

LA RÉGULATION DU TRANSPORT ROUTIER EN GRANDE-BRETAGNE

Marie-Claire GRIMA, Hélène LEBRUN*



Le système de régulation du transport routier de marchandises a été libéralisé en Grande-Bretagne dès 1968. L'analyse de la situation britannique est donc particulièrement intéressante car elle permet d'étudier sur le long terme l'impact de la libéralisation sur la structure et le fonctionnement du marché.

L'étude réalisée par H. Lebrun, à partir de contacts avec des universitaires et des représentants de l'administration britannique ainsi que d'une expérience personnelle dans une filiale britannique d'une entreprise française permet d'apporter les premiers éléments de réponse :

- le bilan du système, fondé sur un accès libre au marché et une liberté des prix mais un contrôle strict des entreprises en place, est en général positivement apprécié,
- la structure de la profession, les niveaux de coût (en particulier de coûts salariaux pour les chauffeurs) sont peu différents de ceux prévalant en France où la libéralisation est beaucoup plus récente,
- son équilibre est fragile et repose en particulier sur la qualité des services chargés des contrôles, qui est menacée par les restrictions budgétaires.

Le développement historique de la régulation

Le transport de marchandises a connu jusqu'aux années soixante une évolution analogue à celles des autres pays européens : après une rapide progression au lendemain de la première guerre mondiale, les pouvoirs publics instaurent un contrôle strict du marché du transport routier de marchandises dans le but essentiel d'organiser la concurrence entre la route et le fer.

Le « road transport act » de 1968 tire les conclusions de l'échec de ces mesures (elles nuisent à la productivité du transport routier de marchandises sans empêcher le fer de perdre des parts de marché et la sécurité routière de se dégrader) et libéralise l'accès au marché du transport routier de marchandises, sous le contrôle des « licensing authorities ». Ce système est resté inchangé dans son principe, les évaluations auxquelles il a été soumis en ayant tiré un bilan très positif ; il a cependant subi quelques améliorations :

- abandon des dernières restrictions quantitatives et introduction de critères d'environnement dans l'attribution de licences par le « transport act » de 1982,
- introduction d'un système de licences permanentes, sous réserve du maintien d'un examen périodique de celles-ci, par le « deregulation and contracting out act » de 1994.

Les conditions d'accès au marché du transport routier de marchandises au Royaume-Uni

Un cadre législatif plus léger qu'en France

Tout transporteur désirent effectuer du transport avec des véhicules dépassant 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge doit être en possession d'un permis (« licence ») d'opérateur ; ce permis sanctionne la capacité du transporteur à exercer son activité professionnelle sans porter atteinte au bon fonctionnement du marché des transports et du marché du travail, à la sécurité routière ou à l'environnement.

Pour obtenir ce permis, le transporteur doit :

- ne pas avoir commis d'infraction grave pendant les cinq années précédant la demande de permis,

EUROPE

- être en mesure d'assurer l'entretien du parc de véhicules et en avoir la capacité financière,
- pouvoir garantir le respect des temps de conduite, de repos et du temps de travail réglementé ainsi que du poids total roulant autorisé.

Ces conditions sont suffisantes en cas de transport pour compte propre en trafic national (« restricted licence »). Pour le compte d'autrui, le transporteur doit en outre :

- justifier de sa compétence professionnelle et de sa bonne réputation,
- fournir les preuves de sa capacité financière.

Le permis de transport international (« international operator's licence ») impose une compétence professionnelle plus poussée et une formation spécifique à l'international.

Une procédure publique d'attribution

La demande de permis doit être faite pour chaque centre d'exploitation auprès de la « licensing authority » qui représente le ministère des transports dans la zone de trafic dont relève le centre. Ces organismes, dont la décision ne peut être réformée que par voie judiciaire, ont le pouvoir de refuser l'attribution d'un permis ou de le retirer en cas d'infraction grave.

Une publication de la demande doit être faite dans le journal local ; cette publication précise que les propriétaires ou occupants du voisinage estimant pouvoir subir un préjudice doivent se faire connaître dans les 21 jours. La décision d'attribution est prise après enquête publique au cours de laquelle toutes les parties exposent leur point de vue. Les parties peuvent faire appel devant le tribunal des transports ; un recours gracieux ou hiérarchique auprès du ministre des transports est en revanche exclu.

Une réglementation sociale alignée sur les normes européennes

Le temps de conduite et de repos des chauffeurs de poids lourds de plus de 3,5 tonnes de poids total en charge autorisé est régi par le règlement CEE 3820/85. En ce qui concerne le contrat de travail, les rapports sociaux sont essentiellement régis par des accords d'entreprises. L'élaboration, la négociation et l'application des conventions sont régies par le principe de liberté et d'indépendance des parties. Elles déterminent notamment des minima de travail hebdomadaire et des planchers de rémunérations ainsi que des dispositions relatives aux heures supplémentaires. Les conditions d'établissement et de rupture du contrat de travail sont similaires à celles prévalant en France, à l'exception des procédures de licenciement qui sont beaucoup plus favorables à l'employeur.

Une liberté contractuelle totale dans la négociation du contrat de transport

La tarification routière est totalement libre au Royaume-Uni, où n'existe par ailleurs aucune tarification de référence. En transport national, les contrats ne comportent aucune clause obligatoire et le système des contrats-types n'existe pas. D'une manière générale, les contrats concernant le transport par lots sont passés pour le seul transport d'un chargement ; si l'activité de transport fait partie d'un service logistique, les contrats sont passés librement entre les parties pour une durée de trois ou quatre ans.

Le système de contrôle et de sanctions

Si l'accès au marché est facile, le système britannique instaure **une surveillance étroite des opérateurs** sur la base de normes techniques strictes, notamment pour des motifs de sécurité routière.

Des contrôles stricts

Les contrôles peuvent avoir lieu sur route et dans les centres d'exploitation ; ils peuvent être ordonnés à l'initiative des autorités qui peuvent faire des vérifications inopinées ou suite à l'intervention de chauffeurs et de tierces personnes. La fréquence des contrôles dans les centres opérationnels est d'environ un tous les cinq ans.

EUROPE

Des sanctions sévères

Les résultats des contrôles sont consignés dans les archives des zones de trafic ; en cas d'infraction, les informations déjà recueillies sur le transporteur sont vérifiées. Une infraction légère n'est, en règle générale, sanctionnée que par un avertissement mais après trois avertissements le permis peut être restreint, voire suspendu. En cas d'infraction grave ou d'infractions répétées, le transporteur et éventuellement le chauffeur s'exposent à des poursuites pénales et à de graves sanctions.

L'impact de la déréglementation sur le marché des transports

Une aggravation de la pression concurrentielle

Le marché britannique fonctionne dans des conditions très proches de la concurrence parfaite, sans barrière à l'entrée ou à la sortie. Le cadre législatif en assure en théorie la loyauté ; en pratique la loi peut être aisément contournée (sous-déclaration du nombre de véhicules par exemple) et son effectivité repose sur la qualité des contrôles. Cette dernière est menacée par les restrictions budgétaires imposées aux organismes de contrôle.

Certains segments échappent cependant à cette pression, notamment le transport express et le transport sous température dirigée, où persistent de fortes barrières financières à l'entrée. La distribution constitue un secteur oligopolistique où la pénétration sur le marché nécessite de fortes capacités de gestionnaire et une capacité financière.

Un recentrage des grandes compagnies sur les prestations annexes

Les plus grands transporteurs britanniques sont ceux qui ont su percevoir rapidement le potentiel d'une alliance avec la grande distribution, très demandeuse de services annexes ; ils ont pu en retour se recentrer sur ces activités, laissant le transport pur aux petites compagnies et développant leurs activités logistiques au-delà de la distribution vers l'industrie manufacturière.

Le partage modal : une domination écrasante de la route

Le chemin de fer en particulier ne joue qu'un rôle tout à fait mineur en Grande-Bretagne où il est dépassé non seulement par le transport routier mais aussi par le transport maritime côtier ; il est en baisse constante depuis dix ans. Il est cependant difficile de distinguer la part de la dérégulation routière dans ce déclin entamé depuis la fin de la deuxième guerre mondiale (300 millions de tonnes transportées en 1950, 100 en 1993) des causes liées aux modifications de la structure industrielle et des organisations logistiques, voire à la concurrence du cabotage maritime qui a doublé son trafic entre 1955 et 1995.

La structure de la profession : une situation peu différente de la situation française

Une forte majorité de petites entreprises malgré une tendance à la concentration

79 % des entreprises (71 % en compte d'autrui) ont moins de 5 véhicules alors que 5 % seulement ont plus de 25 véhicules ; ces entreprises représentent cependant 53 % de la flotte totale.

Depuis 1988, le nombre de transporteurs a diminué d'environ 25 %, essentiellement au détriment des très petites entreprises (1 ou 2 véhicules) qui ont perdu 32 % de leurs effectifs. En revanche le nombre d'entreprises de plus de 50 véhicules a crû de près de 50 %. Le nombre total de véhicules est quant à lui en très légère baisse, alors que les trafics progressent de 31 % en tonnes-kilomètres et de 25 % en véhicules-kilomètres entre 1980 et 1995 ; cette évolution est le signe d'une meilleure gestion des flottes liée à l'augmentation du poids total autorisé en charge (passé de 33 tonnes à 38 tonnes en 1983) et à une plus grande maîtrise de la logistique par les transporteurs.

EUROPE

L'évolution des coûts et la rentabilité

Une structure des coûts peu différente de celle constatée en France

Les coûts les plus importants concernent l'acquisition et l'entretien du véhicule (60 %), la main d'oeuvre (23 %) et les carburants et lubrifiants (17 %) ¹. Le coût total par kilomètre (0,9 £) est semblable à celui observé en France.

Une rentabilité très variable suivant les secteurs

La marge de profit avant impôt, qui constitue le meilleur indicateur de rentabilité, se situe à un niveau très faible (3 % en moyenne sur la période 1988-1992), conformément à la nature très compétitive du secteur. Deux segments, l'express et la grande distribution, se distinguent par leur taux plus élevé (5 % en moyenne malgré une baisse récente pour ce dernier) mais c'est le transport sous température dirigée, en forte croissance, qui dégage les marges les plus importantes (8 % en 1988, 5,5 % en 1992). En revanche, les marges du transport de produits agricoles et du transport de vrac sont pratiquement nulles en fin de période.

La période de paiement, qui permet de mesurer la solvabilité à court terme du secteur, reste stable à un niveau (de l'ordre de 60 jours) inférieur à celui observé dans d'autres industries, signe d'une gestion financière efficace.

L'emploi et les conditions de rémunération

L'emploi du secteur a suivi les évolutions conjoncturelles de ce dernier : en hausse sensible à la fin des années quatre-vingt, il entame dès 1990 une baisse qui le ramène en-dessous de son niveau de 1981 (190 000 employés).

En ce qui concerne la rémunération des chauffeurs, la déréglementation s'est traduite par une baisse relative, mais différenciée selon les entreprises et les modes de rémunération. Dans leur majorité, les chauffeurs sont payés sur la base d'un tarif de jour dépendant du type de véhicule conduit et de la taille de l'entreprise. Le salaire brut médian hebdomadaire était ainsi de 338 £ par semaine en 1995 pour un véhicule articulé mais seulement de 285 £ pour un camion de moins de 17 tonnes. Certaines compagnies paient leurs chauffeurs sur une base qui tient compte des horaires de travail, système favorable aux chauffeurs travaillant principalement de nuit qui bénéficient alors d'un salaire hebdomadaire de 386 £. La période récente est cependant marquée par une légère reprise des salaires des chauffeurs puisque ceux-ci auraient augmenté en moyenne de 3,2 % en 1995 et que les employeurs escomptaient des augmentations plus fortes en 1996.

Au total, les chauffeurs britanniques bénéficient d'un revenu comparable à celui de leurs homologues français. Il n'en est pas de même des autres personnels du secteur, le salaire moyen des ouvriers non qualifiés des ateliers de maintenance ou des entrepôts est de l'ordre 180 £.

Le cadre législatif du transport routier de marchandises au Royaume-Uni a donc permis au marché d'évoluer avec une grande liberté et d'accompagner les besoins de ses clients, notamment en matière de prestations annexes. L'accent mis sur la sécurité, la sévérité des contrôles et des sanctions assurent des conditions convenables de travail pour les salariés, une certaine sécurité sur les routes et dans l'exercice de la profession ainsi qu'une concurrence équitable entre transporteurs.

Cette situation est cependant fragile en raison des risques qui pèsent sur la qualité des contrôles et de la montée des problèmes de congestion routière.

¹ Selon une étude de l'université de Westminster (1994).