9
	LV	-	0.0	0.3	-	0.0	0.1	-	0.1	-	-	0.2	-	-	0.1	0.1	-	0.1	-	1.0	-	-	0.6	-	0.7	-	-	0.0	-	-	-	1.3
	MT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	PL	0.5	0.7	9.1	0.1	0.5	0.3	-	1.2	-	-	1.0	-	0.0	1.0	0.1	-	0.7	0.8	16.1	-	2.5	0.1	1.0	0.9	0.3	-	-	0.3	1.0	0.1	6.3
	RO	0.0	-	0.0	-	-	0.0	-	0.0	-	-	0.1	-	-	-	-	-	-	-	0.2	-	0.1	-	0.2	-	-	-	0.1	-	0.1	0.0	0.5
	SK	0.9	0.2	1.8	0.1	0.1	0.1	-	0.5	-	-	0.8	-	-	0.1	-	-	0.0	0.1	4.6	-	3.1	-	2.2	0.0	-	-	1.6	0.1	-	0.1	7.1
SI	0.7	0.1	0.8	0.0	0.0	0.1	-	0.3	-	-	1.9	-	-	0.1	-	-	0.0	0.1	4.1	-	0.2	-	0.2	-	-	-	0.1	0.1	0.1	-	0.8	
<b>Sum</b>	<b>5.7</b>	<b>1.6</b>	<b>24.3</b>	<b>0.4</b>	<b>0.9</b>	<b>1.1</b>	<b>0.3</b>	<b>3.4</b>	<b>0.0</b>	<b>-</b>	<b>6.6</b>	<b>-</b>	<b>0.1</b>	<b>2.3</b>	<b>0.2</b>	<b>0.0</b>	<b>1.3</b>	<b>1.6</b>	<b>49.9</b>	<b>0.0</b>	<b>6.6</b>	<b>1.0</b>	<b>4.3</b>	<b>2.0</b>	<b>1.8</b>	<b>-</b>	<b>5.4</b>	<b>1.0</b>	<b>6.0</b>	<b>1.1</b>	<b>29.1</b>	

Source: Eurostat (<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>)

Table A.1.b: Eurostat Data 2005; annual border-crossing transport of goods by road by countries of registration (million tonnes per year)

		potential candidates - Unload							CIS - Unload								
		AL	BA	HR	MK	ME	RS	TR	Sum	AM	AZ	MD	GE	BY	RU	UA	Sum
EU 15+3 Load	AT	-	-	0.1	-	-	-	0.0	0.1	-	-	-	-	-	0.0	-	0.0
	BE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.1	-	0.1
	DE	-	-	0.2	-	-	-	0.1	0.2	-	-	-	-	-	0.6	0.1	0.7
	CH	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	DK	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0	-	0.0
	ES	-	-	0.0	-	-	-	-	0.0	-	-	-	-	-	0.1	-	0.1
	FI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.4	-	0.4
	FR	-	-	0.0	-	-	-	-	0.0	-	-	-	-	-	0.2	-	0.2
	GR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	IE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	IT	-	-	0.2	-	-	-	-	0.2	-	-	-	-	-	0.1	-	0.1
	LI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	LU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	NL	-	-	0.0	-	-	-	0.0	0.0	-	-	-	-	-	0.2	-	0.2
	NO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	PT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0	-	0.0	
UK	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0	-	0.0	
	<b>Sum</b>	-	-	0.6	-	-	-	0.1	0.7	-	-	-	-	-	1.7	0.1	1.8
EU New - Load	BG	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	CZ	-	-	0.1	-	-	-	-	0.1	-	-	-	-	-	0.1	-	0.1
	EE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.4	-	0.4	
	HU	-	0.0	0.1	-	-	-	0.0	0.1	-	-	-	-	0.0	0.0	0.0	0.1
	LT	-	-	-	-	-	-	0.0	0.0	-	-	-	0.0	0.7	0.0	0.8	
	LV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0	0.5	-	0.5	
	MT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	PL	-	-	0.1	-	-	-	0.1	0.2	-	-	-	-	0.2	1.3	0.8	2.2
	RO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	SK	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.1	0.1	0.1	
	SI	-	0.1	0.6	-	-	-	-	0.7	-	-	-	-	0.1	-	0.1	
	<b>Sum</b>	-	0.1	0.9	-	-	-	0.1	1.1	-	-	-	-	3.2	0.9	4.3	

Source: Eurostat (<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>)



**ANNEX 2. TRANS-TOOLS ORIGIN-DESTINATION MATRIX 2005**

Table A.2.a: Trans-Tools data 2005, total road transport (million tonnes)

	EU 15+3 - Unload																	EU New - Unload														
	AT	BE	DE	CH	DK	ES	FI	FR	GR	IE	IT	LI	LU	NL	NO	PT	SE	UK	Sum	BG	CZ	EE	HU	LT	LV	MT	PL	RO	SK	SI	Sum	
EU 15+3 Load	AT	-	0.8	12.3	0.5	0.0	0.0	-	0.8	0.0	-	10.6	-	0.1	0.9	-	-	-	25.9	0.0	1.9	-	2.1	0.0	-	-	1.3	0.3	0.8	4.5	11.0	
	BE	0.7	-	32.7	1.1	0.0	0.7	-	50.1	-	-	5.2	-	7.8	32.2	-	-	-	130.6	-	0.7	-	0.0	-	-	-	0.5	0.0	0.1	1.0	2.4	
	DE	18.3	36.8	-	6.1	3.3	0.6	-	26.0	0.0	-	19.3	-	5.1	58.6	-	-	-	174.1	1.0	10.6	-	2.5	0.1	0.0	-	13.1	0.0	1.5	3.6	32.4	
	CH	0.2	0.3	3.3	-	0.0	0.0	-	2.4	-	-	2.8	-	0.0	0.3	-	-	-	9.4	0.0	0.1	-	0.0	-	-	-	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	
	DK	0.0	0.0	2.2	0.0	-	-	-	0.0	-	-	0.0	-	0.0	0.1	0.0	-	0.1	-	2.5	0.0	0.0	-	0.0	-	-	0.0	0.0	0.0	-	0.1	
	ES	0.0	0.5	0.4	0.1	-	-	-	9.7	-	-	0.6	-	0.0	0.1	-	9.3	-	20.7	-	0.0	-	0.0	-	-	-	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	
	FI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0	-	0.1	-	0.2	0.0	-	0.3	-	0.0	0.0	-	0.0	-	-	-	0.3	
	FR	0.6	29.3	20.2	4.6	0.0	14.4	-	-	-	-	20.5	-	4.7	8.2	-	0.1	-	102.5	0.0	0.6	-	0.0	0.0	-	-	0.1	0.0	0.0	0.4	1.2	
	GR	-	-	0.0	-	-	-	-	-	-	-	0.0	-	-	-	-	-	-	0.0	3.8	0.0	0.0	0.0	0.0	-	-	0.0	0.3	0.0	0.0	4.0	
	IE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.8	0.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	IT	5.0	3.0	14.0	2.3	0.0	1.0	-	20.2	0.0	-	-	-	0.1	1.9	-	-	-	47.4	0.0	1.4	0.0	1.2	0.0	0.0	-	0.5	0.3	0.5	3.3	7.3	
	LI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	LU	0.1	2.6	2.3	0.0	0.0	0.0	-	2.6	-	-	0.2	-	-	0.6	-	-	-	8.5	0.0	0.1	-	0.0	-	-	-	0.1	0.0	0.0	0.1	0.2	
	NL	1.4	37.1	54.1	1.1	0.2	0.1	-	9.6	-	-	3.4	-	0.9	-	-	-	-	107.9	0.1	0.8	-	0.6	-	-	-	1.0	0.0	0.1	1.2	3.8	
	NO	-	-	-	-	0.0	-	0.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.3	-	2.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PT	-	-	-	-	-	8.8	-	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
SE	-	-	-	-	0.1	-	0.1	-	-	-	-	-	-	-	3.2	-	-	-	3.5	-	-	-	0.0	-	-	-	-	0.0	-	-	0.0	
UK	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.0	-	-	-	-	-	-	-	2.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Sum</b>	<b>26.3</b>	<b>110.4</b>	<b>141.5</b>	<b>15.9</b>	<b>3.7</b>	<b>25.7</b>	<b>0.2</b>	<b>121.4</b>	<b>0.0</b>	<b>2.0</b>	<b>62.6</b>	<b>-</b>	<b>18.7</b>	<b>102.8</b>	<b>3.3</b>	<b>9.3</b>	<b>2.6</b>	<b>647.2</b>	<b>4.9</b>	<b>16.3</b>	<b>0.3</b>	<b>6.5</b>	<b>0.1</b>	<b>0.0</b>	<b>-</b>	<b>16.7</b>	<b>1.0</b>	<b>3.0</b>	<b>14.2</b>	<b>63.0</b>		
EU New - Load	BG	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	-	0.0	0.0	5.0	-	0.1	-	0.0	0.0	0.0	-	5.4	-	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	-	0.1	2.2	0.0	0.0	2.5		
	CZ	4.8	0.5	13.3	0.1	0.1	0.0	-	0.6	0.0	-	1.6	-	0.0	0.6	-	-	-	21.6	0.1	-	-	2.2	0.1	0.0	-	9.8	0.5	6.6	1.5	20.8	
	EE	-	-	-	-	-	-	0.5	-	0.0	-	0.0	-	-	-	-	-	-	0.5	0.0	0.0	-	0.0	0.3	0.8	-	0.0	-	0.0	0.0	1.1	
	HU	3.6	0.0	2.9	0.0	0.0	0.0	-	0.0	0.1	-	2.4	-	0.0	0.4	-	-	-	9.6	0.2	0.7	0.0	-	0.1	0.0	-	1.3	2.0	1.5	2.7	8.4	
	LT	0.0	-	0.1	-	-	-	0.0	0.0	0.0	-	0.0	-	-	-	-	-	-	0.1	0.0	0.1	0.9	0.0	-	2.7	-	1.5	0.0	0.0	0.0	5.2	
	LV	-	-	0.0	-	-	-	0.1	-	0.0	-	0.0	-	-	-	-	-	-	0.1	0.1	0.0	0.5	0.0	1.0	-	-	0.1	0.0	0.0	0.0	1.7	
	MT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	PL	2.6	0.5	17.6	0.1	0.0	0.0	-	0.4	0.0	-	0.6	-	0.0	0.7	-	-	-	22.6	0.2	9.9	0.0	2.2	0.9	0.3	-	1.1	3.1	1.7	19.3		
	RO	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	0.0	0.4	-	0.4	-	0.0	0.0	-	-	0.0	1.1	2.7	0.1	0.0	2.8	0.0	0.0	-	0.3	-	0.6	0.4	6.9	
	SK	2.3	0.1	2.3	0.0	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	0.8	-	0.0	0.1	-	-	-	5.7	0.0	7.3	0.0	2.8	0.0	0.0	-	3.5	0.5	-	1.1	15.3	
SI	3.1	0.7	2.2	0.0	-	0.0	-	0.3	0.0	-	3.1	-	0.0	1.3	-	-	-	10.6	0.0	1.8	0.0	1.7	0.0	0.0	-	1.5	0.1	1.4	-	6.6		
<b>Sum</b>	<b>16.5</b>	<b>1.8</b>	<b>38.7</b>	<b>0.4</b>	<b>0.1</b>	<b>0.1</b>	<b>0.6</b>	<b>1.4</b>	<b>5.5</b>	<b>-</b>	<b>9.1</b>	<b>-</b>	<b>0.1</b>	<b>3.1</b>	<b>0.0</b>	<b>-</b>	<b>0.0</b>	<b>77.3</b>	<b>3.2</b>	<b>19.9</b>	<b>1.4</b>	<b>11.9</b>	<b>2.4</b>	<b>3.8</b>	<b>-</b>	<b>18.1</b>	<b>6.4</b>	<b>13.3</b>	<b>7.4</b>	<b>87.9</b>		

Source: TRANS-TOOLS base matrix 2005 (<ftp://ftp.jrc.es/pub/users/transtools>)

Table A.2.b: Trans-Tools data 2005, total road transport (million tonnes)

		potential candidates - Unload							CIS - Unload								
		AL	BA	HR	MK	ME	RS	TR	Sum	AM	AZ	MD	GE	BY	RU	UA	Sum
EU 15+3 Load	AT	0.0	0.1	0.8	0.0	-	0.2	-	1.1	-	-	0.0	-	-	0.0	0.0	0.0
	BE	-	0.0	0.0	-	-	0.0	-	0.0	-	-	0.0	-	-	-	0.0	0.0
	DE	0.0	0.0	0.3	-	-	0.1	0.0	0.4	-	-	0.0	-	0.0	0.1	0.1	0.1
	CH	-	0.1	0.0	-	-	0.0	-	0.1	-	-	-	-	-	-	-	-
	DK	-	-	0.0	-	-	-	-	0.0	-	-	-	-	-	0.0	0.0	0.0
	ES	-	-	0.0	-	-	0.0	-	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-
	FI	-	-	-	-	-	-	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	-	0.6	0.0	0.7
	FR	-	0.0	0.0	-	-	0.0	-	0.0	-	-	0.0	-	0.0	-	0.0	0.0
	GR	2.9	0.0	0.0	0.6	-	0.3	0.9	4.7	-	-	-	-	0.0	0.0	0.0	0.0
	IE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	IT	0.0	0.1	2.2	0.0	-	0.4	-	2.7	-	-	0.0	-	0.0	0.0	0.0	0.1
	LI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	LU	-	0.0	0.0	-	-	-	-	0.0	-	-	-	-	-	0.0	0.0	0.0
	NL	-	0.0	0.2	-	-	0.0	-	0.2	-	-	0.0	-	-	-	0.0	0.0
	NO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0	-	0.0
	PT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SE	-	-	0.0	-	-	0.0	-	0.0	-	-	-	-	-	0.0	0.0	0.0	
UK	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	<b>Sum</b>	2.9	0.4	3.6	0.6	-	1.0	0.9	9.3	-	0.0	0.0	-	0.0	0.7	0.2	0.9
EU New Load	BG	0.8	0.0	0.1	0.8	-	1.2	1.8	4.7	-	-	0.0	-	0.0	0.0	0.0	0.1
	CZ	0.0	0.1	0.4	0.0	-	0.1	0.0	0.6	-	-	0.0	-	0.0	0.3	0.2	0.6
	EE	-	-	0.0	-	-	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.1	0.5
	HU	0.0	0.6	1.6	0.0	-	0.5	0.1	2.8	-	-	0.0	-	0.0	0.3	0.3	0.7
	LT	-	-	0.0	-	-	0.0	0.1	0.1	-	-	0.0	0.0	1.3	0.8	0.5	2.7
	LV	-	-	0.0	-	-	0.0	-	0.0	-	-	0.0	0.0	0.3	4.1	0.3	4.6
	MT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	PL	0.0	0.0	0.2	0.0	-	0.1	0.1	0.5	-	-	0.1	0.0	0.7	2.6	3.1	6.5
	RO	0.3	0.1	0.5	0.2	-	1.4	0.8	3.2	-	-	0.8	-	0.0	0.1	1.8	2.7
	SK	-	0.0	0.2	0.0	-	0.2	0.1	0.5	-	-	0.0	-	0.0	0.2	0.5	0.7
SI	0.0	0.2	1.9	0.0	-	0.3	0.0	2.4	-	-	0.0	-	0.0	0.0	0.0	0.1	
	<b>Sum</b>	1.2	1.0	4.8	1.0	-	3.8	3.1	14.8	0.0	0.0	1.0	0.0	2.4	8.9	6.8	19.1

Source: TRANS-TOOLS base matrix 2005 (<ftp://ftp.jrc.es/pub/users/transtools>)

Table A.2.c: Trans-Tools data 2005, total road transport (million tonnes)

		EU 15+3 - Unload																EU New - Unload															
		AT	BE	DE	CH	DK	ES	FI	FR	GR	IE	IT	LI	LU	NL	NO	PT	SE	UK	Sum	BG	CZ	EE	HU	LT	LV	MT	PL	RO	SK	SI	Sum	
pot. candi- dates - Load	AL	-	-	-	-	-	-	-	-	2.7	-	0.0	-	-	-	-	-	-	-	2.7	0.3	-	-	0.0	-	-	-	0.0	0.2	-	0.0	0.5	
	BA	0.0	-	0.0	-	-	-	-	0.0	0.0	-	0.2	-	-	0.0	-	-	-	-	0.3	0.0	0.0	-	0.1	-	-	-	0.0	0.0	0.0	0.2	0.3	
	HR	0.4	0.0	0.1	0.0	-	0.0	-	0.0	0.0	-	4.1	-	0.0	0.1	-	-	0.0	-	4.8	0.0	0.1	-	0.9	0.0	0.0	-	0.1	0.2	0.2	2.9	4.4	
	MK	0.0	-	0.0	-	-	-	-	-	0.3	-	0.0	-	-	-	-	-	-	-	0.3	0.2	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	0.0	0.0	0.2	-	
	ME	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	RS	0.2	0.0	0.1	0.0	-	0.0	-	0.0	0.2	-	0.9	-	-	0.0	-	-	-	-	1.3	0.1	0.1	0.0	0.2	-	0.0	-	0.0	0.3	0.0	0.2	0.9	
	TR	-	-	0.0	-	-	-	0.0	-	0.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.2	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	0.1	0.1	0.0	-	0.7	
	<b>Sum</b>	0.6	0.0	0.2	0.0	-	0.0	0.0	0.0	3.3	-	5.2	-	0.0	0.1	-	-	0.0	9.5	1.1	0.2	0.0	1.2	0.0	0.0	-	0.2	0.8	0.2	3.3	7.1		
CIS - Load	AM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	AZ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0	
	MD	0.0	0.0	0.0	-	-	-	-	-	0.0	-	0.0	-	-	0.0	-	-	-	-	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	-	0.1	0.3	0.0	0.0	0.5	
	GE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0	0.0	-	-	0.0	-	0.0	-	-	-	0.0	
	BY	0.0	-	0.1	0.0	-	-	0.0	0.0	0.0	-	0.0	-	-	-	-	-	-	-	0.1	0.0	0.1	0.4	0.3	7.5	2.0	-	4.3	0.1	0.1	0.0	14.9	
	RU	0.0	-	0.0	-	-	-	12.5	0.0	0.0	-	0.0	-	-	-	0.1	-	0.0	-	12.8	0.4	1.9	3.0	8.9	3.1	8.4	-	5.2	2.5	6.1	0.1	39.6	
	UA	0.4	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	0.3	-	0.0	0.0	-	-	0.0	-	0.9	0.8	2.2	0.2	2.2	1.0	0.4	-	7.7	3.8	2.9	0.5	21.8	
	<b>Sum</b>	0.4	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	12.5	0.0	0.0	-	0.4	-	0.0	0.0	0.1	-	0.0	13.8	1.2	4.2	3.6	11.4	11.7	10.9	-	17.3	6.7	9.1	0.6	76.8		

Source: TRANS-TOOLS base matrix 2005 (<ftp://ftp.jrc.es/pub/users/transtools>)

Table A.2.d: Trans-Tools data 2005, total road transport (million tonnes)

		potential candidates - Unload							CIS - Unload								
		AL	BA	HR	MK	ME	RS	TR	Sum	AM	AZ	MD	GE	BY	RU	UA	Sum
pot. candi- dates - Load	AL	-	0.0	0.0	0.4	-	0.2	0.0	0.7	-	-	-	-	-	-	-	-
	BA	0.0	-	3.2	0.0	-	0.5	0.0	3.7	-	-	-	-	-	-	-	-
	HR	0.1	2.0	-	0.0	-	0.9	0.0	2.9	-	-	0.0	-	-	0.0	0.0	0.0
	MK	0.4	0.0	0.1	-	-	0.7	0.0	1.2	-	-	-	-	0.0	0.0	-	0.0
	ME	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	RS	0.2	0.8	0.4	0.4	-	-	0.1	1.9	-	-	0.0	-	0.0	0.0	0.0	0.0
	TR	0.0	0.0	0.0	0.0	-	0.0	-	0.1	0.2	0.4	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	1.0
	<b>Sum</b>	0.7	2.8	3.7	0.9	-	2.3	0.1	10.5	0.2	0.4	0.0	0.3	0.0	0.1	0.0	1.0
CIS - Load	AM	-	-	-	-	-	-	0.0	0.0	-	-	-	0.1	-	0.0	-	0.1
	AZ	-	-	-	-	-	-	0.0	0.0	-	-	-	3.3	-	0.1	-	3.4
	MD	0.0	0.0	0.0	0.0	-	-	0.0	0.0	-	-	-	-	0.3	0.5	1.0	1.8
	GE	-	-	-	-	-	-	0.8	0.8	0.5	5.4	-	-	-	0.2	-	6.1
	BY	-	0.0	0.1	0.0	-	0.0	0.0	0.1	-	-	0.2	-	-	10.4	3.3	13.9
	RU	0.0	0.1	0.3	0.0	-	0.0	0.5	0.9	0.0	2.3	1.1	1.6	20.7	-	46.0	71.7
	UA	0.0	0.0	0.2	0.0	-	0.2	0.1	0.5	-	-	2.9	-	2.8	20.4	-	26.1
	<b>Sum</b>	0.0	0.1	0.6	0.0	-	0.2	1.4	2.4	0.6	7.7	4.2	5.0	23.7	31.7	50.3	123.1

Source: TRANS-TOOLS base matrix 2005 (<ftp://ftp.jrc.es/pub/users/transtools>)



### ANNEX 3: INTERVIEW GUIDE

Table A.3: Interview guideline

<b><i>ECMT Multilateral Quota: Interview Guide</i></b>
In what way is your organisation concerned with permits for international road freight vehicle movements?
<p>Do you consider the ECMT quota system</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• promotes a high quality transport?</li> <li>• contribute to efficiency and market opening?</li> <li>• strengthens and harmonises controls and sanctions?</li> <li>• is based on real needs and efficient use?</li> </ul> <p>If an answer is negative: how to improve the system?</p>
What is the importance of the ECMT quota for the hauliers of your country?
How do you judge the present system from the point of view of traffic safety and environmental sustainability
How do you judge the present system from the point of view of competition and competitive fairness
<p>Are you familiar with the criteria for quota allocation to member countries?</p> <p>Would you suggest changes? Which ones?</p>
Is the quota system enhancing or hindering trade between EU member states and third countries or between third countries?
Is the ECMT quota allocated to your country adequate, insufficient and unnecessarily high? Reasons? What should be done?
Could an extension of the quota system to some other countries facilitate trade flows? Which ones?
Is the ECMT quota system a useful complement to bilateral agreements or are the two systems competing?
How do you see the future of the quota system?

**ANNEXE 4 : LISTE DES ORGANISATIONS CONSULTÉES**

Allemagne	Ministère fédéral des transports, du logement et des affaires urbaines (BMVBS) Ministère fédéral du transport de marchandises – BAG
Belarus	Association des transporteurs routiers internationaux – BAMAP
Bulgarie	Association des entreprises bulgares de transport routier international - AEBTRI
Danemark	International Transport Denmark - ITD
Estonie	Association des transporteurs routiers internationaux d'Estonie- ERAA
France	Association française du transport routier international – AFTRI
Géorgie	Association géorgienne des transporteurs routiers internationaux - GIRCA
Lettonie	Ministère des transports
Pays-Bas	Organisation pour le transport routier national et international - NIWO
Portugal	Ministère des transports
République tchèque	CESMAD Bohème
Royaume-Uni	Ministère des transports
Russie	Union russe des transports routiers
Turquie	Association internationale de transport – UND

ProgTrans AG Basel  
Prognoses and Strategy Consulting  
for Transport and Traffic

**prograns**

Gerbergasse 4  
CH-4001 Basel  
Telefon +41 61 560 35 00  
Fax +41 61 560 35 01  
E-mail [info@prograns.com](mailto:info@prograns.com)  
[www.prograns.com](http://www.prograns.com)  
PT 122  
© 2009 ProgTrans AG

Report on European road freight markets and ECMT multilateral quota perspectives

Olaf Meyer-Rühle  
Tobias Dennisen

Basel, 8 April 2009

Client: International Transport Forum