

LA POLITIQUE DES TRANSPORTS ROUTIERS



Des routes ouvertes à travers l'Europe



TABLE DES MATIÈRES

- 1 **Avant-propos**
- 2 **Contexte**
 - Les transports routiers — Un élément crucial
 - Revoir les besoins
 - Un environnement équitable
- 4 **Marchés ouverts, autoroutes ouvertes**
 - À la recherche d'opérateurs responsables
 - Attestation de conducteur
- 6 **Au nom de la sécurité**
 - Nouvelles règles pour les permis de conduire
 - Amélioration du niveau de formation
 - Pour des camions plus sûrs
 - Transport de produits dangereux
 - N'oubliez pas la ceinture!
- 10 **Tarification équitable dans toute l'Union européenne**
 - Fiscalité des véhicules et des carburants
 - Péages et redevances sur l'utilisation des infrastructures
- 11 **Transits internationaux**
 - Faciliter le passage des Alpes
 - Dialogue avec la Russie
 - Interbus — Faciliter le transport des voyageurs



La direction générale de l'énergie et des transports de la Commission européenne prépare et met en œuvre les politiques européennes dans ces deux domaines étroitement liés. La révision à mi-parcours du livre blanc, paru en 2001, intitulé «**Pour une Europe en mouvement — Mobilité durable pour notre continent**» présente un programme de travail visant à améliorer notablement la qualité et l'efficacité des transports en Europe, d'ici à 2010. L'amélioration des services de transports routiers à travers l'Europe est une condition fondamentale au bon fonctionnement de l'économie européenne et représente une contribution vitale à l'amélioration de la santé et de la qualité de vie de tous les Européens.

Publié par: Commission européenne, DG Énergie et transports, B-1049 Bruxelles
http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/index_fr.html

Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes, 2006.
© Communautés européennes, 2006

Reproduction autorisée avec mention de la source.
Texte achevé le 15 novembre 2006.

Photos reproduites avec l'aimable permission de: DaimlerChrysler AG, Communautés européennes 2006, Hugh Jenkins, MAN Group, Renault Trucks, Scania CV AB, Seimans, Volvo

ISBN 92-79-03150-3

Printed in Belgium

AVANT-PROPOS

Historiquement, le transport de voyageurs et de marchandises a toujours fait partie intégrante de notre vie quotidienne, a été un moteur du développement économique et a considérablement contribué à notre bien-être. C'est donc sans surprise que la politique des transports a été une des premières politiques au niveau communautaire à être intégrée au traité de Rome de 1957, l'acte fondateur de l'Union européenne (UE) d'aujourd'hui. Depuis l'achèvement du marché intérieur en 1992, les transports routiers en Europe ont connu d'importants changements: les régimes de concession nationaux, très rigides, ont été abolis, le marché des transports au sein de l'UE a été ouvert à la libre concurrence et même la prestation de services temporaires par les transporteurs en dehors de leur pays d'origine est devenue possible.

Les règlements existants dans le secteur des transports routiers, comme la législation européenne en général, ont pour objectif d'offrir un cadre réglementaire unique et harmonisé, au lieu de vingt-cinq systèmes différents et potentiellement contradictoires. Les marchés des transports routiers de marchandises et de voyageurs sont maintenant ouverts: toute entreprise basée dans l'UE et qui est en conformité avec les critères professionnels imposés par l'Union européenne peut s'installer dans n'importe quel autre État membre. De même, une «licence communautaire» unique a été créée et les documents d'accompagnement ont été harmonisés afin de garantir que les pratiques administratives frontalières et nationales ne constituent pas une barrière à la prospérité grandissante générée par le secteur des transports routiers. C'est l'exemple classique de la création d'un marché unique européen qui a encouragé la concurrence et a permis ainsi l'avènement du secteur le plus dynamique et le plus efficace de l'économie.



Cette brochure contient des informations sur le cadre réglementaire de l'UE dans le secteur des transports routiers. Chaque section souligne non seulement ce qui a été fait, mais également ce qu'il reste à faire. Malgré les bénéfices enregistrés par ce secteur grâce à l'intégration européenne, il reste du travail à faire pour garantir un cadre juridique clair, facilement applicable et sans charges administratives inutiles afin que les transports routiers continuent d'être un moteur pour la croissance économique en Europe.

Jacques Barrot
Vice-président de la Commission européenne

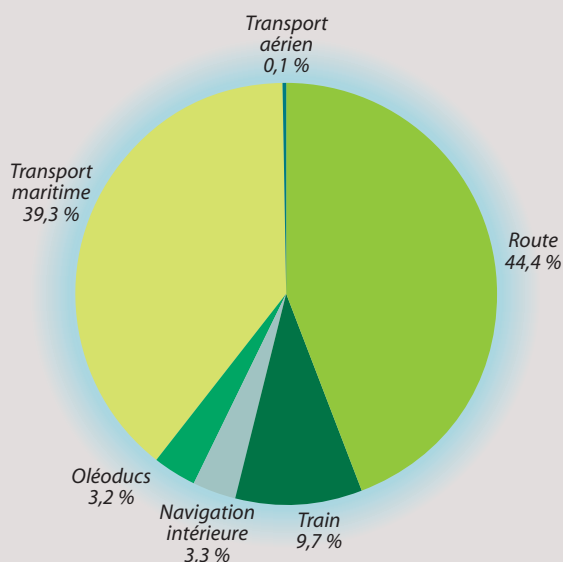
LES TRANSPORTS ROUTIERS — UN ÉLÉMENT CRUCIAL

Les transports routiers occupent une place fondamentale dans la bonne santé et la croissance continue de l'économie européenne. Les Européens comptent sur le fait que des marchandises puissent être livrées de porte-à-porte, rapidement et dans les délais, aux quatre coins du continent. Les transports routiers représentent souvent la seule réponse à l'exigence d'un haut niveau de mobilité et de flexibilité, une situation qui restera inchangée malgré les investissements de plus en plus importants dans d'autres moyens de transport. Le fret de marchandises entre les États membres devrait croître de 50 % entre 2000 et 2020. Les transports routiers, qui représentent déjà 73 % des transports terrestres de marchandises, se tailleront sans doute la part du lion de cette expansion.

La contribution du secteur des transports routiers à l'économie européenne est déjà extrêmement importante: le secteur fournit environ 4,5 millions d'emplois et génère un chiffre d'affaires correspondant à environ 1,6 % du produit intérieur brut de l'UE. Sans un système de transports routiers efficace et dynamique, les autres moyens de transport ne peuvent fonctionner correctement étant donné que la majorité des transports de marchandises et de voyageurs commence sur les routes. Les transports routiers jouent donc également un rôle crucial dans le développement des réseaux européens intégrés de transport et dans les solutions de transport intermodal.

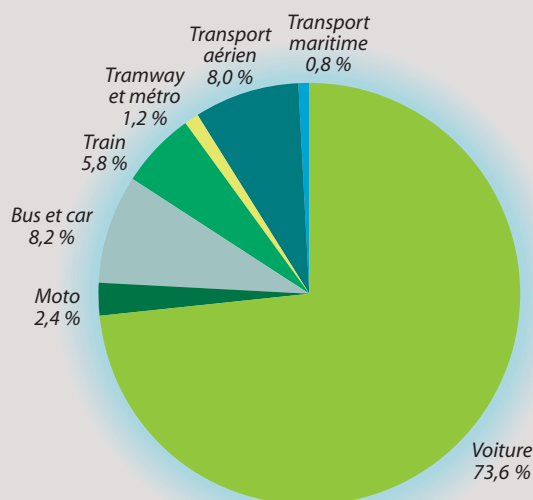
L'objectif de l'Union européenne est de garantir les meilleures conditions possibles pour un marché ouvert des services de transports routiers professionnels, sous-entendu les transports en camion et en car, afin d'assurer la mobilité des biens et des personnes et de promouvoir la création d'emplois et la croissance économique. Le défi consiste à réaliser tous ces objectifs tout en contribuant à une plus grande efficacité, une meilleure sécurité et une rentabilité accrue du secteur.

Répartition modale des transports de marchandises (EU-25) (chiffres de 2005, exprimés en tonnes — kilomètres)



Sources: Eurostat, conférence européenne des ministres des transports (CEMT) et statistiques nationales.

Répartition modale des transports de voyageurs (EU-25) (chiffres de 2004, exprimés en passagers — kilomètres)



Sources: Eurostat, CEMT, UIC, Commission européenne et statistiques nationales.

Revoir les besoins

La révision à mi-parcours du livre blanc, publié en 2001, par la Commission européenne, intitulé «*Pour une Europe en mouvement — Mobilité durable pour notre continent*»⁽¹⁾, présente des mesures à mettre en œuvre afin d'offrir aux Européens des systèmes de transport efficaces assurant la libre circulation des personnes et des biens pour garantir la cohésion sociale et économique. De nouveaux développements du marché intérieur seront nécessaires dans le domaine des services de fret routier. La Commission élabore à cette fin des stratégies d'accès au marché qui soient simples, claires et faciles à mettre en œuvre. L'UE s'engage également à réduire la congestion des axes routiers dans les années à venir, en particulier sur les réseaux transeuropéens, afin d'améliorer la circulation des personnes et des biens.

Cette révision souligne également la nécessité de protéger les usagers des transports et d'améliorer leur sécurité ainsi que les conditions de travail de tous les conducteurs professionnels européens. La Commission souhaite également promouvoir l'innovation afin de garantir la compétitivité durable de tous les modes de transport, ce qui implique l'utilisation de technologies visant à améliorer l'efficacité de l'immense parc européen de camions et de poids lourds. Les chiffres montrent que même dans le secteur très flexible des transports routiers, 25 % des voyages se font encore à vide.



Un environnement équitable

Le marché intérieur de l'Union européenne pour les transports routiers a connu, tout comme les autres aspects de la vie européenne, d'importants changements au cours de ces dernières années. Les États membres bénéficient grandement du plus vaste marché libre du monde et les transports routiers contribuent à la promotion de la cohésion économique au sein de l'UE. Cette dernière s'engage à développer des normes sociales communes de haut niveau dans le domaine des transports routiers comprenant de nouvelles règles pour les horaires de travail des conducteurs, les heures de conduite et les périodes de repos, ainsi qu'un contrôle accru des véhicules (voir les pages 6-7 pour plus de détails). Cette nouvelle législation, adoptée en 2006, devrait prévenir toute concurrence déloyale dans l'industrie des transports routiers et renforcer les normes de sécurité partout en Europe.



Croissance des transports routiers de marchandises (EU-25)
(milliards de tonnes — kilomètres)



⁽¹⁾ «*Pour une Europe en mouvement — Mobilité durable pour notre continent*», COM(2006) 314, adoptée le 22 juin 2006.

MARCHÉS OUVERTS, AUTOROUTES OUVERTES

La Commission s'est engagée à entretenir un marché des transports routiers ouvert afin de soutenir le marché intérieur de l'UE pour tous les biens et services. Alors que l'UE se concentre de plus en plus sur la croissance économique et la création d'emplois, conformément à la stratégie de Lisbonne, il importe, de plus en plus, que les transports routiers mettent de l'huile dans les rouages de la croissance.

La garantie d'un marché fonctionnant efficacement et de manière non discriminatoire demande bien entendu un effort très important de la part de l'UE et des États membres en termes d'harmonisation des règles et des réglementations dans un grand nombre de domaines relatifs aux transports routiers, en particulier en garantissant que les opérateurs des transports routiers bénéficient d'un accès juste et équitable au plus grand marché unique du monde.

À la recherche d'opérateurs responsables

L'Union européenne a libéralisé le marché des transports pour les marchandises et les voyageurs, en 1998. En réalité, cela signifie que les opérateurs de transport de marchandises et de voyageurs installés dans l'Union européenne peuvent fournir des services de transport entre tous les États membres, à condition d'être reconnu comme opérateur et d'être en possession d'une licence communautaire.

Pour être reconnu comme opérateur *de confiance*, les opérateurs doivent répondre à trois critères:

- bonne réputation — les opérateurs professionnels doivent respecter les lois et les réglementations; ceux qui ne le font pas devront être exclus;
- situation financière saine — les transporteurs de marchandises et de voyageurs doivent être en mesure de garantir la viabilité de leur entreprise;

L'emploi dans le secteur du transport routier de voyageurs et de marchandises (EU-25)
(2004 ou chiffres plus récents)



Source: Eurostat.



- compétences professionnelles — afin de s'assurer que les clients reçoivent des services de transport sérieux et sûrs, les opérateurs devront démontrer un certain niveau de compétence dans la gestion de leur entreprise et dans le contrôle de leurs véhicules. Dans la pratique, cela a conduit à l'harmonisation de la certification des compétences professionnelles à travers l'UE. Les opérateurs doivent maintenant être titulaires d'un certificat communautaire de compétence professionnelle.

L'étape suivante pour les opérateurs de transport de l'UE consiste à obtenir la licence communautaire dans leur État membre d'origine. La licence leur permet d'effectuer des transports internationaux à travers l'Union européenne et doit être renouvelée tous les cinq ans. Les opérateurs doivent avoir une copie certifiée conforme de ce document dans chacun de leurs véhicules. Cela prouve qu'ils respectent les réglementations routières nationales de leur pays en accord avec la législation européenne dans ce domaine.

Ces exigences pour les «bons opérateurs» ont été introduites afin d'empêcher certaines entreprises peu scrupuleuses de gagner des parts de marché en faisant des économies sur la sécurité. En contribuant à l'harmonisation des normes financières et des niveaux de compétence requis, ces exigences permettent également l'amélioration du statut professionnel des professionnels de l'industrie des transports routiers.

Attestation de conducteur

Tout conducteur originaire d'un pays non-membre de l'UE et conduisant un véhicule d'un opérateur de l'UE pour des activités de transport transfrontalières au sein de l'UE doit être en possession de l'attestation de conducteur appropriée. Cette attestation certifie que le conducteur est légalement employé par l'opérateur propriétaire du véhicule et qu'il ou elle répond aux conditions professionnelles requises par l'État membre de cet opérateur.

Le cabotage — Un aspect essentiel du marché libre

Le cabotage est le terme utilisé pour définir le transport de marchandises dans un pays par un transporteur originaire d'un autre pays. Dans l'UE, le cabotage est autorisé de manière temporaire. Cela signifie, par exemple, qu'une compagnie de transport française déchargeant, à Séville, un chargement en provenance de Paris peut, au lieu de retourner à Barcelone à vide pour prendre un chargement qui doit être transporté vers la France, transporter des biens entre Séville et Barcelone. Aujourd'hui, le cabotage représente environ 1,2 % du marché des transports routiers, mais il est important, dans le cadre de la lutte contre la pollution, d'optimiser l'utilisation des capacités disponibles.

Les nouveaux États membres pourront également, après une période de transition, proposer des services de cabotage. Des inquiétudes ont été exprimées par le secteur quant à de possibles effets négatifs des services de cabotage. Ces critiques se fondaient sur une potentielle concurrence déloyale des pays à moindres coûts de main-d'œuvre, qui pourrait nuire aux opérateurs qui doivent faire face à des coûts plus élevés car opérant dans un environnement plus sévèrement réglementé. Cependant, il s'avère que le cabotage n'a aucunement porté atteinte aux marchés nationaux ou aux opérateurs de bonne réputation. En outre, la récente législation relative aux horaires de travail des conducteurs, aux temps de repos et aux contrôles contribue à l'harmonisation des conditions sociales dans tous les États membres et permettra de réduire encore plus les risques de concurrence déloyale pour les entreprises de transport.



AU NOM DE LA SÉCURITÉ

En 2005, près de 41 000 personnes ont perdu la vie dans des accidents de la route à travers l'UE, et plusieurs milliers d'autres ont été blessées. La sécurisation des autoroutes européennes est donc une des priorités clés de l'Union.

Une nouvelle législation, adoptée en 2006 par le Parlement européen et le Conseil, permettra d'améliorer les conditions de conduite pour les conducteurs de camions et de bus qui travaillent sous pression ainsi que d'augmenter le nombre de contrôles effectués sur les camions et les cars en Europe.

En ce qui concerne les conditions de travail des conducteurs, la nouvelle législation inclut les points suivants:

- un repos minimum quotidien obligatoire de neuf heures pour les chauffeurs, par rapport à huit heures précédemment, et des pauses obligatoires durant le temps de conduite;
- une période de repos d'au moins 45 heures consécutives toutes les deux semaines;
- des mesures visant à empêcher les conducteurs professionnels de conduire plus de 56 heures par semaine.

Il est essentiel que les employeurs des conducteurs soient tenus responsables du respect de ces nouvelles règles. Cette législation vient compléter la directive spéciale de l'Union européenne sur le temps de travail pour les conducteurs professionnels.

Les États membres sont tenus, selon la législation européenne, d'appliquer la législation sociale et les mesures de sécurité dans le domaine des transports routiers. Ces mesures incluent la réalisation de contrôles réguliers, aussi bien au bord de la route que dans les locaux de l'entreprise. La nouvelle législation permettra de tripler le nombre de contrôles et d'améliorer la circulation d'informations relatives à d'éventuelles violations entre les États membres.

Sécurité et ouverture — Trouver un équilibre

Les récentes attaques terroristes, à Madrid et à Londres, ont montré la vulnérabilité des infrastructures de transport public. La Commission étudie également des mesures pour renforcer la sécurité dans les transports intermodaux et de marchandises. Ceci pourrait mener à l'introduction d'un système de certification de sécurité unique pour la chaîne logistique partout en Europe.

Nouvelles règles pour les permis de conduire

En mars 2006, l'Union européenne a décidé d'instaurer de nouvelles règles pour les permis de conduire. Elles auront un impact non seulement sur les conducteurs professionnels, mais également sur les automobilistes. Les changements permettront d'harmoniser la durée de validité des permis de conduire pour tous les conducteurs et les réglementations médicales pour les conducteurs professionnels ainsi que de réduire les fraudes en s'assurant que chaque conducteur possède un permis sur le modèle unique. Les cent dix différents types de permis actuellement valides à travers les différents États membres seront donc remplacés. Des périodes obligatoires et régulières de renouvellement seront introduites; les chauffeurs de bus et de camions devront renouveler leur permis tous les cinq ans. En outre, les conducteurs professionnels devront se soumettre à des contrôles médicaux à chaque renouvellement de leur permis.

Ces changements permettront également de renforcer les règles concernant la conduite de poids lourds de plus en plus puissants. De nouvelles catégories de permis, adaptées aux caractéristiques techniques de petits camions et bus, sont en cours d'introduction. De même, les permis pour les bus devront mentionner le nombre de passagers qu'un chauffeur est autorisé à transporter plutôt que le nombre de places assises dans le véhicule.



Amélioration du niveau de formation

En 2003, l'Union européenne a adopté une nouvelle directive visant à améliorer le niveau des formations pour les conducteurs professionnels. Par le passé, la plupart des conducteurs n'étaient pas obligés de suivre une formation spécialisée, l'expérience acquise sur le terrain pouvait permettre à un chauffeur de conduire des véhicules de plus en plus volumineux.

La Commission a établi que cette méthode ne permettait pas de garantir que les conducteurs aient des compétences et des connaissances adéquates et à jour. La législation de 2003 offre aux chauffeurs le choix entre suivre une formation minimum obligatoire et suivre une formation de base complète plus poussée.

Les conducteurs seront formés sur les règles de sécurité, le respect des réglementations et d'autres sujets tels que la santé et la sécurité, l'entretien et la logistique. La formation de base complète dure 280 heures, étalées sur huit semaines de 35 heures chacune; la formation minimum obligatoire dure 140 heures. Les conducteurs devront suivre un bref stage de remise à niveau, tous les cinq ans.

Aires de stationnement sécurisées

Afin de se conformer aux réglementations de l'Union européenne sur les temps de conduite et les périodes de repos, les conducteurs de poids lourds internationaux doivent observer des périodes de repos. Cependant, partout en Europe, les gens se plaignent d'un manque de sécurité sur les parkings, ce qui signifie que les chauffeurs, les véhicules et les chargements sont vulnérables vis à vis des voleurs et parfois pire encore. En février 2006, la Commission a lancé une étude visant à déterminer les possibilités de sécurisation des parkings. Celle-ci a permis d'évaluer les niveaux de sécurité actuels et a établi les mesures à prendre pour rendre les parcs de stationnement plus sûrs pour les chauffeurs. La Commission a également apporté son soutien à la construction de parkings modèles.



Pour des camions plus sûrs

Tout chauffeur de poids lourd vous dira que tous les gros camions ont un angle mort lorsqu'ils tournent à droite (ou à gauche si le conducteur est à droite). La Commission estime que ce problème cause environ cinq cent accidents mortels par an sur les routes européennes et qu'il représente un danger particulier pour les cyclistes.

En 2003, l'UE a adopté une directive rendant obligatoire la mise aux normes des rétroviseurs afin de réduire cet angle mort. En conséquence, les nouveaux camions pesant plus de 3,5 tonnes doivent être équipés de rétroviseurs antiangle mort à partir de 2007. Le débat sur la possibilité de mettre aux normes les cinq millions de poids lourds existant en Europe en les équipant de rétroviseurs antiangle mort semble montrer que cela aurait un effet bénéfique et la Commission a fait de nouvelles propositions dans ce sens.



Transport de produits dangereux

Le transport de produits dangereux, comme les produits chimiques et l'essence, est régi par la législation européenne qui, elle-même, applique les règles définies par la convention ADR (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route) à tous les transports au sein de l'UE. La législation européenne régit le transport de produits dangereux, y compris les mouvements d'équipements mobiles de pression, et propose des procédures uniformes pour le contrôle du transport de produits dangereux. Les lois couvrent également l'engagement et la formation de conseillers en sécurité et garantissent la conformité des véhicules à certains critères techniques pour que le transport de produits dangereux se déroule en toute sécurité.

Vers des tachygraphes numériques

Tous les poids lourds, les bus et les cars sur les routes de l'Union européenne doivent être équipés d'un tachygraphe permettant d'enregistrer des informations sur leurs trajets. Jusqu'à aujourd'hui, les tachygraphes étaient analogiques et les données relatives aux temps de conduite, aux périodes de repos, aux temps de chargement et aux entretiens mécaniques, étaient imprimées sur des disques de papier. Cependant, les récents développements technologiques ont vu l'introduction de tachygraphes numériques qui sont capables d'enregistrer plus de données — y compris la vitesse, la distance parcourue et l'identité du chauffeur — avec une plus grande précision. Ils sont également bien plus résistants aux tentatives de falsification que leurs prédécesseurs analogiques.

L'Union européenne a réagi à cette avancée technologique en rendant obligatoire les tachygraphes numériques sur tous les nouveaux poids lourds et bus, à partir du 1^{er} mai 2006. Un certificat d'interopérabilité permettra de garantir que les tachygraphes fonctionnent avec des produits de différents fabricants.



TARIFICATION ÉQUITABLE DANS TOUTE L'UNION EUROPÉENNE

L'UE s'engage à développer une approche globale des taxes et des redevances dans le domaine des transports routiers. Cela reste un défi car les tarifs d'utilisation des infrastructures, les taxes routières annuelles et les accises sur les carburants varient à travers l'Union européenne. Les différences entre ces coûts faussent la concurrence dans le secteur des transports routiers en Europe, ce qui est en contradiction avec l'objectif de l'Union de créer un marché ouvert, équitable et transparent.



Un système de péage électronique — Plus besoin de chercher votre monnaie

Une des principales sources d'agacement des conducteurs est de devoir faire la queue au péage. Le problème est accentué sur les axes routiers internationaux où les conducteurs de différentes nationalités doivent réfléchir au montant à payer, parfois dans une monnaie qu'ils ne connaissent pas bien. De telles conditions ralentissent les voyages et causent des embouteillages sur les routes très fréquentées, en particulier aux heures de pointe. Afin de résoudre ce problème, l'UE a introduit une législation ouvrant la voie à un système de paiement électronique pour les péages fondé sur l'interopérabilité. En exploitant les récentes avancées technologiques dans les domaines du suivi par satellite, du positionnement mobile et des systèmes de paiement électronique, il est aujourd'hui possible d'équiper les véhicules de systèmes qui enregistrent les passages aux péages. Ainsi, le conducteur n'a plus à s'arrêter et reçoit une seule facture à la fin de son parcours.

L'UE a établi des règles pour l'introduction des systèmes de péage électronique qui devront utiliser des technologies interopérables, à partir du 1^{er} janvier 2007. À terme, ce système s'intégrera à un réseau de péages interopérables qui, lorsqu'ils seront connectés aux unités d'enregistrement des véhicules, rendront les trajets sur les routes, les ponts et les tunnels à péages européens plus faciles.

Fiscalité des véhicules et des carburants

L'UE a développé des règles communes sur les taxes annuelles pour les poids lourds de plus de 12 tonnes. Elles fixent un taux minimum pour ce type de taxes, ce qui permet de réduire les différences qui existent entre les États membres.

Au sein de l'Union européenne, tous les carburants sont assujettis à un taux minimum d'accises. En ce qui concerne le diesel, le carburant le plus utilisé dans le secteur des transports routiers, le taux minimum est de 302 euros pour 1 000 litres de carburant.

L'objectif est de réduire les différences qui existent encore entre les accises appliquées dans les États membres, bien que les taux diffèrent encore grandement à travers l'Union européenne.

Péages et redevances sur l'utilisation des infrastructures

Les opérateurs de transports routiers sont également confrontés aux coûts d'utilisation des infrastructures, comme les autoroutes et les ponts, prélevés sous forme de péages ou de redevances. La directive «Eurovignette», adoptée en 1999 et modifiée par la suite en 2006, établit des règles communes relatives aux péages suivant la distance parcourue et aux droits d'usage temporels pour les véhicules de transport de plus de 3,5 tonnes. L'objectif de cette directive est d'améliorer le fonctionnement du marché intérieur en réduisant les différences de coût des péages et des redevances au sein de l'UE.

Les points clés de cette directive sont les suivants:

- les péages ne devraient tenir compte que des distances parcourues et du type de véhicule; les droits d'usage devraient être fixés selon le temps d'utilisation de l'infrastructure;
- les péages et les droits d'usage peuvent varier selon le degré de congestion et la classe d'émission du véhicule;
- les péages et les droits d'usage peuvent être prélevés pour l'utilisation des routes qui font partie du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) ou, dans certains cas, sur des axes parallèles;
- en règle générale, les péages (selon la distance parcourue) et les droits d'usage (selon le temps d'utilisation) ne devront pas être prélevés sur un seul et même tronçon routier;
- les péages et les droits d'usage nationaux seront non discriminatoires et devront être facilement compréhensibles par l'automobiliste afin d'éviter tout ralentissement et tout problème aux péages. Les contrôles systématiques aux frontières internes de l'UE devront également être évités.

TRANSITS INTERNATIONAUX

Les transports routiers entre les États membres de l'UE et les pays non membres (pays tiers) sont encore largement régis par des accords bilatéraux entre les États membres de l'UE et les pays tiers. Cependant, l'UE a conclu des accords avec un certain nombre de ces pays tiers dans le domaine des transports routiers qui ont préséance sur les accords bilatéraux. Par exemple, l'accord sur l'Espace économique européen (EEE) stipule que l'Islande, le Liechtenstein et la Norvège appliquent les règles relatives aux transports routiers de l'Union de la même manière que les États membres. De même, sur la base de l'accord entre l'UE et la Suisse sur le transport de marchandises et de voyageurs par route et par train, la Suisse applique des règles équivalentes à celles de l'Union européenne et des pays de l'EEE dans le domaine des transports terrestres.

Faciliter le passage des Alpes

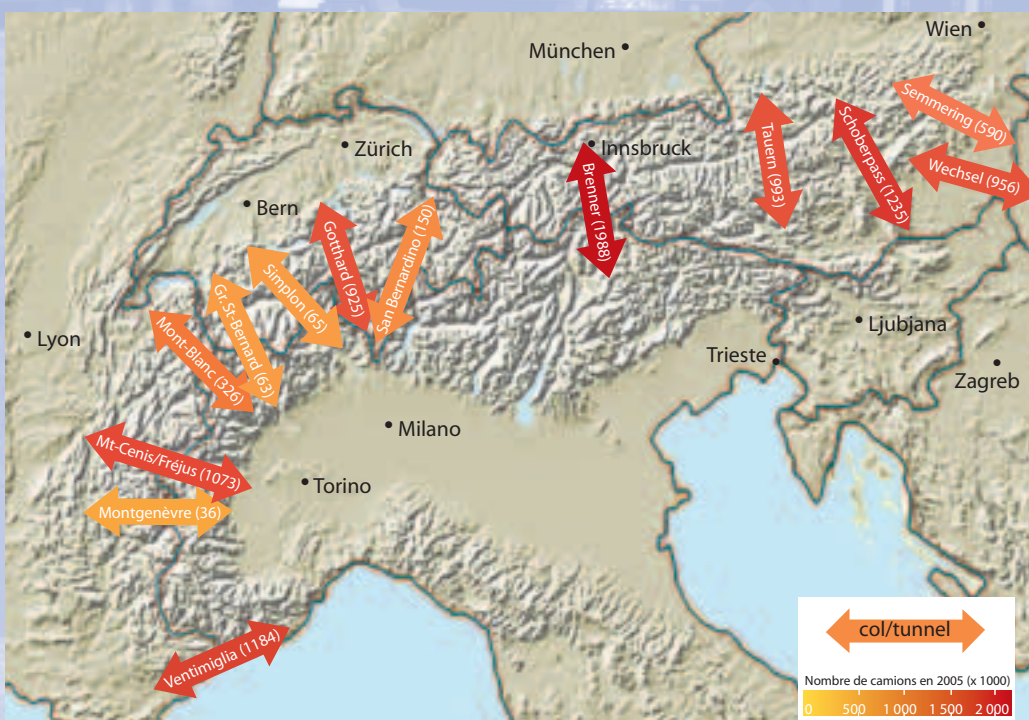
Quelques-uns des plus importants flux de transport routier de l'UE traversent les Alpes, non seulement par les États membres de l'UE (Allemagne, France, Italie, Autriche, Slovénie), mais également par la Suisse. Les voies de transit à travers les Alpes (routes, tunnels et cols), en nombre limité, doivent absorber un trafic très important dans les deux directions, comme le

montre le schéma ci-dessous. Cela met les infrastructures et le fragile écosystème alpin à rude épreuve.

Tous les pays de la région alpine, avec la Communauté européenne, sont parties à la «convention alpine» qui vise à protéger l'écosystème alpin et à promouvoir le développement durable de la région. Le protocole sur le transport de la convention encourage en particulier les parties à investir dans des infrastructures de transport nouvelles et respectueuses de l'environnement, comme des tunnels. De cette manière, le fret routier transalpin pourra être redirigé vers le ferroviaire ou les transports maritimes à courte distance, réduisant ainsi les dommages environnementaux à ce fragile écosystème de haute altitude.

De plus, l'UE a introduit et continue à développer un système de taxes harmonisé pour le fret de marchandises sur le principe «pollueur-payeur», selon lequel les trajets sont taxés en fonction des dommages qu'ils causent à l'environnement. Des règles similaires sont appliquées dans le cadre de l'accord sur les transports terrestres entre l'UE et la Suisse pour les transits de camions à travers toute la région des Alpes. Ceci permet de répartir plus équitablement la circulation entre les points de passage des Alpes, réduisant ainsi la congestion et limitant les dommages environnementaux.

Nombre de camions aux principaux points de passage des Alpes en 2005



Source: Cartographie, Commission européenne. Données: Alpinfo 2005, Office fédéral des transports (Suisse).



Dialogue avec la Russie

Ces dernières années, les frontières de l'Union européenne se sont déplacées vers l'est avec le processus d'élargissement, et le commerce avec la Russie a connu une forte croissance depuis la chute de l'Union soviétique. Il faut également noter que 50 % des exportations de l'UE vers la Russie transitent par la route et que les échanges par transports terrestres (route et train) entre les deux parties devraient connaître une croissance annuelle de 11 %.

L'UE et la Russie ont entamé un dialogue sur la question des transports, en octobre 2005, afin d'identifier les possibles améliorations des liens dans le domaine des transports et des infrastructures, et de promouvoir une meilleure compréhension des politiques actuelles et futures.

Interbus — Faciliter le transport des voyageurs

L'accord Interbus entre l'UE et plusieurs de ses voisins de l'Est et du Sud-Est a permis de libéraliser l'accès au marché pour certains services offerts par des opérateurs de bus et de cars. Cet accord est entré en vigueur, en 2001, et nombre de signataires sont maintenant des États membres de l'Union européenne. Les cosignataires actuels de l'UE sont l'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-et-Herzégovine, la Croatie, la Moldavie et la Turquie. Interbus couvre un certain nombre de mesures sociales, financières et techniques qui ont contribué à l'harmonisation et à la simplification des règles régissant le travail des opérateurs de bus et de cars.



Principales références législatives

Principes fondamentaux

Libre accès à la profession

- Directive 96/26/CE (JO L 124 du 23.5.1996, p. 1-10), modifiée par la directive 98/76/CE (JO L 277 du 14.10.1998, p. 17-25)

Transport de marchandises

- Licence communautaire: règlement (CEE) n° 881/92 (JO L 95 du 9.4.1992, p. 1-7)
- Cabotage: règlement (CEE) n° 3118/93 (JO L 279 du 12.11.1993, p. 1-16)
- Attestation de conducteur: règlement (CE) n° 484/2002 modifiant les règlements (CEE) n° 881/92 et (CEE) n° 3118/93 (JO L 76 du 19.3.2002, p. 1-6)
- Véhicules loués: directive 2006/1/CE (JO L 33 du 4.2.2006, p. 82-85)

Transport de voyageurs

- Licence communautaire: règlement (CEE) n° 684/92 (JO L 74 du 20.3.1992, p. 1-9) modifié par le règlement (CE) n° 11/98 (JO L 4 du 8.1.1998, p. 1-9)
- Cabotage: règlement (CE) n° 12/98 (JO L 4 du 8.1.1998, p. 10-14)

Sécurité et aspects sociaux

Temps de conduite, de travail et de repos

- Règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1-14)
- Directive 2002/15/CE (JO L 80 du 23.3.2002, p. 35-39)

Normes et contrôles

- Tachygraphes: règlement (CEE) n° 3821/85 (JO L 370 du 31.12.1985, p. 8-21), modifié par le règlement (CE) n° 2135/98 (JO L 274 du 9.10.1998, p. 1-21) et par le règlement (CE) n° 1360/2002 (JO L 207 du 5.8.2002, p. 1-252), et plus récemment par le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 102 du 11.4.2006)
- Directive 2006/22/CE (JO L 102 du 11.4.2006, p. 35-44)
- Formation des conducteurs: directive 2003/59/CE (JO L 226 du 10.9.2003, p. 4-17)

Taxes et redevances

Droits d'accises

- Droits d'accises sur les carburants: directive 2003/96/CE (JO L 283 du 31.10.2003, p. 51-70)

Eurovignette et péages

- Directive 99/62/CE (JO L 187 du 20.7.1999) modifiée par la directive 2006/38/CE (JO L 157 du 9.6.2006, p. 8-23)
- Interopérabilité des péages électroniques: directive 2004/52/CE (JO L 166 du 30.4.2004, p. 124-143)

Accords avec des pays tiers

Accord CE/Confédération suisse

- Accord sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (JO L 114 du 30.4.2002, p. 91-131)

Accord Interbus

- Décision du Conseil 2002/917/CE (JO L 321 du 26.11.2002, p. 11-12)

Vous pouvez consulter ces textes en cliquant sur le lien suivant: <http://eur-lex.europa.eu/>

Les transports routiers sont indispensables à l'Europe, à notre économie, à nos emplois et à notre bien-être. Indépendamment du développement des autres moyens de transport, parmi lesquels ceux jugés plus respectueux de l'environnement, il y aura toujours un besoin de transports routiers de grande qualité pour les voyageurs et les marchandises, qu'ils soient indépendants ou dans le cadre d'une chaîne de transport multimodale. L'objectif de l'Union européenne est de créer des conditions favorables afin que le marché européen des transports routiers puisse fonctionner en toute sécurité et de manière efficace. Les politiques qu'elle met en œuvre à cette fin sont présentées dans cette brochure.

http://ec.europa.eu/transport/road/policy/index_en.htm



Office des publications

Publications.europa.eu

