



HAL
open science

Les transports terrestres de marchandises en Grande-Bretagne

Christian Ambrosini, Patrick Moreau

► **To cite this version:**

Christian Ambrosini, Patrick Moreau. Les transports terrestres de marchandises en Grande-Bretagne. 1987. halshs-00911721

HAL Id: halshs-00911721

<https://shs.hal.science/halshs-00911721>

Submitted on 29 Nov 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LABORATOIRE D'ECONOMIE DES TRANSPORTS
UNIVERSITE LYON II - ECOLE DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ETAT

ETUDES ET RECHERCHES

Christian AMBROSINI
Patrick MOREAU

LES TRANSPORTS TERRESTRES
DE MARCHANDISES
EN GRANDE - BRETAGNE

Le texte de ce document est celui d'un rapport rédigé pour le compte de la Direction des Transports Terrestres du Ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports, dans le cadre d'une étude confiée au Laboratoire d'Économie des Transports en décembre 1985 et achevée en février 1987.

SOMMAIRE

Avant-Propos

Chapitre 1: Caractéristiques générales de la Grande-Bretagne dans les années récentes

- I. La géographie physique.
- II. La population.
- III. L'activité économique.
- IV. Le commerce extérieur.
- V. Contexte politique et conjoncture économique.

Chapitre 2: Le système de transport au Royaume-Uni

- I. Les réseaux d'infrastructures.
- II. L'activité des ports britanniques.
- III. Les transports terrestres britanniques.

Chapitre 3: Evolution historique et réglementation actuelle en matière de transports routiers de marchandises

- I. Le système des licences de transporteurs (Carriers' licensing system).
- II. La révision du système des licences de transporteurs.
- III. La Loi sur les Transports du 25 octobre 1968.
- IV. Les évolutions de la réglementation dans les transports routiers de marchandises depuis 1968.
- V. Le système des licences d'exploitant (Operator's licensing system) en Grande-Bretagne en 1987 (Résumé synthétique).

**Chapitre 4: Le secteur des transports routiers de marchandises
en Grande-Bretagne depuis 20 ans.**

- I. Les impacts du nouveau système des licences
d'exploitant, selon les études britanniques.**
- II. Le secteur des transports routiers de marchandises
dans les années récentes.**
- III. L'activité du marché des transports routiers
britanniques de marchandises.**

Conclusion

Bibliographie

Liste des cartes, tableaux et graphiques

Table des matières

LES TRANSPORTS TERRESTRES EN GRANDE-BRETAGNE

AVANT-PROPOS

En préambule, nous tenons simplement à exprimer le caractère délicat de toute recherche d'impact de mesures de type réglementaire, qui s'appliquent à un secteur donné de l'activité économique d'un pays. Nous aurons l'occasion de revenir au cours du développement sur les difficultés inhérentes à une telle analyse. Signalons ici toutefois, qu'un grand nombre de variables viennent interférer avec celles dont on cherche à identifier plus spécialement les effets. Les caractéristiques physiques, historiques, politiques, sociales et économiques qui font la spécificité de chaque entité nationale tendent, le plus souvent, à mieux éclairer la situation et l'évolution d'un secteur, comme celui des transports de marchandises, que les systèmes réglementaires qui participent à la gestion de ce secteur; dans la mesure où ceux-ci ne représentent qu'une pièce du puzzle, qui ne saurait, à elle seule, fournir une explication pertinente de la logique d'évolution de ce qu'on observe et qu'on tente de maîtriser.

A cet aspect intérieur du problème vient s'ajouter la redoutable question d'une comparaison extérieure signifiante. A notre sens, il n'est déjà pas aisé de franchir l'obstacle, lorsque les pays qui font l'objet de la comparaison, sont dissemblables à de maints points de vue; pour ne donner qu'un seul exemple, on peut considérer le caractère insulaire de la Grande-Bretagne qui rend bien évidemment un certain nombre d'attitudes et de comportements très distincts de ceux que l'on peut observer en France. Mais il est une autre difficulté plus importante encore, à relier au fait que les logiques des réglementations mises en oeuvre dans les deux pays sont complètement différentes. Si en France le secteur des transports de marchandises connaît des contrôles de type quantitatif, il n'en est rien au Royaume-Uni, où les critères de contrôle de ce même secteur sont fondés sur des exigences de qualité. De plus, dans le premier cas, l'objectif du système vise à la régulation des prix des frets et à la protection du chemin de fer, alors que dans le second, ce sont des critères de sécurité et de protection de l'environnement, qui sont mis en avant.

Nous n'axons donc pas tant notre réflexion sur une comparaison systématique entre les deux pays que sur les caractéristiques propres à la Grande-Bretagne, que nous tentons d'analyser en tenant compte des spécificités d'approche du problème qu'en ont les Britanniques eux-mêmes.

Nous avons, de ce fait, structuré notre travail selon quatre chapitres. Nous envisageons successivement la Grande-Bretagne d'un point de vue général, en vue d'apporter une connaissance minimale de l'environnement dans lequel s'inscrit l'activité du secteur des transports dans le pays. Puis nous analysons le système des transports de marchandises de la Grande-Bretagne. Nous focalisons ensuite notre attention sur la réglementation du secteur des transports routiers de marchandises et sur son évolution. Enfin nous tentons d'effectuer un bilan de ce secteur pour les années récentes en essayant, autant que faire se peut, d'intégrer des éléments qui permettent d'estimer, dans une certaine mesure, l'impact du système réglementaire sur le secteur.

CHAPITRE 1

CARACTERISTIQUES GENERALES DE LA GRANDE-BRETAGNE DANS LES ANNEES RECENTES

Pour aussi délimité que soit notre projet d'analyse du système réglementaire des transports terrestres de marchandises en Grande-Bretagne, il n'en demeure pas moins évident qu'il ne peut être réalisé au mépris des principales composantes qui fondent la réalité sociale de ce pays. L'objet de ce premier chapitre est donc de présenter brièvement les caractéristiques géographiques, physiques et humaines, de la Grande-Bretagne et d'amorcer la réflexion sur le secteur des transports terrestres en rappelant quelques-unes des données contemporaines essentielles de la vie économique et politique britannique.

I. LA GEOGRAPHIE PHYSIQUE.

L'ensemble des Iles Britanniques couvre une superficie de 313.000 km². Le territoire de la Grande-Bretagne à lui seul atteint 231.200 km² et comprend l'Angleterre avec le Pays de Galles, et l'Ecosse. Cette décomposition géographique ne reflète pas exactement la réalité politique: en effet, il convient d'ajouter l'Ulster (Irlande du Nord) et ses 14.000 km² pour former le Royaume-Uni.

L'Irlande du Nord apparaît sous la forme d'une cuvette, au centre de laquelle est situé le lac Neagh, et bordée à l'Ouest et au Nord par le massif montagneux du Donegal et à l'Est par celui d'Antrim. L'altitude de ces massifs ne dépasse pas 800 m.

Belfast, la ville principale, est située au creux d'un fjord, face au canal du Nord, qui relie l'Océan Atlantique à la Mer d'Irlande, et ne se trouve en fait séparée de la Grande-Bretagne que d'une vingtaine de km. Outre les motifs socio-culturels, cette relative proximité géographique peut expliquer le lien plus important qui unit cette portion de l'Irlande à la Grande-Bretagne.

L'Ecosse, 78.800 km², est un pays au relief tourmenté. Les côtes, surtout au Nord et à l'Ouest, présentent un paysage caractéristique d'escarpements, de fjords et de nombreuses petites îles. On distingue quatre grandes zones géographiques, approximativement orientées Nord-Est Sud-Ouest, dont les superficies sont comparables.

La zone la plus au Nord, les Hautes Terres (Highlands), est formée de montagnes, dont l'altitude varie autour de 1000 m. Elle est séparée de la zone suivante par une ancienne vallée glaciaire: le canal Calédonien, qui relie la Mer du Nord à l'Océan Atlantique.

Ce massif se prolonge avec celui des Grampians, dont les caractéristiques sont similaires au précédent. L'altitude moyenne est toutefois un peu plus élevée. On y trouve le point culminant de la Grande-Bretagne: le Ben Nevis (1341 m).

L'ensemble de cette région n'est guère accessible que par cabotage, car le relief rend les communications intérieures difficiles.

On distingue ensuite une région de plaine, appelée les Basses Terres (Lowlands), qui se prolonge au Nord-Est sur une centaine de km, au pied des monts Grampians. Ici, l'Ecosse n'a plus que 50 km environ d'Est en Ouest, ce qui constitue la largeur la plus faible de tout le territoire britannique.

Plus au Sud enfin, on rencontre à nouveau une zone montagneuse, les Monts Cheviot, dont l'altitude moyenne est de 850 m. Ce massif épargne un peu la côte Sud-Ouest de la zone, sur la Mer d'Irlande.

L'Angleterre et le Pays de Galles occupent les 2/3 restant de la Grande-Bretagne.

La superficie du Pays de Galles avoisine 21.000 km². L'ensemble de son relief se présente comme une succession de hautes terres dénudées, les Monts Cambriens. Le Pays de Galles s'étend du Nord au Sud sur 200 km. La largeur de la moitié Nord est de 80 km en moyenne, celle de la moitié Sud de 130 km. C'est au Nord du Pays de Galles qu'on trouve les sommets les plus élevés avec le Mont Snowdon (1086 m). Le centre du pays est occupé par un plateau entamé au Sud-Est et au Sud par de nombreuses failles. Les larges baies et les rias que le Canal de Bristol découpe dans cette partie des terres galloises, a été favorable à des aménagements portuaires permettant l'évacuation de la houille par voie maritime. C'est sur cette côte Sud qu'on rencontre les principales villes du Pays de Galles, avec d'Est en Ouest: Cardiff, Llandarcy, Port Talbot, Swansea et Milford Haven.

L'Angleterre, quant à elle se présente comme une sorte de trapèze isocèle d'une hauteur d'environ 500 km, avec une grande base de 400 km (la côte Sud) et une petite base de 100 km (la frontière avec l'Ecosse). Sa surface exacte est de 131.800 km².

L'Angleterre offre une grande diversité de paysages. On peut cependant facilement distinguer deux ensembles très différents: une zone de vieilles montagnes et une zone de larges plaines, occupant respectivement 20% et 80% du territoire.

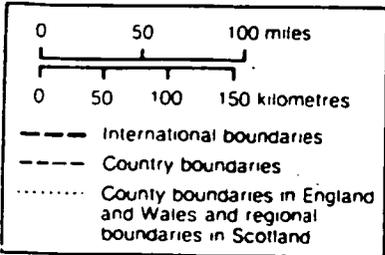
On trouve au Nord le massif calcaire des Pennines, qui n'est que le prolongement des Monts Cheviot écossais. Ce massif montagneux pénètre la partie centrale de l'Angleterre sans réussir toutefois à créer un réel obstacle aux communications, compte tenu de la faiblesse de son altitude. Flanquant au Nord-Ouest la chaîne Pennines, le Cumberland constitue au contraire un massif montagneux cristallin plus imposant. C'est là que se situent le point culminant de l'Angleterre, Scafell Pike (978 m) et le District des Lacs, une des régions anglaises les plus touristiques. On rencontre une autre zone "montagneuse", mais de très faible altitude, à l'extrémité Sud-Ouest de l'Angleterre: la Cornouaille.

Pour le reste, l'Angleterre s'apparente à une vaste plaine. On peut toutefois opérer une nouvelle distinction entre un plateau central au sous-sol calcaire, composé du Nord au Sud, des Costwold Hills, Chiltern Hills, North Downs, South Downs, et la véritable plaine au sous-sol argileux située de part et d'autre de celui-ci; les Midlands à l'Ouest, l'East Anglia à l'Est.

Carte n° 1

Carte générale de la Grande-Bretagne.

Britain



A l'exception de Londres, la localisation et le développement des principales grandes villes anglaises s'expliquent par des motifs d'économie spatiale industrielle. Elles se trouvent presque toutes au coeur des fameux "pays noirs", eux-mêmes localisés à proximité des anciens gisements de charbon et de fer. On rencontre ainsi du Nord au Sud:

- le Northumberland, sur les côtes de la Mer du Nord avec les centres urbains de Newcastle, Sunderland, Middlesborough.

- le Yorkshire, au centre du pays avec les villes de York, Leeds, Sheffield.

- le Lancashire, du côté de la Mer d'Irlande, avec Bradford, Manchester et Liverpool qui est la seule de ces trois villes à avoir accès directement à la mer.

- les Midlands, au centre, sous le Yorkshire, avec les cités de Nottingham, Derby, Leicester, Birmingham, Coventry.

Les autres villes anglaises les plus importantes sont surtout connues pour leur rôle commercial lié aux activités de transit portuaire, ainsi en est-il de Douvres, Newhaven, Brighton, Southampton, Plymouth sur la côte Sud et de Bristol sur la côte Est.

De cette présentation succincte de la géographie physique du Royaume-Uni on peut tirer la conclusion que la prédisposition maritime de cette partie des Iles Britanniques, avec ses 7500 km de côtes, se trouve encore renforcée d'abord par la faible accessibilité terrestre de certaines portions du territoire, comme par exemple l'Irlande et l'Ecosse, ensuite par la persistance d'une relative "autonomie" des quatre pays membres, enfin par la géométrie rectiforme du territoire qui fait qu'aucun lieu n'est jamais éloigné de plus de 150 km de la mer.

II. LA POPULATION.

En 1985, la population totale du Royaume-Uni était de 56,5 millions d'habitants, soit une densité moyenne de 231 habitants par km². Des écarts importants existent entre les densités de chacun des pays: 355 habitants au km² en Angleterre, contre 135 au Pays de Galles, 110 en Irlande du Nord et seulement 65 en Ecosse.

Au début des années 1970 la densité du Royaume-Uni était de 228 habitants au km². Elle a augmenté régulièrement jusqu'en 1976 pour atteindre et conserver sa valeur actuelle de 231 habitants au km². Depuis dix ans, la population totale a donc plafonné. L'accroissement annuel brut effectif de la population n'a été en moyenne que de 30.000 individus, sur la période 1976-1985. L'explication de ce résultat renvoie pour une part aux flux de "migration internationale" de population, et pour une autre part aux caractéristiques démographiques de la nation britannique contemporaine. On ne peut alors s'empêcher de rapprocher le constat précédent des données concernant l'évolution du taux d'accroissement démographique annuel net. Le tableau suivant traduit d'une façon exemplaire le long processus de dégradation de cette variable, essentielle pour l'avenir d'un pays.

Tableau n°1

Taux annuel d'accroissement de la population	1960-65	1965-70	1970-75	1975-80
En pourcentage	0,73	0,35	0,20	0,07

Seule l'Allemagne a subi en Europe une régression encore plus forte sur la même période.

Les caractéristiques générales spatio-démographiques de la Grande-Bretagne sont connues de longue date et ne semblent pas fondamentalement remises en cause par la tendance récente. Il est vrai que les informations pertinentes en ce domaine sont encore rares. On peut simplement signaler que le recensement de 1981 montre que dans les zones rurales reculées, le taux de croissance de la population a été plus fort dans les années 70 que dans les années 60. Par ailleurs le taux de migration nationale des retraités s'est fortement accru. Les principales zones d'accueil sont la côte Sud de l'Angleterre et l'East Anglia: dans certaines villes, les personnes âgées représentent plus du tiers de la population.

Le Royaume-Uni est toujours un pays très urbanisé, même s'il ne détient plus, comme au début des années 70, la première place mondiale. Les villes rassemblent 85% de la population et les surfaces urbanisées couvrent 7% du territoire.

La faiblesse des distances entre grandes agglomérations (par exemple, la deuxième ville du pays, Birmingham est à 175 km seulement de Londres et à 200 km de Manchester) a favorisé, naturellement, l'apparition d'un tissu urbain ininterrompu dans certaines parties du Royaume-Uni. Pour lutter contre l'entassement urbain, les pouvoirs publics ont engagé dès 1946 une politique de "villes nouvelles". Ces dernières ont été implantées en couronnes autour des villes de Londres, Glasgow, Newcastle, Liverpool, Birmingham. Combiné à d'autres mesures gouvernementales en matière d'implantation d'entreprises, l'aménagement territorial a permis d'étaler la concentration urbaine plus qu'il n'a permis de la disperser d'une manière homogène.

Ainsi actuellement, trois grandes zones dépassent largement les 2000 habitants au km². En allant du Nord vers le Sud, on rencontre d'abord la région de Glasgow-Edimbourg dans la plaine des Lowlands écossaises, la partie la plus étroite de la Grande-Bretagne, qui présente une densité de 3185 habitants au km². Il y a ensuite la conurbation des Midlands et du Sud des Pennines qui rassemble les villes de Leeds, Manchester, Sheffield, Liverpool et Birmingham, et dont la densité est de 2283 habitants au km². Enfin il y a la région du "Grand Londres" qui atteint le niveau record de 4275 habitants au km². Le tableau n°2 qui suit donne plus de détail sur les densités locales.

Tableau n°2

Taille et population des principaux Districts Urbains.
(La densité est exprimée en nombre d'habitants au Km² et
la colonne CL signifie classement)

Nom des Districts	-----		-----		-----	
	Cl	Population	Cl	Km ²	Cl	Densité
Grand Londres	1	6.765.100	1	1580	2	4275
Birmingham	2	1.017.300	5	264	4	3853
Glasgow	3	761.000	7	198	5	3843
Leeds	4	716.000	2	562	12	1274
Sheffield	5	545.800	4	368	11	1483
Liverpool	6	510.700	10	113	1	4519
Bradford	7	464.700	3	370	13	1256
Manchester	8	458.600	11	116	3	3953
Edimbourg	9	444.700	6	261	10	1704
Bristol	10	399.600	12	110	6	3633
Belfast	11	324.900	8	140	9	2321
Coventry	12	317.400	13	97	7	3272
Cardiff	13	279.800	9	120	8	2332

Les huit principales régions métropolitaines du Royaume-Uni qui sont, le Grand Londres, le Clydeside central, le Grand Manchester, le Merseyside, le Yorkshire du Sud, le Tyne and Wear, les Midlands de l'Ouest et le Yorkshire de l'Ouest, rassemblent le tiers de la population sur seulement 3% de la surface totale du territoire britannique.

A l'inverse la densité de toute la partie Nord de l'Ecosse, celle des Highlands, est inférieure à 10 habitants au km². De même les régions "montagneuses" de l'Angleterre et du pays de Galles présentent une densité de moins de 40 habitants au km². De fait l'ensemble des zones de relief du Royaume-Uni, qui couvrent le tiers de sa surface, ne regroupent que 2% de la population.

III. L'ACTIVITE ECONOMIQUE.

Une première vision de l'économie britannique nous est fournie par la répartition des emplois et de la production entre les quatre grands secteurs que sont l'agriculture, les mines, l'industrie et les services. Les chiffres du Tableau n°3 sont les plus récents disponibles (1986).

Avec plus de 2/3 de l'activité 1986 réalisée par le secteur tertiaire, il est clair que la structure de l'économie anglaise contemporaine n'a plus rien à voir avec celle qui a fait sa grandeur à la fin du XIX^{ème} siècle. Rappelons pour mémoire qu'en 1911, l'agriculture employait encore 10,3% de la population active, l'industrie 46,1% et le tertiaire 43,6%. La poussée de ce dernier ne peut pas être analysée comme un changement brutal. Elle est au contraire la conséquence d'un mouvement continu et régulier. Trente-sept années plus tard, c'est-à-dire en 1948, le tertiaire avait gagné 10 points, passant de 44% à 54% des emplois occupés.

Tableau n°3

Poids économique des 4 grands secteurs
d'activités britanniques.

%	Agriculture	Mines	Industrie	Services
de la pop.active	2,6	4,4	28,5	64,5
du PIB	2,4	7,5	22,5	67,6

En 1985, soit à nouveau 37 ans après, le tertiaire se retrouve avec un nouveau gain de 10 points, atteignant ainsi la valeur de 64%. Cette lente et monotone progression globale du secteur tertiaire britannique s'est en fait réalisée aux dépens d'une évolution qui a pu être brutale, ou qui du moins peut être analysée comme telle, dans chacun des autres secteurs, tant au niveau général que nous évoquions jusqu'à présent qu'au niveau de l'histoire de la composition interne de ces secteurs.

Il ne faut pas sous-estimer non plus cette dernière dimension pour ce qui concerne les activités de services. A titre d'illustration signalons que sur la période 1950-1985, que nous venons de considérer, les emplois dans le secteur tertiaire des Transports et Télécommunications sont passés de 1.787.000 (8,3%) à 1.665.000 (7%) en 1965, 1.449.000 (5,9%) en 1975, et 1.286.000 (5,3%) en 1985. La part des seuls transports est passée de 4,2% en 1975 à 3,6% en 1985, ce qui montre que la chute de l'emploi sur les dix dernières années est entièrement imputable au secteur des transports, et non aux télécommunications.

L'agriculture britannique est certes d'un poids économique mineur, mais elle est performante. Le niveau moyen de productivité d'un cultivateur britannique est très élevé. Sa contribution en terme de valeur ajoutée correspond à 80% de celle d'un actif moyen: pour les cultivateurs français le ratio est de 46% seulement. Avec 63% de la valeur globale de la production agricole, la production animale domine largement la production végétale (37%). La balance commerciale agricole du Royaume-Uni est depuis longtemps largement négative. En 1984, le déficit s'est élevé à 7,4 milliards de dollars, soit 1,7% du PIB.

Le secteur "minier" au sens large, place le Royaume-Uni au premier rang des pays européens et au sixième rang mondial. La production d'énergie primaire avec 128 millions de tonnes de pétrole, 92 millions de tonnes de charbon et 41 milliards de m³ de gaz pour 1984, couvre largement la consommation intérieure. Ce résultat provient d'un important effort de recherche et d'exploitation pétrolière et gazière dans la Mer du Nord. En moins de dix ans, la position énergétique du Royaume-Uni s'est trouvée totalement modifiée. La balance commerciale pétrolière affichait un déficit de 4 milliards de Livres en 1976. En 1982 elle laissait apparaître un excédent de 4,6 milliards de Livres. En dépit de cet atout non négligeable, l'activité purement industrielle du Royaume-Uni est loin d'être florissante.

Il n'est pas question de retracer ici l'évolution complète sur longue période d'un secteur qui fait déjà l'objet depuis longtemps de profondes transformations et de restructurations. On signalera simplement que dans la période récente, la situation du secteur des produits manufacturés qui représentait 26,6% de la production intérieure en 1980 a

continué à se dégrader en tombant à 24,3% en 1982. Sur la base d'un indice 100 en 1980, le résultat 1982 traduit une perte de 7 points, après une chute de 9 points entre 1979 et 1980 due en grande partie aux conséquences économiques mondiales du second choc pétrolier. Tous les secteurs sont concernés comme le montre le Tableau n°4. Cette dégradation s'est interrompue en 1983: le pourcentage de croissance en volume a été nettement positif, 2,9%, ramenant de -1,7% pour 1982 à -0,3% le différentiel avec le PIB. De ce point de vue, l'année 1984 marque une véritable amélioration puisque les 3,8% de croissance en volume sont devenus supérieurs de 1,2 point à l'indice de croissance du PIB. Cette inflexion dans la tendance permet d'entretenir quelque espoir de renouveau industriel pour l'économie britannique, même si en fin d'année 1985 l'indice de production ne dépasse que d'un point celui de 1980.

En complément signalons que le domaine de la construction et des bâtiments a connu une récession comparable sur la même période: chute de 8,6 point de l'indice de production entre 1980 et 1982, ce qui confine la part de ce secteur à 5,8% du PIB en 1982 contre 7,2% en 1972.

Tableau n°4

Poids et performances des secteurs de l'industrie manufacturière britannique (1980 sert de base 100 à l'indice de production).

Branches de l'industrie manufacturée	Valeur Ajoutée en Livres 1981	Indice de Production	
		1981	1982
Industrie métallurgique	1.859.000.000	104.3	100.7
Autres produits minéraux	2.913.000.000	90.0	94.7
Industrie chimique	4.831.000.000	98.5	98.8
Industrie mécanique	7.377.000.000	88.3	88.4
Autres prod. métalliques	2.993.000.000	89.9	78.1
Industrie électrique	6.734.000.000	92.3	95.1
Industrie automobile	2.917.000.000	84.2	80.7
Autres équip. transport	3.165.000.000	100.3	99.3
Industrie alimentaire	8.200.000.000	97.7	99.0
Industrie textile	1.679.000.000	90.5	86.5
Industrie d'habillement	1.878.000.000	91.4	87.3
Edition, imprimerie, .etc	5.200.000.000	94.3	90.3
Prod. manufact. divers	4.037.000.000	90.9	87.6
-----	-----	-----	-----
Total secteur	53.783.000.000	93.1	91.9

(Source: National Income and Expenditure 1983 Edition).

Le tableau n°4 montre que les plus mauvais résultats sont à mettre à l'actif de l'industrie automobile, l'industrie textile, l'industrie de l'habillement et l'industrie mécanique. Ce n'est guère encourageant quand on sait, et nous allons le voir à présent, que ces secteurs (en tous cas le premier et le quatrième) sont ceux qui contribuent pour l'essentiel aux revenus d'exportations.

IV. LE COMMERCE EXTERIEUR.

Une des questions les plus ardues qu'un économiste puisse se poser est celle qui porte sur les influences, bénéfiques ou préjudiciables, de l'insularité ou de la continentalité d'un pays sur ses conceptions et résultats économiques. Il ne fait pas de doute que la prise en compte de cette seule caractéristique géographique n'est pas suffisante pour fournir une explication pertinente, et dans ces conditions nous ne nous engagerons pas plus avant dans le débat. Nous n'y faisons allusion que pour essayer de mieux situer le rôle qu'a joué et que joue le commerce extérieur pour un pays comme la Grande-Bretagne.

A cet égard, il semble possible d'analyser l'insularité comme un facteur d'amplification de tendances. Le fait d'être une île oblige à s'ouvrir sur l'extérieur et s'avère un stimulant du commerce en période d'expansion. A l'inverse, en phase de récession, les effets négatifs de la dépendance extérieure et de la dispersion des actions s'ajoutent pour produire un handicap supplémentaire. Ce commentaire ne prétend pas se situer au niveau du rôle de l'insularité sur la genèse d'un dynamisme économique, mais uniquement dans le cadre de l'influence de ce paramètre sur les conditions d'exercice d'une politique économique.

Bien que ne rassemblant que 1,5% de la population mondiale, le Royaume-Uni est encore actuellement la 5ème plus grande nation commerciale du Monde. En 1982 les échanges extérieurs ont atteint la valeur de 112,5 milliards de Livres, ce qui représentait 42,3% du PIB exprimé aux prix du marché, soit presque la moitié (48,4%) du PIB exprimé au coût des facteurs. Dans ce total, la valeur des importations était de 55,55 milliards de Livres (FOB), celle des exportations de 56,94 milliards de Livres (CAF): exprimé FOB, cette dernière valeur ne représentait plus que 53,43 milliards de Livres.

La croissance du commerce extérieur a été forte sur la période 1975-1982. En volume les exportations sont passées d'un indice 100 en 1975 à un indice 128,9 en 1982, et ce d'une manière assez régulière. Jusqu'en 1981, les importations avaient connu une progression moins rapide. A cette date, l'indice était de 118,6 contre 126,6 pour les exportations. Pour les Britanniques l'année 1982 a donc été plutôt médiocre. Elle a donné lieu à un quasi rattrapage de l'écart excédentaire, puisque l'indice a gagné 7,4 points cette année-là pour atteindre le niveau 126,0.

En valeur, la progression s'avère nettement plus importante. Les exportations sont passées d'un indice 100 à un indice 221,8 entre 1975 et 1982. Les importations, quant à elles, ont connu une évolution de 100 à 220,7. Sur l'ensemble de la période, les termes de l'échange se sont très légèrement améliorés d'un demi-point.

Il est indispensable de compléter les informations fournies jusqu'à présent sur le commerce extérieur par une connaissance de la distribution des flux commerciaux du Royaume-Uni suivant les zones géographiques et la nature des produits.

Deux remarques principales méritent d'être faites à partir du tableau n°5. On constate d'abord sur celui-ci que près de 60% de l'ensemble des échanges britanniques se fait avec les pays de l'Europe de l'Ouest. A l'intérieur de ceux-ci, la CEE détient une part prépondérante de 75%. En 1950, ce commerce avec l'Europe de l'Ouest était deux fois moins important.

Tableau n°5
Provenance des importations et destination des
exportations du Royaume-Uni en 1982.

Indications en % de la valeur	Pays de la CEE	Pays de l'OCDE Europe	Autres pays d'OCDE	Pays de l'Est	PVD export. pétrole	Autres PVD
Importations	44	15	22	2	7	10
Exportations	42	12	20	2	12	12

(Sources: HMSO, Britain 1984: an Official Handbook).

Ensuite il convient de compléter ce premier panorama en précisant quels sont les principaux partenaires commerciaux du Royaume-Uni. Nous utiliserons pour cela les chiffres confirmés de 1982. A l'exportation les pays les plus importants sont par ordre décroissant: les USA (13,4%), la RFA (9,8%), les Pays-bas (8,4%), la France (8,1%), l'Eire (5,2%), le pôle Belgo-Luxembourgeois (4,1%), l'Italie (3,6%) la Suède (3,5%), l'Arabie Séoudite (2,5%) et le Nigéria (2,2%). L'ensemble de ces 10 partenaires économiques assurent 60% des débouchés britanniques. A l'importation, la RFA occupe la place de premier pays fournisseur avec une part de marché de 13% devant les USA (11,7%), les Pays Bas (7,9%), la France (7,5%), le pôle Belgo-luxembourgeois (5,0%), l'Italie (4,8%), le Japon (4,7%), la Norvège (3,6%), l'Eire (3,5%) et la Suède (2,9%). Ces dix pays sont à l'origine de 65% des importations britanniques.

Traditionnellement, la Grande-Bretagne est considérée comme un pays importateur de produits alimentaires et de matières premières, et un pays exportateur de produits manufacturés. Le tableau n°6 permet de modifier en partie cette image. Dans les années récentes, les importations de produits manufacturés finis se sont fortement accrues. A l'inverse, le niveau d'exportation de ce type de produits s'est dégradé. Il continue toutefois à être le principal vecteur d'exportation du Royaume-Uni. Ainsi les biens d'équipements (machines, transports) occupent encore la première place avec 33% des exportations. Les seules machines mécaniques (14%) et électriques (9%), représentent pratiquement le quart du total des exportations.

Mais ensuite le poste le plus important est celui des combustibles (20%) qui fait partie du domaine des matières premières. Le poids de ce poste n'était que de 4% en 1975. Le troisième poste concerne la branche des biens semi-finis, puisqu'il s'agit des produits chimiques (11%). On constate ainsi que la composition du plateau "exportation" de la balance commerciale britannique se transforme significativement, ce qui ne peut pas ne pas avoir de signification au niveau des structures économiques du pays. Ce jugement se confirme quand on observe que le premier poste à l'importation est celui des "machines" avec 19,1%. Pour le reste, l'image d'un Royaume-Uni importateur de matières premières et de produits d'alimentation se trouve toujours validé puisque le second poste à l'importation est celui des combustibles (13%) qui précède de peu celui des "aliments, boissons et tabac" (12,7%).

Tableau n°6

Répartition des importations (CAF) et des exportations (FOB)
selon les catégories de produits en 1982.

Catégories de produits	Exportations		Importations	
	Millions £	%	Millions £	%
Produits non manufacturés	16.481	29.7	18.582	32.6
.Aliments boissons tabac	3.947	7.1	7.251	12.7
.Matières brutes	1.341	2.4	3.930	6.9
.Combustibles	11.193	20.2	7.401	13.0
Produits semi-manufacturés	14.061	25.3	14.042	24.7
.Produits chimiques	6.119	11.0	4.181	7.3
.Produits textiles	1.191	2.1	1.930	3.4
.Fer et acier	1.294	2.3	1.369	2.4
.Métaux non-ferreux	1.245	2.2	1.496	2.6
.Produits métalliques	1.395	2.5	950	1.7
.Autres	2.817	5.1	4.116	7.2
Produits finis manufacturés	23.256	41.9	23.041	40.5
.Machines	12.957	23.3	10.871	19.1
.Véhicules automobiles	3.108	5.6	4.497	7.9
.Chaussures et vêtements	956	1.7	1.969	3.5
.Appareils scientifiques	1.812	3.3	1.815	3.2
.Autres	4.423	8.0	3.889	6.8
Produits divers	1.740	3.1	1.275	2.2
Total	55.538	100	56.940	100

Pour terminer ce paragraphe consacré au commerce extérieur, nous conclurons que la forte croissance des exportations de combustibles (pétrole et gaz) à partir de la fin des années 70 a permis au Royaume-Uni de présenter en 1980 une balance commerciale excédentaire, ce qui ne s'était produit qu'une seule fois au cours des 20 dernières années, en 1971. Ce bon résultat s'est confirmé en 1981 et en 1982. Malheureusement, la balance commerciale britannique est redevenue déficitaire dès 1983, d'abord avec un très léger solde négatif de 800 millions de Livres la première année, puis avec des déficits très importants les années suivantes: il faut en particulier remonter à 1974 pour trouver un résultat plus décevant que le déficit de 4,1 milliards de Livres de 1984. Il apparaît ainsi que le bilan positif du commerce extérieur du début des années 80 a permis de masquer provisoirement la réelle dégradation du potentiel britannique d'exportation de produits manufacturés.

Cette présentation ne doit toutefois pas faire oublier que le Royaume-Uni offre traditionnellement une balance des opérations courantes excédentaire, grâce aux surplus importants qu'il dégage au niveau de la balance des invisibles.

V. CONTEXTE POLITIQUE ET CONJONCTURE ECONOMIQUE.

Avant de passer à l'étude proprement dite du domaine des transports de marchandises en Grande-Bretagne, il paraît utile et nécessaire de rappeler le contexte politique qui a présidé aux grandes décisions économiques et aux grands choix législatifs de ces trente dernières années. Dans un but de simplification et de clarté, nous nous baserons sur un découpage politico-économique selon trois périodes: 1957-1974, 1974-1979, et 1979-1986.

1. LA PERIODE 1957-1974.

La première phase, qui va de "l'après crise de Suez" à la "semaine des trois jours" est une période au cours de laquelle un grand nombre d'observateurs ont prédit à la Grande-Bretagne de multiples catastrophes et ont annoncé son inévitable effondrement.

Un des traits caractéristiques des années 1957 à 1974, c'est le bipartisme quasi parfait de la vie parlementaire britannique avec, en corollaire, une continuité dans les alternances politiques. On vérifie qu'à toutes les élections de cette période, les deux grands partis, Travailleurs d'un côté et Conservateurs de l'autre, rassemblent plus de 85% des suffrages exprimés. Ils se succèdent au gouvernement et, bien qu'affichant, dans l'opposition, des positions très tranchées, ils adoptent des comportements voisins lorsqu'ils se retrouvent au pouvoir. L'opinion en est pleinement consciente: 40 à 50% des Britanniques estiment qu'il est indifférent qu'un parti ou l'autre gouverne.

En 1957, c'est l'équipe conservatrice d'Harold Macmillan qui gagne les élections. A celles de 1959, dont la date avait été choisie en fonction d'une bonne conjoncture économique (10% de croissance dans l'année), Macmillan consolide son avance en gagnant 500.000 suffrages.

Au terme de la législature, les élections de 1964 se déroulèrent dans un autre climat. Le nombre des chômeurs avait atteint 800.000 en 1963 et avoisinait encore le chiffre de 400.000 en 1964. La balance des paiements courants affichait un solde fortement négatif. Qui plus est, le nouveau postulant conservateur, Alec Douglas-Home, avait été choisi sous l'influence de l'entourage royal pour écarter un autre candidat, Butler, des fonctions de premier ministre, ce qui ne manquait pas de provoquer des divisions au sein du parti.

A l'inverse les Travailleurs étaient bien rassemblés autour d'un candidat dynamique, Harold Wilson. Ces derniers gagnèrent les élections du 15 octobre 1964, mais avec seulement 13 sièges de plus que les conservateurs. Wilson chercha rapidement à obtenir une confirmation plus nette du mandat travailliste. Le redressement éphémère de la situation économique en 1966 et l'impact favorable sur les syndicats du "Trade Disputes Act" de 1965 l'encouragèrent à dissoudre la Chambre en mars 1966. Les élections du 31 mars donnèrent la victoire au parti travailliste avec plus de 110 sièges d'avance. L'aggravation de la conjoncture économique conduisit Wilson à prendre des mesures déflationnistes et à envisager la réglementation du droit de grève.

En 1969, Wilson fit abaisser à 18 ans l'âge de la majorité électorale dans l'attente d'un gain de voix pour le parti travailliste. En 1970, l'amélioration de la balance des paiements et les bons résultats des élections municipales eurent pour effet de pousser Wilson à retourner devant les électeurs. Les quatre années de gouvernement travailliste n'avaient en fait apporté aux ouvriers qu'une succession de déceptions. Aussi le 18 juin 1970, le Labour perdait 900.000 voix. Les Conservateurs en gagnaient 1.700.000 et obtenaient une majorité de 15 sièges aux Communes.

Edward Heath devenait premier ministre et Mrs Thatcher obtenait à l'époque le ministère de l'Education, dans un gouvernement rajeuni et décidé à aborder de front les problèmes restés sans solutions, quitte à briser les résistances qui se présenteraient.

Mais toute la nouvelle énergie s'est davantage brisée sur l'inflation, les grèves, l'agitation nationaliste, c'est-à-dire sur une réaction d'un peuple qui n'était pas partisan de laisser ses représentants agir en toute liberté sans son approbation.

La première forme de crise à laquelle le gouvernement Heath dut faire face fut celle des nationalismes régionaux. Elle revêtit un aspect extrêmement violent en Ulster, avec un point culminant le 21 juillet 1973, "The Bloody Friday" (11 morts et 120 blessés à Belfast) et se poursuivit malheureusement bien au-delà de la période 1971-1974. En Ecosse elle conduisit au dépôt d'un projet de Loi de la Commission Kilbrandon préconisant la création d'une assemblée écossaise à compétence législative dont les décisions resteraient soumises à l'approbation du Parlement de Westminster. La revendication autonomiste du Pays de Galles fut moins ardente qu'en Ecosse. La même Commission Kilbrandon proposa dans son rapport de 1973 la création d'une assemblée régionale à compétence purement administrative.

La seconde forme de crise a pris un caractère économique. Le gouvernement Heath jouait la carte du libéralisme en comptant sur l'initiative privée pour relancer l'expansion. Il avait pour ce faire supprimé les deux institutions dirigistes créées par les Travaillistes: "l'Industrial Development Co" et le "Prices and Incomes Board". Mais l'économie répondit mal aux espoirs des Conservateurs. La croissance fut faible en 1971 (2,5%) et surtout en 1972 (1,5%), années où le chômage atteignit le chiffre tant redouté à l'époque de 1 million d'individus. Le gouvernement dut même se résoudre à racheter le capital de Rolls Royce et celui de Upper Clyde Shipbuilding pour sauver ces deux entreprises de la faillite. Le chancelier de l'échiquier Baber adopta alors des mesures pour relancer l'activité et créa un nouvel organisme d'investissement public, "l'Industrial Development Executive".

La reprise eut lieu. En 1973 le chômage retomba à 800.000 individus et la croissance du PNB atteignit 9%. Mais ceci fut obtenu au prix d'une inflation de 8,1% et surtout d'une importante hausse des salaires de 15%. La balance des paiements s'inversa en 1972, avec un solde négatif de 1,14 milliards de Livres. En 1973, elle aurait été plus mauvaise encore (-771 millions de Livres) avec un déficit du commerce extérieur triplé (-2383 millions de Livres), si l'admission de la Grande-Bretagne dans la Communauté Economique Européenne, le 1er janvier 1973 n'avait pas attiré 1.661 millions de Livres d'investissement étrangers. Face aux difficultés générales, dues en particulier à l'augmentation des prix des matières premières et du pétrole, la Livre s'était trouvée menacée. Plutôt

que de recourir à l'endettement auprès de l'étranger ou du FMI, Heath préféra renoncer à défendre la monnaie anglaise, qui cessait d'être une monnaie internationale le 23 juin 1972. Dorénavant la parité de la Livre dépendrait des mouvements de la balance des paiements britannique.

Malgré le caractère spectaculaire de cette dernière évolution, ce sont surtout les remèdes préconisés par le gouvernement conservateur pour remédier définitivement aux défaillances de l'économie britannique qui provoquèrent une crise politico-sociale d'une ampleur inattendue.

Pour assurer le succès d'une politique des revenus rigoureuse, le gouvernement chercha à réglementer très strictement les modalités de l'action syndicale. Il déposa, début 1971, son projet de "l'Industrial Relation Bill". Celui-ci fut âprement discuté par l'opposition et finalement adopté le 6 août 1971. La loi instituait en matière de conflit du travail un tribunal supérieur, le "National Industrial Relations Court" (NIRC). Il pouvait être saisi par le gouvernement, les syndicats ou les employeurs, et était assisté d'une "Commission on Industrial Relations" autorisée à rendre les arbitrages que la Cour officialisait par la suite.

Cette loi reconnaissait la liberté pour tout travailleur de refuser l'affiliation à un syndicat. Cela constituait une remise en cause totale de la pratique du "closed shop" qui, lorsqu'elle était appliquée dans une entreprise, conduisait d'une part à embaucher de préférence des ouvriers syndiqués et d'autre part à entraîner le licenciement automatique de toute personne quittant son syndicat. Pour continuer à bénéficier des avantages prévus par la loi, les syndicats devaient dorénavant s'inscrire à un Registre des Associations qui avait la charge du contrôle de leur fonctionnement. Le Secrétariat à l'emploi pouvait faire appel au NIRC en cas de grève mettant en cause l'intérêt national, soit pour faire procéder au vote à bulletin secret des travailleurs concernés par une grève, soit pour imposer un délai de 60 jours avant le déclenchement de la grève.

Cette loi fut ressentie comme une provocation par les syndicats. Ceux-ci trouvèrent dans le parti travailliste un allié qui les encouragea à riposter avec une vigueur qui surprit le gouvernement conservateur. Le premier semestre 1972 fut marqué par une flambée de grèves dont les objectifs étaient autant politiques que salariaux.

Le deuxième volet du programme conservateur de lutte contre l'inflation était justement consacré à la politique salariale. Face aux options divergentes des chefs d'entreprises d'un côté, qui réclamaient la liberté des prix, et des syndicats de l'autre, qui souhaitaient un contrôle des prix et une libre discussion des modalités de fixation des salaires, le gouvernement opta dans un premier temps pour une action autoritaire. Il fit geler pour 90 jours, les prix, les loyers, les dividendes et les salaires, à l'aide du "Statutory Prices and Pay Standstill" adopté le 6 novembre 1972, après passage devant le Parlement. Cette première étape devait être suivie d'une seconde dont le contenu avait été annoncé par un Livre Blanc intitulé, "Programme for Controlling Inflation: Second Stage". Dans celui-ci, l'augmentation annuelle maximale des salaires était fixée à 150 Livres. La publication du Livre Blanc provoqua une première série de grèves dont celle des gaziers en janvier 1973 et celle de 200.000 fonctionnaires en février 1973.

Suite à la troisième vague de mesures de lutte contre l'inflation, adoptées le 8 octobre 1973, qui fixait à 350 Livres le plafond d'accroissement annuel des salaires, une nouvelle épreuve de force s'engagea sous la forme d'une réglementation unilatérale du travail par les syndicats, provoquant une désorganisation complète de l'économie nationale.

Au début de novembre, les mineurs annoncèrent qu'ils refusaient toute heure supplémentaire et tout travail pendant les week-ends. Ils furent bientôt imités par les électriciens puis par les mécaniciens de locomotives. Ces décisions intervenaient au lendemain de la guerre du Kippour et de la fermeture du Canal de Suez, c'est-à-dire au moment où la pénurie de pétrole plaçait l'économie britannique sous la dépendance totale du charbon.

L'effet fut spectaculaire: la circulation des trains, paralysée le samedi et le dimanche, fut perturbée les autres jours en raison de la baisse de production charbonnière. Les usines ne reçurent du courant électrique que trois jours sur sept: ce furent les fameuses "semaines de trois jours". Des goulots d'étranglement apparurent dans la production industrielle, ce qui eut pour conséquence de ralentir encore davantage l'activité des entreprises.

Heath tenta de négocier avec les mineurs. En janvier 1974 il se décida à leur proposer une augmentation exceptionnelle, à condition que les autres syndicats de travailleurs n'en profitent pas pour réclamer des augmentations incompatibles avec les mesures envisagées dans le programme de la troisième phase.

Une fausse manœuvre du premier ministre déclarant, le 21 janvier, qu'il était possible de fournir du courant électrique aux entreprises quatre ou cinq jours par semaine, à condition que la production de charbon soit maintenue aux 3/4 de son niveau habituel, eut pour conséquence de laisser entendre que la grève des mineurs n'était pas gênante. La riposte fut immédiate, le 7 février 1974, 81% des effectifs de mineurs votèrent une grève illimitée. Le même jour, Heath annonçait la dissolution de la Chambre des Communes et fixait la date des élections au 28 février.

L'avenir de l'économie britannique était en jeu. Le gouvernement avait besoin d'un mandat national pour engager des mesures appropriées. Il est clair que ce sont les syndicats qui ont contraint le gouvernement conservateur à soumettre au verdict des électeurs une politique qu'ils jugeaient trop favorable au capital privé. Cette crise de 1974, la plus aiguë que la Grande-Bretagne ait connue au XXème siècle va finalement se résoudre par un simple changement de majorité politique. C'est avec ces événements que prend fin la première étape de l'histoire politique récente du Royaume-Uni. La seconde va nous conduire à la fin des années 70.

2. LA PERIODE 1974-1979.

Elle débute par la préparation des élections de fin février 1974. Le Labour fit campagne sur le thème de l'abrogation de l'"Industrial Relations Act" et sur celui de l'intérêt de nouvelles nationalisations. Il remporta les élections mais seulement à la majorité relative: 301 sièges sur 635, perdant même 500.000 voix par rapport aux dernières élections. Sa responsabilité dans les grèves avait inquiété la portion des middle class qui votait travailliste. Ce sont les parties nationalistes régionaux et surtout le parti libéral (20% des suffrages) qui tirèrent profit de la situation. Le bipartisme vacillait. Heath essaya de se lier avec les libéraux pour rester au pouvoir, mais cette coalition ne pouvait suffire à constituer une majorité suffisante.

C'est donc Harold Wilson qui redevenait premier ministre, le 4 mars 1974, en constituant un cabinet regroupant toutes les tendances du parti travailliste. Dès le 5 mars, le gouvernement mis fin au contrôle autoritaire des salaires et suspendit l'"Industrial Relations Act", donnant ainsi satisfaction aux mineurs. Mais la position minoritaire du gouvernement rendait celui-ci vulnérable. Moins de 6 mois plus tard, Wilson choisit de dissoudre l'Assemblée pour déclencher de nouvelles élections.

Celles-ci eurent lieu le 10 octobre 1974. Le parti conservateur enregistra un nouveau recul. Le Labour obtint une majorité absolue "on ne peut plus limite", avec 319 voix sur 635. Dix-sept mois plus tard, contre toute attente, Harold Wilson annonça qu'il démissionnait "pour laisser la place aux jeunes". Le parti travailliste désigna un successeur en la personne de James Callaghan qui endossa la charge de premier ministre, le 5 avril 1976. Il réussit rapidement à constituer un pacte avec les Libéraux en mai 1976 qui dura jusqu'en octobre 1978.

Entre-temps Mrs Thatcher était devenue leader du parti conservateur, suite aux deux échecs électoraux successifs d'Edward Heath. Sa désignation surprit: elle équivalait à la remise en cause radicale de l'esprit de conciliation déployé par Heath tout au long de ses mandats.

L'action des Travaillistes entre 1974 et 1978 consista en un renversement de la politique économique suivie auparavant par les Conservateurs. Face à la tentative de retour au système libéral engagée par Heath, le gouvernement de Wilson développa une stratégie d'intervention de l'Etat dans la sphère économique, qui aboutit à faire du secteur public le secteur d'activité prédominant.

Les conditions aux nationalisations industrielles furent présentées dans un Livre Blanc de 1974, "The Regeneration of the British Industries" et entérinées par le "Industry Act" de novembre 1975 qui mettait en place un "National Enterprise Board", chargé de placer certains capitaux de l'Etat dans les entreprises en difficultés. En contrepartie, l'Etat bénéficiait de prises de participation et s'immisçait dans le pouvoir de gestion de ces sociétés.

Sur cette base de nombreuses entreprises furent nationalisées. En 1977, il était même prévu de nationaliser les secteurs entiers de l'aéronautique et de la construction navale. Mais c'est surtout dans le secteur énergétique que l'Etat va intervenir puissamment.

Un premier gisement de gaz avait été découvert en 1965 au large des côtes du Norfolk. Le premier gisement de pétrole, quant à lui, ne fut découvert au large de l'Ecosse et des Iles Shetland qu'en 1970. Comparés aux prix pratiqués à l'époque par les pays du Proche-Orient, les coûts d'exploitation de ces gisements étaient prohibitifs. Il fallut la hausse des prix de l'OPEP de 73-74 pour que l'Etat décide de stimuler la production. Il le fit par l'intermédiaire de concessions confiées à des sociétés multinationales britanniques et américaines. En 1975, le gouvernement imposa à ces sociétés une prise de participation de l'Etat de 51% dans leur capital, par l'intermédiaire de la British National Oil Corporation (BNOC) qui exploitait elle-même 8% des réserves. Une loi de 1975, l'"Oil Taxation Act" fixait à 75% l'imposition des bénéfices de ces sociétés (12,5% de "royalties", 45% de "Petroleum Revenue Tax" et 17,5% de "Corporation Tax"). En plus de tout cela, la Loi du "Petroleum and Submarine Pipe-Line Act" de janvier 1976 a permis à l'Etat d'étaler rationnellement la production dans le temps.

Comme nous l'avons déjà signalé, il faudra attendre le début des années 80 pour voir apparaître les effets macro-économiques tangibles du développement des ressources énergétiques britanniques. Entre-temps, de 1974 à 1979, la conjoncture économique que connaîtra le Royaume-Uni ne sera guère différente de celle de la plupart de ses partenaires européens.

En 1979, l'indice de production industrielle est seulement égal à celui de 1973. Malgré la croissance de la production pétrolière que nous venons d'évoquer, le PIB de 1979, en monnaie constante, n'est que de 5,2% supérieur à celui de 1973, ce qui est médiocre en comparaison des 18% de croissance qu'affiche le "pool" des pays de l'OCDE. Cela traduit bien le fait que la crise économique mondiale a été, à très court terme, plus violente au Royaume-Uni qu'ailleurs. La productivité est restée pratiquement constante sur la période, alors qu'elle progressait de plus de 3% en France. Les profits des entreprises ont baissé de 15%. Le détail de chaque année permet de mieux saisir le tourbillon économique dans lequel le gouvernement travailliste s'est débattu.

En mars 1974, qui correspond en réalité Outre-Manche à la fin de l'exercice de l'activité 1973, la situation économique est dominée par un fort déséquilibre du commerce extérieur (-5,2 milliards de Livres) qui se répercute sur la balance globale des paiements (-1,65 milliards) en dépit d'une balance des services excédentaires et d'un afflux important de capitaux étrangers (+1,5 milliards). Parallèlement, la position de la monnaie se dégrade et la hausse des prix s'amplifie.

Le gouvernement Wilson opte alors pour une politique déflationniste basée sur une hausse des impôts directs et indirects. La montée du chômage et le recul du PNB, respectivement de 2,5% et 1,7% au cours de l'année 1974, ont conduit à apporter quelques corrections de nouveau inflationnistes dans le budget définitif. En 1975, la crise généralisée provoquera une inflation galopante (+24% sur l'année), ainsi qu'une diminution des entrées de capitaux et finalement un déficit de la balance des paiements. La Livre subit les conséquences de ces difficultés: elle descend à 1,8\$ en milieu d'année 1976 contre 2,6\$ à la même période de 1972, et atteint même le niveau record de 1,56\$ après les mouvements spéculatifs de l'automne 1976. Le gouvernement pratiquera une hausse de 15% du taux de l'escompte et sera contraint d'opérer des restrictions budgétaires importantes. Le Royaume-Uni sollicitera même un prêt de 2,5 milliards de Livres auprès du FMI qui lui sera accordé en janvier 1977.

Une légère reprise internationale se manifeste au cours de l'année 1977. La situation britannique s'améliore, en partie grâce à l'arrivée massive de capitaux étrangers (3 milliards de Livres) attirés par le développement des activités pétrolières. La balance des paiements devient largement excédentaire (7,4 milliards de Livres) et la Livre améliore quelque peu sa position (1,84\$). En fin d'année le gouvernement Callaghan intervient sur le taux d'escompte mais cette fois-ci à la baisse, pour réduire l'afflux jugé excessif des capitaux étrangers: ce taux descendra jusqu'à 5% pour se stabiliser ensuite à 7%. Le chômage continue de s'intensifier (6,5%).

L'année 1978 apportera une amélioration significative du PNB avec une croissance de 3%, un taux de chômage de 6,2% et surtout une inflation de 8% après celle de 15,9% de 1977 et celle de 17,1% de 1976. Les taux d'escomptes pratiqués à l'étranger, en particulier aux USA, provoqueront une exportation massive de capitaux (4,8 milliards de Livres), entraînant un déficit de la balance totale des paiements de 1,1 milliards,

en dépit du surplus d'un milliard de Livres de la balance des paiements courants. Le premier ministre travailliste Callaghan espérait améliorer encore les résultats économiques au cours des premiers mois 1979, aussi décida-t-il de repousser les élections, prévues à l'origine pour l'automne 1978.

Mais les hausses de salaires, de 9,8% en 1976 et de seulement 4% en 1977, très inférieures à la hausse des prix des années correspondantes, étaient considérées par les salariés comme un sacrifice important qu'ils avaient consenti pour redresser la situation économique et dont ils espéraient récupérer quelques avantages, dès lors que la conjoncture s'améliorerait. Aussi, après les objectifs de limitation à 5% pour 1979 de la croissance des salaires, annoncés par Callaghan aux journées syndicales du Congrès des Trades Unions (TUC) de Brighton en octobre 1978, un mouvement de révolte générale se mis en marche.

L'hiver 78-79 vit l'apparition d'une succession de grèves, chez les camionneurs, les conducteurs de cars, les marins, les dockers, les fonctionnaires, ainsi que dans les hôpitaux et chez British Leyland. Le GOUVERNEMENT dut céder et accorder de fortes hausses de salaires qui firent monter le taux de croissance annuel moyen de cet indicateur à 24% pour 1978. L'opinion publique était désabusée. Malgré les tensions qui étaient apparues entre les syndicats et le gouvernement, il importait qu'un accord fut conclu entre eux: c'est ce qui se produisit le 14 février 1979 sur la base d'une perspective d'augmentation moyenne des salaires de 5% par an sur trois ans. Mais ce consensus ne pu produire d'effets car dès le 28 mars, le gouvernement fut mis en minorité, 311 voix contre 310, par une motion de censure déposée par les Conservateurs. C'est avec cet épisode parlementaire que prend fin la seconde période de notre découpage politico-économique.

3. LA PERIODE 1979-1986.

Elle est marquée par le retour à un certain bipartisme et par une évolution dominatrice du parti conservateur. En effet, les élections qui se déroulèrent le 4 mai 1979, se sont traduites, d'une part par un recul important des petits partis victimes du vote utile de l'électorat, et d'autre part par une nette victoire des Conservateurs. Ceux-ci obtiennent 44% des suffrages et 339 sièges, soit un gain de 2,5 millions de voix par rapport à 1974, contre 37% des suffrages et 268 sièges aux Travaillistes qui gagnent aussi 100.000 voix.

Mrs Margaret Thatcher devient Premier Ministre. Le gouvernement qu'elle met en place est composé d'une majorité d'hommes nouveaux et relativement jeunes. Tous partagent les vues libérales de Mrs Thatcher, dont les conceptions s'inspirent de la pensée de Friedrich von Hayek, prix Nobel d'Economie en 1974, lequel défend l'idée d'un retour au libéralisme le plus dépouillé qui soit, celui de J.B. Say.

Les ambitions du gouvernement, ainsi que les moyens préconisés, furent dévoilés précisément lors du discours d'intronisation du 15 mai 1979.

L'objectif est de contrôler l'inflation par le procédé des restrictions budgétaires, appliquant par là-même les thèses monétaristes de Milton Friedman. La politique économique sera basée sur une double liberté, d'une part des prix, guidés par les lois du marché concurrentiel, et d'autre part des salaires, totalement soumis à la négociation directe.

Parallèlement, il est prévu de réduire les prérogatives du "National Enterprise Board" et de reprivatiser les entreprises nationalisées. La perspective d'une réduction de l'impôt sur les revenus et d'une contraction de sa progressivité est clairement affichée. Enfin le gouvernement entend modifier la réglementation concernant l'exercice du droit syndical, et ce d'autant plus fermement que selon F. von Hayek, il existe de "puissantes raisons d'abaisser le pouvoir des syndicats" (cf. article du Times du 10 octobre 1978), jugés responsables de l'inflation qui condamne la Grande-Bretagne à un état permanent de récession et qui la conduit droit au déclin.

Les huit années de pouvoir thatchérien et les perspectives d'élections pour la fin de l'année 1987 incitent à dresser un bilan des orientations économiques et des choix politiques pris par le gouvernement conservateur.

Rappelons d'abord que la liberté d'action du gouvernement de Mme Thatcher s'est théoriquement accrue à partir de juin 1983. Les élections qui ont eu lieu à cette date ont permis au Premier Ministre britannique de prolonger facilement son mandat: le nombre de députés conservateurs élus ayant été porté à 397. Cela donnait aux Tories une majorité très confortable de 61% des sièges à la Chambre des Communes, battant à cette occasion le record établi par les Travailleurs en 1945.

Il faut dire que le "mode de scrutin britannique" explique en grande partie ce résultat, puisqu'en fait le parti conservateur n'obtenait que 42,2% des suffrages exprimés.

Ce qui, en réalité, a donné un caractère retentissant à la victoire des Conservateurs, c'est avant tout l'ampleur de l'échec des Travailleurs. Ces derniers n'ont recueilli que 27,6% des voix et ont perdu 60 sièges de députés. Avantagés eux aussi par le "système électoral", ils n'en conservaient pas moins de 209 sièges, soit 9 fois plus que la coalition "Libéraux-Sociaux démocrates", qui avait pourtant obtenu un nombre presque équivalent de suffrages (25,4%).

Ainsi avec 70% des voix, Conservateurs et Travailleurs continuent à détenir plus de 90% des sièges de députés à la Chambre des Communes, ce qui tend à renforcer l'idée selon laquelle le bipartisme britannique est plus institutionnel que politique.

Deux raisons laissent à penser que ces élections de 1983 auront, à moyen et à long terme, d'importantes conséquences sur la société britannique, même si dans l'immédiat elles s'avèrent quelque peu contradictoires.

D'un côté, on a pu observer que des Travailleurs, devenus influents au sein du parti, comme Ray Hattersley, admettaient le bien fondé de certains objectifs du gouvernement conservateur, allant même jusqu'à accepter l'idée d'un dialogue avec celui-ci à propos de projets, tels que celui portant sur la "Loi antisyndicale". Doit-on voir là une simple stratégie politicienne, visant à reconquérir un électorat devenu plus réaliste? Au contraire, est-ce la reconnaissance objective que l'action et la ténacité du gouvernement ont porté leur fruit plus rapidement que ne le prévoyaient les Travailleurs sur certains points, à l'exemple du taux d'inflation, ramené de 22% en 1979 à 5% en 1983? Il est bien difficile de ne retenir qu'une seule de ces deux versions.

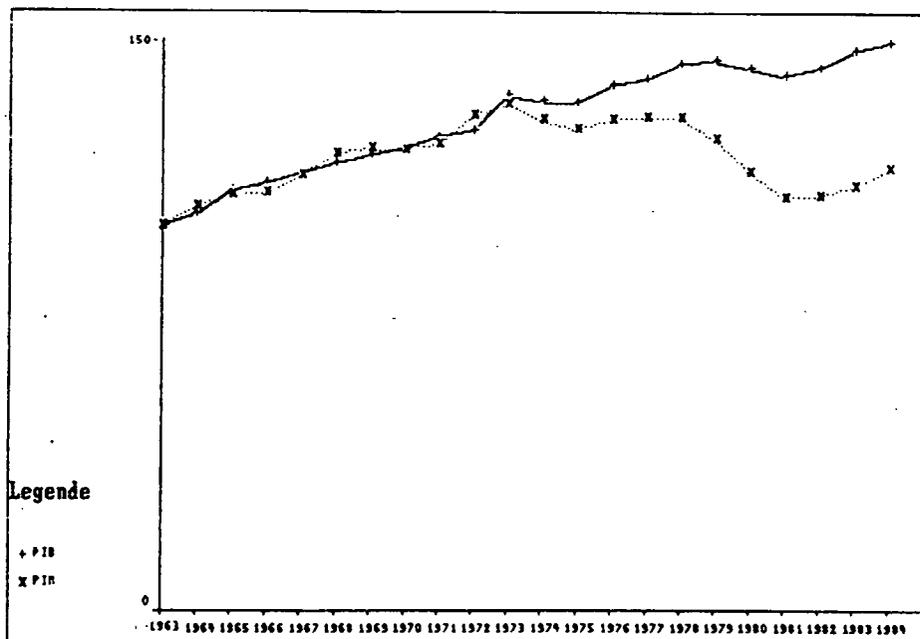
D'un autre côté, on a pu constater qu'un nombre de plus en plus grand de députés conservateurs sont devenus méfiants, voire critiques, à l'égard du radicalisme et de l'intransigeance de Mme Thatcher. Devant le peu de résultats acquis en 5 ans ou devant la découverte que les maux dont souffre l'économie britannique sont bien plus profonds qu'ils ne le pensaient, certains membres du parti commencent à douter des bienfaits de la thérapie thatcherienne. Il est vrai que les niveaux records du taux de chômage atteints à partir de 1984 portent un dur coup à la crédibilité du discours sur les vertus du modèle libérale à redynamiser "naturellement" l'emploi, surtout quand on sait que le chiffre de 13,6% de chômeurs en 1985, sous-estime la réalité et qu'en plus bon nombre de nouveaux emplois concernent des postes à temps partiel ou incluent des scolaires en prolongement de formation. Faut-il voir là un simple réalisme politique consistant à anticiper sur le jugement que pourraient porter les électeurs à l'encontre de l'action gouvernementale à l'issue de son second mandat? Au contraire est-ce le signe plus profond de la double difficulté de mettre d'abord en pratique les principes théoriques du libéralisme et d'en retirer ensuite concrètement les prétendus avantages? Encore une fois, il est impossible de trancher aussi catégoriquement. Soulignons simplement que la plupart des observateurs qui tentent de dresser, de manière plus approfondie que nous l'avons fait, un bilan de la politique de Mme Thatcher achoppent sur la difficulté de la définir précisément. Certes, il ne fait pas de doute que Mme Thatcher revendique le modèle libéral. Mais l'analyse détaillée des faits montre qu'il n'est pas si facile de rompre réellement avec des pratiques interventionnistes.

Au terme de ce chapitre introductif aux données structurelles récentes de la Grande-Bretagne, mais volontairement élargi aux péripéties conjoncturelles, nous présentons, en guise de "conclusion illustrative", l'évolution du Produit Intérieur Brut (PIB) et celle de la Production Industrielle Manufacturée, sur les 20 dernières années.

Graphique n°1

Evolution en prix constant du PIB et de la Production Industrielle Manufacturée, en indice base 100 de 1963.

EVOLUTION PIB et PIM base 100 en 1963



CHAPITRE 2

LE SYSTEME DE TRANSPORT AU ROYAUME-UNI

Nous présentons dans ce chapitre les principales caractéristiques du système de transport britannique de manière à rendre plus profitable la lecture des troisième et quatrième chapitres consacrés respectivement à la réglementation et à l'analyse des conséquences de celle-ci sur l'évolution du marché des transports routiers de marchandises.

Une première étape sera consacrée à la présentation du réseau d'infrastructures de chacun des modes de transport. Il s'agit d'une information nécessaire pour analyser le potentiel de chaque mode et pour mieux comprendre les faiblesses et les avantages des différentes composantes du système de transport britannique.

Nous évoquerons ensuite d'une manière assez approfondie le rôle des ports anglais dans la mesure où ils interviennent aussi bien pour les flux d'import-export que pour une part importante des flux de transport intérieur.

Nous nous appuierons sur cette analyse pour donner enfin une présentation générale des activités réalisées actuellement par chaque mode de transport au Royaume-Uni.

I. LES RESEAUX D'INFRASTRUCTURES.

L'équipement économique de base que constitue pour un pays l'ensemble de ses réseaux d'infrastructures de transport, semble avoir subi outre-manche quelques transformations significatives entre 1964 et 1985. Nous essaierons dans la mesure des informations disponibles de rendre compte tout à la fois des évolutions du réseau routier, du réseau de chemin de fer, du réseau de voies navigables, du réseau de pipe-lines et enfin du réseau aérien. L'intérêt essentiel de cette analyse est d'offrir la possibilité de mieux repérer et de mieux comprendre l'influence respective des réseaux d'infrastructures sur la dynamique de développement modal et de répartition du fret.

Nous n'étudierons pas directement dans cette première partie l'infrastructure des ports. Nous le ferons dans la deuxième partie consacrée spécialement aux activités portuaires. Par contre, nous en profiterons pour préciser dès à présent un certain nombre de concepts utiles pour aborder les transports britanniques par navigation.

1. LE RESEAU ROUTIER.

Au 1er avril 1986, le réseau routier britannique comptait 370.050 km de voies asphaltées dont 265.480 km (71,4%) pour l'Angleterre, 50.370 km (13,5%) pour l'Ecosse, 32.500 km (8,7%) pour le Pays de Galles et 23.700 km (6,4%) pour l'Irlande du Nord.

Au sein de cet ensemble, la part du seul réseau de routes nationales est faible puisqu'elle représente environ 4,5%. Il s'agit des voiries qui sont de la compétence du Secrétariat d'Etat anglais à l'Environnement et des Secrétariats d'Etats chargés des affaires écossaises et des affaires galloises. Les 15.730 km de routes nationales, qui relient entre elles les villes et les principales zones d'activités du pays se répartissent de la façon suivante: 10.125 km (64,4%) pour l'Angleterre, 3.127 km (19,9%) pour l'Ecosse, 1.777 km (11,3%) pour le pays de Galles et 700 km (4,4%) pour l'Irlande du Nord.

Pour obtenir le réseau de routes principales, il faut ajouter au total précédent l'ensemble des voiries régionales et urbaines de la compétence des "County Council", ce qui revient à multiplier le kilométrage initial par un coefficient de 3,3.

Le réseau autoroutier, qui est inclus dans le total des routes principales, ne représente, quant à lui, que 0,8% de l'ensemble du réseau routier. Les 2.953 km d'autoroutes britanniques en service au début 1986 sont anglaises à 84,0% (2462 km), écossaises à 0,0% (236 km), galloises à 4,1% (120 km) et irlandaises à 3,9% (115 km).

Si on rapporte ces données à la superficie des territoires, on observe que les résultats du Royaume-Uni sont tout à fait comparables à ceux de la France. La densité du réseau routier britannique est de 1.380 m/km², soit légèrement moins que le chiffre de 1.460 m/km² pour la France. La densité du réseau autoroutier anglais est de 11 m/km² pour 10 m/km² en France.

Ce résultat doit être nuancé en tenant compte des écarts importants qui existent entre les pays du Royaume-Uni. En Angleterre, les densités des réseaux routiers et autoroutiers grimpent respectivement jusqu'à 2.010 et 19 m/km². A l'inverse, en Ecosse les mêmes densités descendent respectivement jusqu'à 640 et 3 m/km².

Les deux graphiques suivants illustrent et retracent à la fois la faible et significative transformation du réseau routier britannique.

Il faut noter qu'en 1964, 89% de l'ensemble du réseau routier actuel était déjà en place. En 1974, le chiffre a atteint 95%. Entre 1964 et 1974, le taux de croissance annuel moyen (TCAM) du réseau a été de 0,64%, et seulement de 0,44% entre 1974 et 1984. Cela montre le peu d'extensions réalisées au cours des dix dernières années.

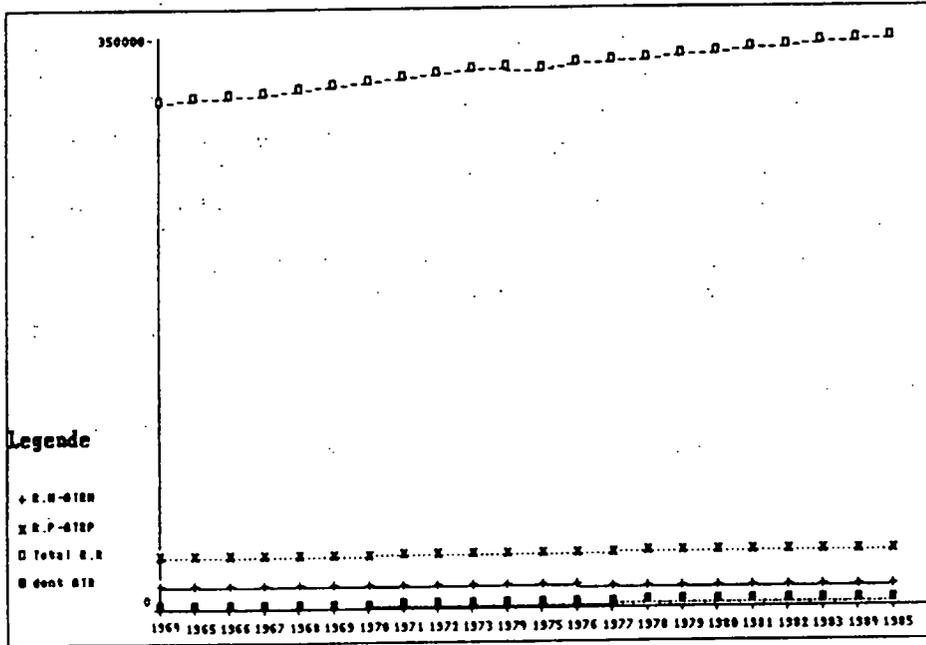
Il s'agit là d'un jugement partiel; il faut compléter cette première analyse par celle de l'évolution du réseau autoroutier qui, sous l'angle des usages, s'avère une composante qualitativement et quantitativement importante.

En 1964, seulement 16,6% du réseau autoroutier actuel était construit. Ce chiffre a été porté à 66,3% en 1974.

En 1970, les autoroutes représentaient seulement 2,2% du réseau de routes principales. Ce chiffre est passé à 5,7% en 1985. Le TCAM du réseau autoroutier a été de 6,8% sur cette période, contre -0,6% pour celui des routes nationales et seulement +0,4% pour celui des routes régionales et urbaines.

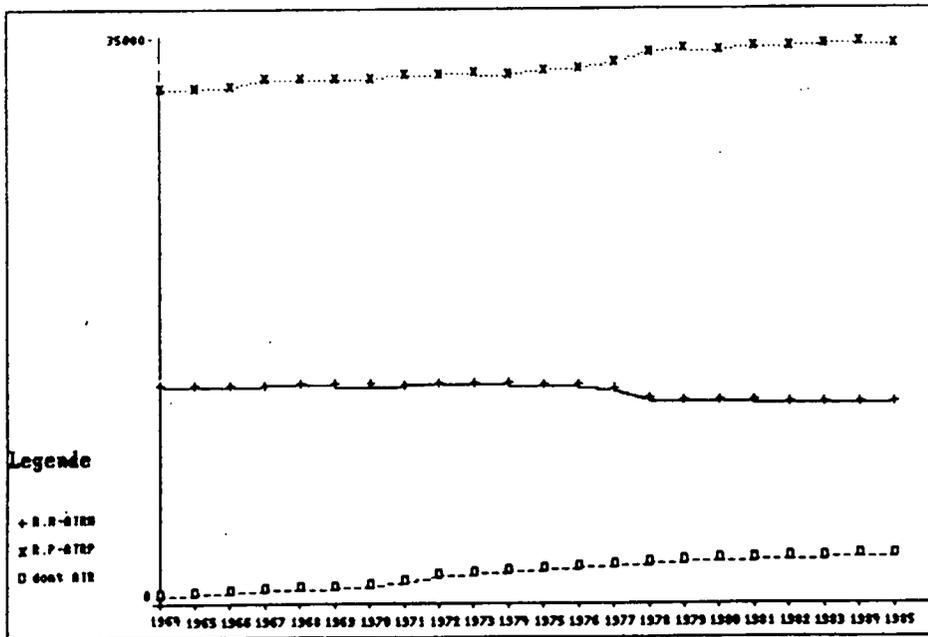
Graphique n°2

Evolution des différentes composantes du réseau routier britannique entre 1954 et 1985.



Graphique n°3

Evolution du réseau autoroutier britannique entre 1964 et 1985.



Le développement et le rôle du réseau autoroutier est tel qu'en 1982, 10% de l'ensemble des flux de circulation routière et plus de 20% du trafic des poids lourds se concentrent sur ce type d'infrastructure.

2. LE RESEAU FERROVIAIRE.

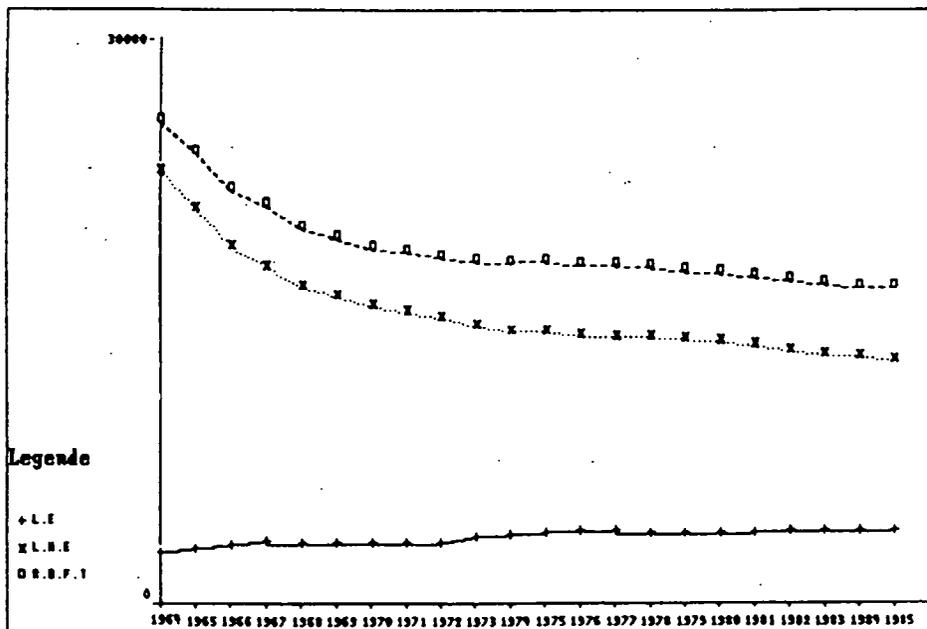
En mars 1985, on dénombrait 16.752 km de lignes de chemins de fer, avec un faible taux global d'électrification de 22,7% (3.809 km). Le réseau ferroviaire de Grande-Bretagne est composé de voies doubles à plus de 70%. Le rapport entre le "kilométrage de voies" et le "kilométrage de lignes" est de 2,35 en 1985.

Le réseau comprend 2.442 km de lignes utilisées uniquement pour le transport de marchandises, soit 14,6% du total des lignes. En fait, 85,4% du réseau de lignes est à usage mixte, voyageurs et marchandises.

Une distinction intéressante, fournie par "l'Annuaire Statistique des Transports de Grande-Bretagne" (TSGB), montre que la part des voies d'embranchements (6.421 km) par rapport au total des voies (39.448 km) est de 16,3%. L'intérêt de ce ratio réside surtout dans son évolution sur 20 ans. Il était de 28,5% en 1964 et de 23,2% en 1974.

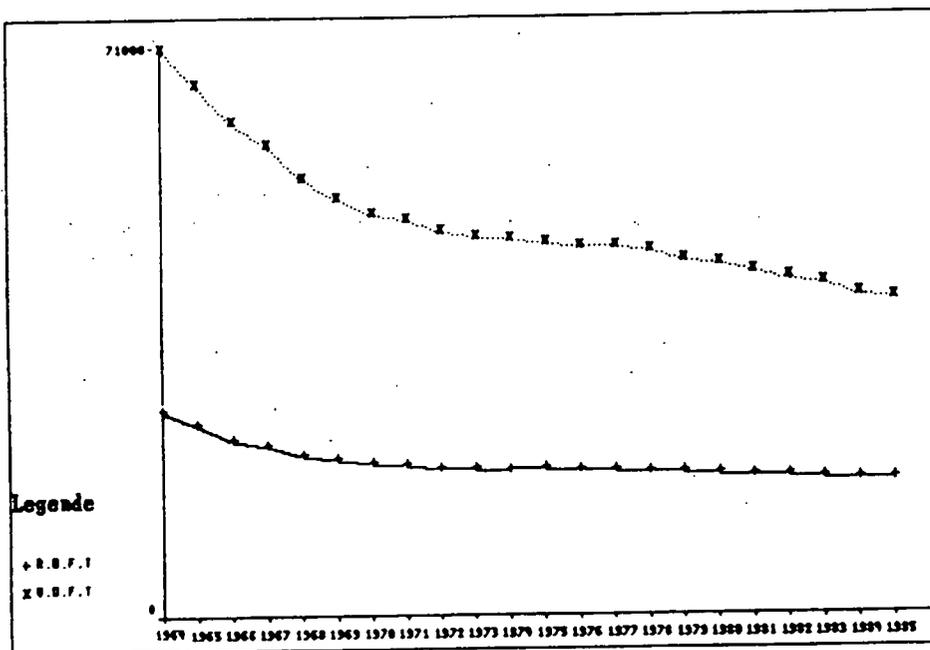
Graphique n°4

Evolution du réseau de lignes ferroviaires entre 1964 et 1985, avec la décomposition entre lignes électrifiées (L.E) et lignes non électrifiées (L.N.E).



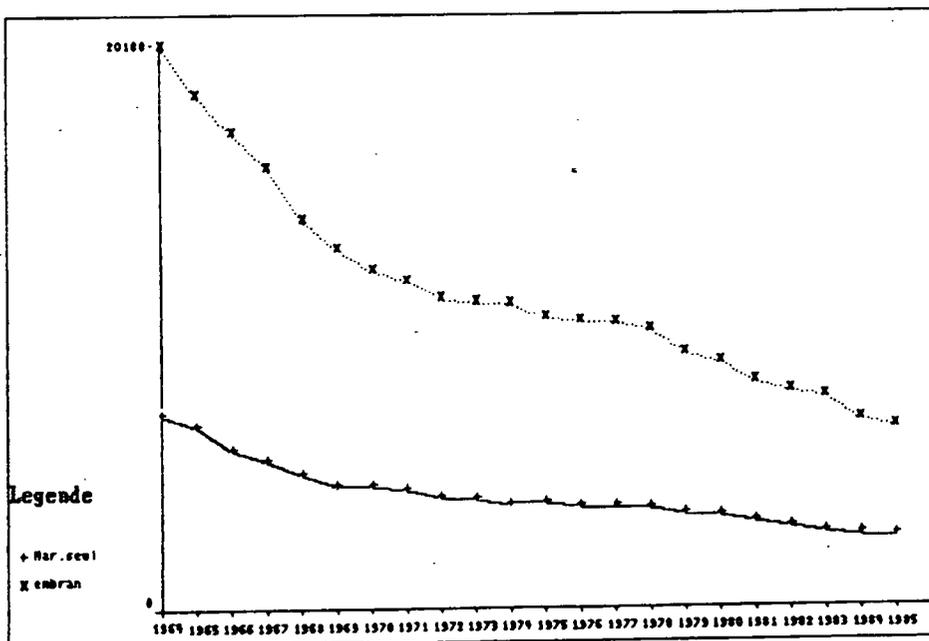
Graphique n°5

Evolutions respectives des capacités voies et lignes du réseau ferroviaire britannique, entre 1964 et 1985.



Graphique n°6

Evolutions respectives des Km de voies d'embranchements et des Km de lignes marchandises du réseau ferroviaire britannique, entre 1964 et 1985.



La réduction de plus de 68% du kilométrage de voies d'embranchements entre 1964 et 1985 est à rapprocher de la forte décroissance du nombre de kilomètres de lignes spécifiquement marchandises,

qui est de 64,9%. Les deux courbes sont parfaitement parallèles, ce qui les distingue par exemple de la courbe du kilométrage de lignes mixtes qui est quasiment horizontale depuis 1970.

Pour bien mesurer les conséquences de l'évolution du réseau ferroviaire britannique, il est bon d'insister sur le fait qu'en 1964 les kilomètres d'infrastructures de voies et de lignes en service représentaient respectivement 179,8% et 153,6% du kilométrage actuel. Les taux de décroissance annuels moyens (TDAM) ont été respectivement de 4% et de 3,5% pour les voies et les lignes entre 1964 et 1974, contre 1,6% et 0,7% sur les 11 dernières années.

Pour établir la densité du réseau des chemins de fer britanniques, il convient d'ajouter, aux 16.800 km de lignes du réseau de Grande-Bretagne, environ 400 km du réseau d'Irlande du Nord. Le chiffre de 70 m/km² ainsi obtenu est très légèrement supérieur à la densité française de 63 m/km².

3. LE RESEAU DE VOIES NAVIGABLES.

Nous avons tenu à évoquer ici ce type d'infrastructure même si, comme on va pouvoir le confirmer, son rôle est quasiment insignifiant et sa consistance est loin d'en faire un véritable réseau.

En fait, le transport fluvial au sens strict, c'est-à-dire le transport qui n'emprunterait que des voies d'eau, naturelles ou artificielles, situées à l'intérieur des terres, est très faible au Royaume-Uni. Il représente environ 1,8% de tous les tonnages transportés par bateaux, ou encore 7,5% des 93 millions de tonnes 1985 de marchandises transportées en navigation "domestique", ou enfin 10,9% de tous les transports classés comme "transports terrestres par eau", au sens large des Britanniques.

La plupart du temps, le transport fluvial britannique est une portion d'un trajet continu et plus ou moins long au cours duquel les navires empruntent un itinéraire de pleine mer. La nature de ce transport est donc plutôt fluvio-maritime.

Ces premières remarques nous incitent à préciser davantage les notions employées en Grande-Bretagne pour décrire, comptabiliser et analyser les activités de transport de marchandises réalisées au moyen de bateaux, de façon à trouver une correspondance française aux principaux termes anglais utilisés en la matière.

Commençons par appeler, conventionnellement, "transport de navigation", l'ensemble des transports par bateaux, qu'ils soient fluviaux, fluvio-maritimes ou maritimes.

On peut ensuite évoquer la triple distinction que font les Britanniques à propos de leur trafic maritime en précisant que ce trafic est appréhendé au sens large, puisqu'il inclut le fluvio-maritime:

- le "Coastal traffic" (ou "Coastwise") qu'on peut traduire par "trafic côtier", s'applique uniquement aux flux de transport qui s'établissent entre les ports du Royaume-Uni. Si la totalité des trajets allers (expéditions) est comptabilisée, à l'inverse pour les retours (réceptions), seules les parties de trajet réalisées entre les

ports de la Grande-Bretagne sont enregistrées, ce qui introduit un écart entre la somme des expéditions et la somme des réceptions alors que celui-ci devrait théoriquement être nul. Insistons sur le fait que le transport fluvial au sens strict n'est pas comptabilisé ici. Il s'agit des transports à caractère maritime et fluvio-maritime, même si dans ce dernier cas le trafic n'est pas seulement "côtier", mais aussi fluvial pour une part.

- le "Foreign traffic", qu'on peut traduire par "trafic international", concerne les échanges entre les ports britanniques et les ports des pays étrangers. Pour l'essentiel il s'agit bien de transport maritime, mais la part du fluvio-maritime est loin d'être négligeable, si on prend en compte la variable tonnage (11% du total).

- le "One-port traffic", qu'on pourrait essayer de traduire par le terme de "trafic de port d'attache" rassemble, d'une part les transports de liaison entre les plateformes pétrolières ou gazières situées en pleine mer, qu'il s'agisse de leur ravitaillement ou du rapatriement d'une partie de leur production, et d'autre part le dragage en mer.

Le principe britannique de classification des flux qui vient d'être présenté est simple. Quand deux noeuds, extrémités d'un transport de navigation sont des ports britanniques, on a affaire au "Coastwise", "transport côtier", à condition qu'une partie du trajet donne lieu à un passage en pleine mer. Quand un des deux noeuds est un port britannique et l'autre un port étranger, on est en situation de "trafic maritime international" ou "foreign traffic". Enfin, quand le transport s'effectue entre une zone de pleine mer et un port du Royaume-Uni, on est dans le cas du "trafic de port d'attache" ou "One-port traffic".

Dans cette classification, la réunion des transports "Coastwise" et "One-port" est considérée comme du "transport domestique" ("Domestic traffic").

Mais cette première décomposition ne permet pas de distinguer la part réalisée dans des limites fluviales de celle réalisée dans les limites maritimes. Aussi doit-on présenter une classification anglaise complémentaire.

Celle-ci distingue d'abord "l'Internal traffic" qu'on peut traduire par "trafic intérieur" de navigation, et qui a priori semble correspondre au transport purement fluvial. En fait ce n'est pas tout à fait le cas, car ce trafic peut inclure une partie de transport maritime réalisé en mer à condition qu'il se fasse à l'intérieur des limites définies par les règlements de la marine marchande comme étant les limites de "mer calme d'été". Ainsi se trouvent comptabilisés les activités de dragues maritimes comprises dans ces limites.

Ensuite, on distingue l'"Inland waterway traffic" qu'on peut traduire par "transport terrestre fluvial", et qui contient en plus de "l'Internal traffic" la part de navigation terrestre des transports fluvio-maritimes. Les limites dans lesquelles s'inscrivent ce "transport terrestre fluvial" sont fixées réglementairement à l'aide des deux procédures suivantes, en choisissant celle qui conduit à la limite la plus en aval:

- 3 km au large du point de marée basse
- 5 km au large du point de marée haute.

Pour qu'une partie d'un transport maritime soit classée comme "transport terrestre fluvial", il faut que le navire pénètre, soit de 25 km à l'intérieur des terres quand la voie d'eau présente un tirant d'eau de 9 mètres, soit à 15 km quand le tirant d'eau est de 4,5 mètres, soit enfin de 5 km quand le tirant d'eau n'est que de 3 mètres. Si ces conditions sont respectées, la totalité du parcours fluvial est prise en compte pour le calcul des tonnes-kilomètres affectées en "transport terrestre fluvial". Par contre, les transports "côtiers" et "de port d'attache" qui ne franchissent pas ces distances minimales sont classés dans une dernière catégorie appelée "Short inland penetration", c'est-à-dire transports de "faible pénétration terrestre". Les "transports intérieurs" de navigation font partie intégrante de l'ensemble plus vaste des "transports terrestres fluviaux".

De toutes ces distinctions, qu'il faut connaître pour bien interpréter les données officielles britanniques, on peut essayer de dégager un principe de classification des transports de navigation et proposer une terminologie française appropriée. Le résultat est reproduit dans le tableau suivant:

Tableau n°7

Présentation synthétique des formes que prend
le transport de navigation au Royaume-Uni.

TRANSPORT DE NAVIGATION	
TRANSPORT FLUVIAL "Transport intérieur"	"Internal traffic"
TRANSPORT FLUVIO-MARITIME "Transport terrestre maritime..." "...de trafic côtier" "...de port d'attache" "...de flux international"	"Inland waterway ..." "...of coastal traffic" "...of one-port traffic" "...of foreign traffic"
"Transport de faible pénétration" "...de trafic côtier" "...de port d'attache"	"Short inland penetration" "...of coastal traffic" "...of one-port traffic"
TRANSPORT MARITIME "Transport côtier" ou "cabotage" "Transport de port d'attache" "Transport international"	"Coastal traffic" * "One-port traffic" "Foreign traffic"

(*) Pour connaître la part de transport purement maritime, il conviendrait de retirer, à la somme des trois trafics suivants, une part du trafic comptabilisé dans la catégorie fluvio-maritime précédente.

Lorsqu'on alimente le tableau à l'aide des chiffres de 1985, on vérifie que les résultats du "transport intérieur" de navigation britannique (c'est-à-dire le transport fluvial au sens strict) sont ridiculement faibles: 7,4 millions de tonnes transportées contre 112 millions de tonnes pour les chemins de fer et 1435 millions de tonnes pour les transports routiers; 0,4 milliard de T.km contre 15,3 milliards pour les chemins de fer et 102,1 milliards pour la route. A peu de chose près, dans les deux cas, la part du transport fluvial ne représente que 0,5% des résultats obtenus par la route et le rail réunis.

On peut essayer d'élargir cette première évaluation minimaliste, mais rigoureuse, en rajoutant les "transports terrestres maritimes", c'est-à-dire les trajets fluviaux du transport maritime "côtier", "de port d'attache" et "international". On obtient alors les chiffres de 64,3 millions de tonnes et 2,4 milliards de T.km. Dans cette version maximaliste, la part de la "voie fluviale" atteint une valeur égale à 4,1% des tonnages transportés par la route et le rail réunis, et une seconde valeur égale à 2,1% des T.km cumulées de ces deux modes. Même dans cette version optimiste, où 50% des résultats proviennent en fait de la prise en compte des trajets maritimes internationaux réalisés en pré ou post-acheminement fluvial, la part du "fluvial" reste faible.

Précisons, pour finir sur ces aspects de méthode, que les responsables des statistiques officielles britanniques utilisent, dans leur bilan annuel qui sert de moyen de comparaison modale, une version maximaliste légèrement minimisée et différente de celle qui vient d'être présentée. Ils ne raisonnent pas en terme de transport fluvial. Ils font référence au mode "eau", lequel rassemble le "transport intérieur fluvial" et le "transport côtier" qui constitue en Grande-Bretagne un sous-mode de navigation, structurellement plus significatif que le sous-mode strictement fluvial.

Nous ne terminerons pas ce paragraphe sans fournir quelques chiffres concernant le linéaire d'infrastructures voies d'eau en Grande-Bretagne.

Une douzaine de rivières et de canaux rassemblent plus de 90% du trafic en tonnes et en tonnes-kilomètres. En ce qui concerne le transport purement fluvial, on peut simplement insister sur le fait suivant, qu'à une ou deux exceptions près, la pénétration à l'intérieur des terres est faible et qu'il n'existe pas d'interconnexion des infrastructures.

En 1985, on dénombre 1.200 km de voies navigables: 70% sont au gabarit maritime, c'est-à-dire permettant le passage de navires de plus de 3m de tirant d'eau; 30% sont au gabarit exclusivement fluvial, c'est-à-dire ne permettant le passage que de bateaux de moins de 3m de tirant d'eau.

Quel que soit le critère retenu, T ou T.Km, trafic fluvial ou cabotage, la Tamise, à elle seule, concentre toujours plus de la moitié des flux. En matière de tonnages transportés, la seconde place est prise par la voie d'eau "Aire and Calder Navigation" qui part de Goole dans l'arrière-pays de la rivière Humber et pénètre à l'intérieur des terres en direction de Leeds. La part de cette voie d'eau a atteint régulièrement 20% au cours des années 80. Pour les autres critères, T.Km de transport fluvial, et T et T.km de transport côtier, c'est la rivière Humber qui prend toujours la seconde place derrière la Tamise avec près de 15% des parts de trafics.

4. LES INFRASTRUCTURES DE PIPE-LINES.

Le paragraphe consacré, dans notre premier chapitre, au contexte politique et à la conjoncture économique a parfaitement montré les enjeux qui sont apparus au cours de la seconde moitié des années 70 en matière d'exploitation pétrolière et gazière. Cela a eu manifestement des conséquences sur le développement des infrastructures de pipe-lines. Une quantité importante de "conduites maritimes" a été construite pour

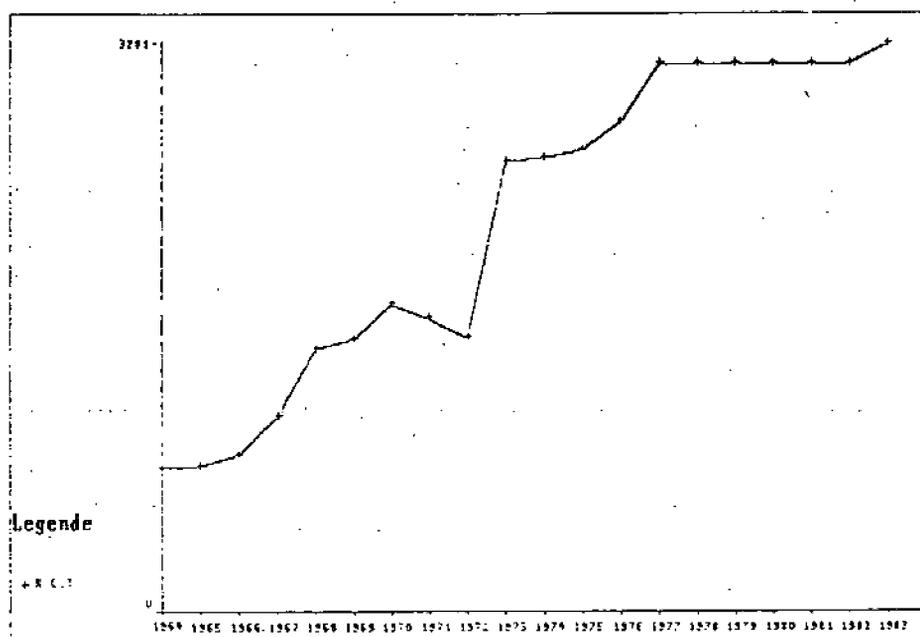
faciliter l'acheminement des matières premières énergétiques depuis les plateformes d'extraction, situées au large, vers les raffineries, situées sur les îles ou les côtes britanniques. Les cartes n° 2 et n° 3 donnent une image des principaux équipements implantés à la date de 1983.

Il n'est pas très facile de retracer l'évolution de cet ensemble d'équipements, dans la mesure où les conduites maritimes ne sont pas recensées dans les documents statistiques du transport, alors que les conduites terrestres le sont.

Le schéma suivant présente l'évolution du patrimoine anglais de conduites pétrolières terrestres.

Graphique n°7

Développement du réseau de conduites pétrolières terrestres en Grande-Bretagne.



On remarque qu'au cours de la première décennie, 1964-74, la longueur du réseau a augmenté de 219%, soit un TCAM de +12,3%. Son développement a connu trois étapes:

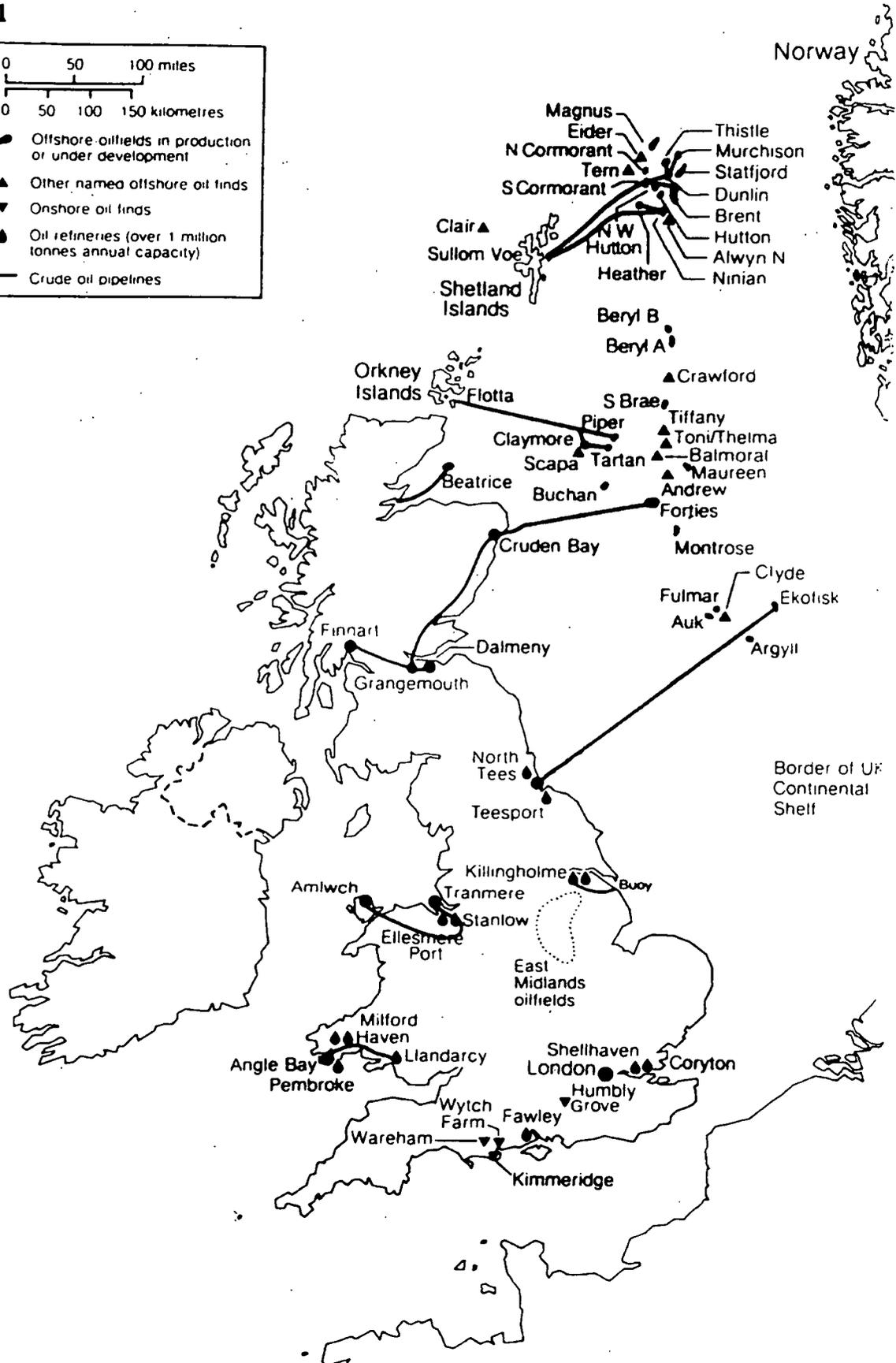
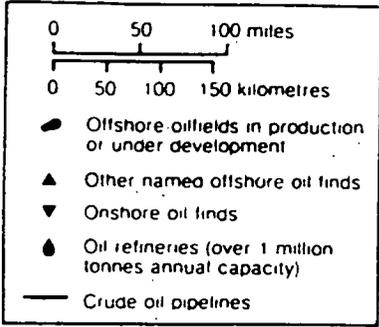
- 1964-70, (+117%) avec une croissance annuelle de 13,8% supérieure à la moyenne décennale.

- 1970-72, (-10,9%) soit une décroissance annuelle de 5,6% qui est certainement le reflet d'une certaine interrogation sur l'évolution du réseau.

- 1972-74, (+65%) avec une croissance annuelle de 28,4% qui traduit le redéploiement et l'adaptation du réseau terrestre dans la perspective de démarrage de la production offshore de 1975.

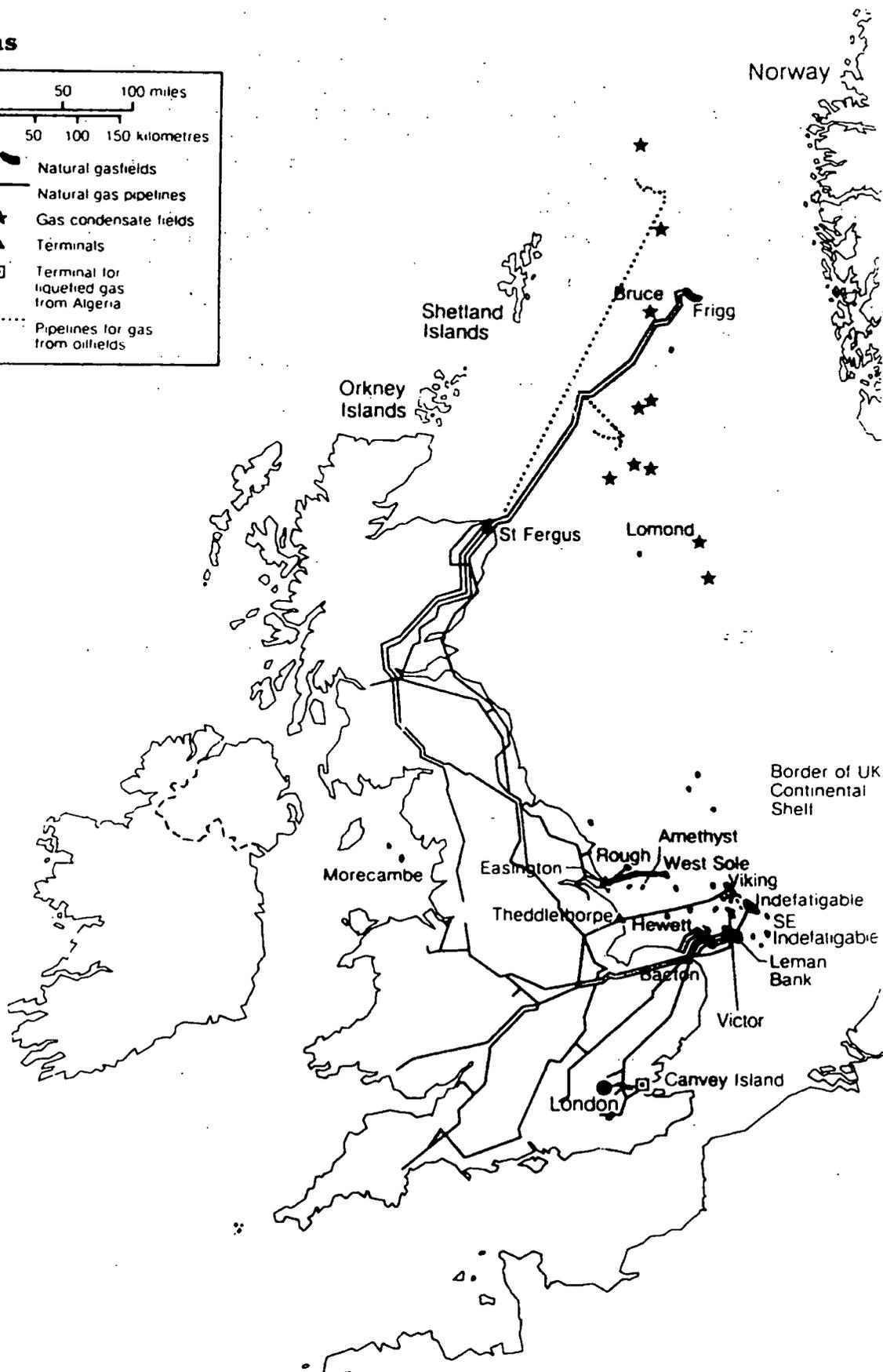
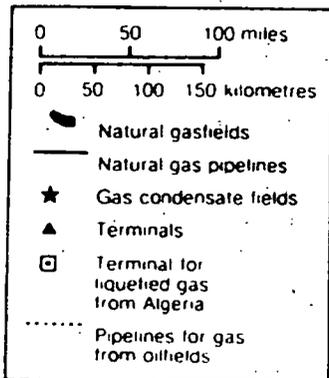
Principales conduites pétrolières britanniques.

Oil



Principaux gazoducs maritimes britanniques.

Gas



Par comparaison, la croissance du réseau terrestre a été modeste au cours des 9 années suivantes: +25,5% au total, soit 2,6% par an. Elle a même été plus que modeste si on tient compte du fait que l'essentiel de la croissance s'est effectué les deux premières années, dans la poursuite des actions engagées en 1972 et 1973.

Il est clair que cette stabilisation sur les dix dernières années s'explique par la priorité donnée au développement de l'infrastructure maritime de pipe-lines. Il faut savoir qu'en 1982, 84% de la production offshore de pétrole (qui correspond à 99,7% de la production totale de pétrole britannique) était acheminée jusqu'à la terre ferme par le réseau de pipe-lines. Les conduites principales de ce réseau avoisinaient 1.000 km en 1982. Si on leur ajoute le linéaire de conduites terrestres existantes à cette même date, on obtient un total de 4.160 km de pipe-line, ce qui donne une croissance annuelle moyenne du réseau total de 10,1% depuis 1972, date de la mise en oeuvre de la nouvelle politique de développement de ce type d'infrastructure.

L'importance du réseau de pipe-lines est évidente compte tenu du quasi monopole qu'il a acquis en matière d'approvisionnement des raffineries à partir des plateformes. Les 86,6 millions de tonnes de pétrole brut transportées par conduites en 1982 représentaient presque 1,5 fois l'ensemble du trafic de navigation "côtier", par cabotage, et plus de 2,5 fois le trafic de "port d'attache" qui pourrait théoriquement prétendre à transporter une partie de cette production.

A cette même date de 1982, les quantités de pétrole raffiné transportées par conduites terrestres étaient de 10% inférieures à celles de pétrole brut acheminé par conduites maritimes.

Nous ne développerons pas aussi longuement le cas des conduites de gaz pour la simple raison que les informations dont nous disposons ne nous permettent pas de distinguer clairement, sur la période des vingt dernières années, l'évolution respective des conduites maritimes d'acheminement des produits d'extraction et des conduites terrestres de distribution du gaz de consommation. L'importance du réseau terrestre de distribution de gaz (plus de 5.000 km en 1982) risque de fausser l'analyse.

Signalons néanmoins que des efforts considérables, technologiques en particulier, ont été faits depuis le début des années 80 pour développer le linéaire de conduites maritimes. La plus grande conduite maritime de Grande-Bretagne, d'une longueur de 450 km, a ainsi été mise en service entre le champ gazéifère de Brent, en face de la Norvège, et la ville de St Fergus sur la côte Centre-ouest de l'Ecosse. Deux autres conduites, de plus de 350 km chacune, ont aussi été construites récemment pour relier cette ville au champ gazéifère de Frigg situé au Sud du précédent.

Le transport des produits d'extraction est loin d'être négligeable. En 1982, 36.000 millions de mètres cubes nets ont été produits à partir des installations offshore britanniques, ce qui correspond aux 3/4 de l'approvisionnement national, le restant provenant de Norvège.

Le gaz naturel est une forme d'énergie qui joue un rôle de plus en plus important en Grande-Bretagne. Sa part est passée de 12% à 23% entre 1972 et 1982 dans la consommation d'énergie primaire, alors qu'entre temps la part du pétrole passait de 48% à 36%. Cette croissance devrait encore se poursuivre car les réserves estimées à 470 fois la production annuelle actuelle sont sans comparaison avec les réserves de pétrole estimées, elles, à seulement 30 fois le niveau de production actuel.

5. LES INFRASTRUCTURES AERIENNES.

Nous serons brefs à propos du rôle des infrastructures de transport aérien dans la mesure où leur existence ne doit rien, jusqu'à présent, à la logique des activités d'acheminement de marchandises. Il suffit pour s'en convaincre de comparer les 850.300 tonnes de fret aérien britannique pour 1985 avec les 70 millions de passagers transportés par voie aérienne cette même année. Encore faut-il ajouter que seulement 5,4% du fret aérien total, soit 46.000 tonnes, est relatif à du trafic intérieur.

Le poids prépondérant qu'occupe l'aéroport londonien d'Heathrow, avec 63% du trafic total de marchandises, laisse apparaître que les dimensions du réseau sont limitées en termes de connexions. Cela se confirme lorsqu'on observe parallèlement que 86% du trafic se fait entre seulement sept pôles: Heathrow, deux autres aéroports anglais, Gatwick et Stansted au sud-est, et quatre aéroports écossais, Glasgow, Edimbourg, Prestwick et Aberdeen.

II. L'ACTIVITE DES PORTS BRITANNIQUES.

S'il existe plus de 300 ports actifs en Grande-Bretagne, la très grande majorité d'entre eux n'exerce en fait qu'une influence locale. Très peu nombreux sont ceux qui sont aptes à accueillir et accueillent régulièrement des cargos.

En 1985 les 25 plus grands ports anglais, soit moins de 8% du nombre total, concentraient 84% des mouvements portuaires. Ces chiffres apportent directement la confirmation du propos précédent, et pourtant il traduisent une certaine baisse d'influence des plus grands ports, puisque le même calcul, effectué en 1969, conduisait au ratio de 91%.

Nous reviendrons plus en détail sur l'évolution des trafics des ports britanniques. Pour l'instant nous souhaiterions, d'une part présenter le contexte dans lequel s'exerce le fonctionnement de ces ports et, d'autre part analyser le rôle structurant que de tels noeuds de transit, particulièrement développés au Royaume-Uni, jouent sur le marché intérieur et international des transports de marchandises. Dans une perspective de comparaison internationale, il paraît utile de s'intéresser à cette dimension du paysage économique britannique pour connaître l'impact que cela peut avoir en matière de répartition modale des transports terrestres.

Il faut rappeler que dans la plupart des cas les activités portuaires sont exploitées sous contrôle public et qu'elles sont réglementées par des décrets du Parlement. Il existe quatre formes principales d'exploitation:

- par des entreprises publiques industrielles et commerciales: c'est le cas des ports de Londres, Milford Haven, Tees & Hartlepool, Medway, Forth, Clyde et Belfast qui représentent ensemble plus du tiers du trafic de 1985.

- par des collectivités locales: c'est le cas pour environ un tiers du nombre des ports britanniques, dont Bristol, Portsmouth, et les ports pétroliers de la région d'Orkney et des Shetland.

- par des sociétés privées mais réglementées comme pour Felixstowe, Manchester et Liverpool.

- enfin par des administrations ou des sociétés nationalisées. Cela concerne principalement les ports qui dépendent du Conseil Britannique des Chemins de fer (British Railways Board) et du Conseil Britannique de la Navigation (British Waterways Board).

La Loi sur les Transports de 1981 a autorisé l'entrée de capitaux privés dans la plus importante entreprise portuaire nationalisée de Grande-Bretagne, le "British Transport Docks Board". Elle est devenue "l'Association des Ports Britanniques" (Associated British Ports), une filiale à 100% de la holding "Associated British Ports Holdings PLC", une société au sein de laquelle l'Etat détient une part importante d'actions mais est minoritaire. Cette nouvelle société, qui est maintenant la plus importante entreprise portuaire britannique, possède et gère 19 sites, dont Southampton, Imnigham, Hull, Newport, Cardiff et Swansea.

La même loi de 1981 a autorisé le Conseil Britannique des Chemins de fer à accepter l'apport de capitaux privés dans son patrimoine portuaire, lequel comprend entre autre les ports de Folkestone et de Newhaven, et une partie des quais du port de Harwich.

Cette double évolution de la législation anglaise montre d'abord que jusqu'à une période très récente l'activité stratégique des ports était considérée en Grande-Bretagne comme un domaine clef de l'intervention publique. Le poids qu'occupe ce secteur dans l'activité économique britannique, et l'influence qu'il exerce sur le domaine plus spécifique du transport laisse à penser que les pouvoirs publics ont pu avoir accès par ce moyen à une certaine forme d'organisation et d'action sur le secteur. Mais cette évolution législative, si elle traduit bien une tentative de dynamisation de la gestion portuaire par l'adjonction, voire la domination, de capitaux privés au sein des sociétés exploitantes, montre aussi qu'elle reste limitée et qu'il faudra du temps avant que cela ait des effets tangibles sur le fonctionnement et les résultats de ce secteur.

Quelques chiffres devraient permettre de mieux situer l'activité économique actuelle des ports britanniques.

Les statistiques montrent qu'en 1985, 450 millions de tonnes de marchandises ont "transité" par les ports britanniques. Ce trafic portuaire est à peu de chose près le double de celui que connaît la France.

En Grande-Bretagne, le transit portuaire représente une masse équivalente au quart du trafic intérieur total de marchandises, véhiculées par tous les modes de transports terrestres: "Road", "Rail", "Water" et "Pipeline".

Selon la décomposition britannique que nous avons présentée dans le paragraphe consacré au réseau de voies navigables, les 450 millions de tonnes 1985, se répartissent, en 40 millions de tonnes de trafic de "port d'attache" (8,9%), 120 millions de tonnes de trafic "côtier" (26,7%) et 290 millions de tonnes de trafic "international" (64,4%).

En fait le volume de marchandises recensé ici se réfère à l'activité des ports et non pas aux quantités réellement transportées. La différence est importante et mérite quelques précisions. La référence à "l'activité des ports" conduit principalement à comptabiliser deux fois un même volume transporté entre deux ports britanniques: le volume est comptabilisé une première fois en expédition dans le port d'embarquement et une seconde fois en réception dans le port de débarquement.

Il faut donc diviser par deux l'activité de cabotage, afin de pouvoir comparer, en termes de tonnages transportés, les poids respectifs des trois types de trafics. Après correction, les résultats deviennent: 390 millions de tonnes transportées dont 74,3% en "international", 15,4% en "côtier" et 10,3% en "port d'attache".

Sur les 60 millions de tonnes de marchandises échangées entre eux par les ports du Royaume-Uni, 48 millions de tonnes correspondent à du transport maritime et 12 millions de tonnes à du transport fluvio-maritime. A près de 90% les marchandises ainsi transportées satisfont à des besoins d'approvisionnement en ressources énergétiques: il s'agit de produits pétroliers à 80,3% et de charbon à 8,4%.

Sur les 40 millions de tonnes de marchandises classées en trafic de "port d'attache", 27 millions se font en mode maritime et 13 millions en mode fluvio-maritime. La part des produits pétroliers n'est que de 28%.

En 1985, sur les 290 millions de tonnes de trafic international traité par les ports britanniques, 142 millions correspondaient à une activité de débarquement et 148 millions à une activité d'embarquement. Les flux étaient donc équilibrés, ce qui n'a pas toujours été le cas sur les 10 dernières années comme on peut le voir sur le graphique n°8. On constate sur ce graphique que les tonnages embarqués dépassent systématiquement les tonnages débarqués depuis 1980, alors que la situation était totalement inverse entre 1975 et 1980. En 1975 le rapport marchandises débarquées/marchandises embarquées atteignait même 3,5/1. Il est clair que l'explication tient au renversement de la position du pays en matière de dépendance énergétique: entre 1975 et 1985, le Royaume-Uni est passé du groupe des "forts pays importateurs de pétrole" au clan des "forts pays exportateurs de pétrole".

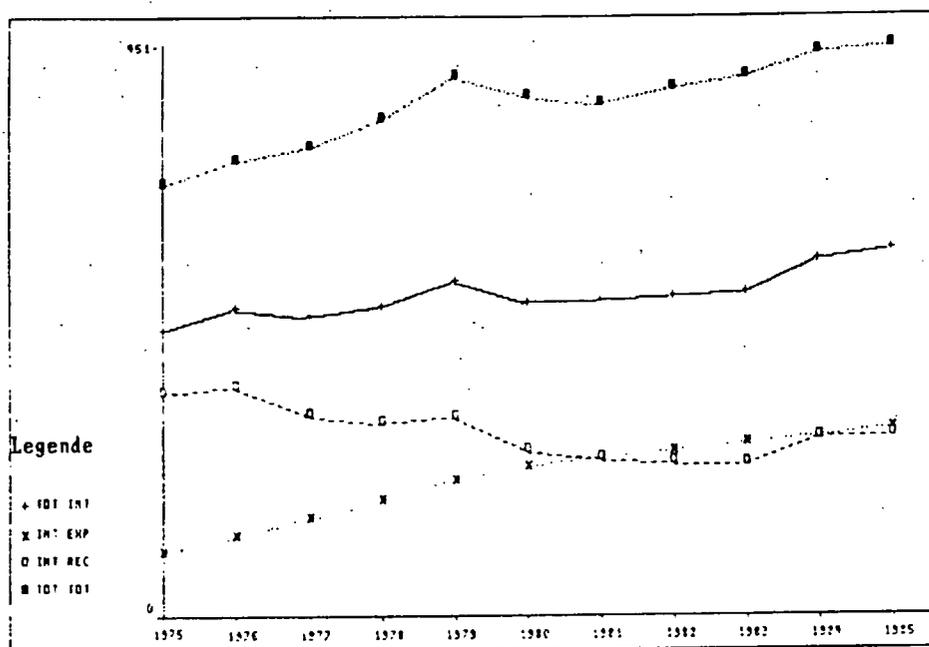
Pour mieux connaître la nature du trafic portuaire international, nous présentons ci-après, dans les tableaux n° 8 et n° 9, la répartition des flux internationaux par catégories de produits NST et par zones de provenance et de destination des échanges (tableaux 10 et 11).

Nous avons tenu à présenter au minimum deux années pour ne pas négliger les phénomènes de variations annuelles, liés aux fluctuations du marché international.

Les données qui sont reproduites ici sont celles fournies par les documents EUROSTAT. Elles diffèrent de celles tirées des statistiques britanniques en particulier sur le fait qu'en 1981 les quantités débarquées dépassent encore largement les quantités embarquées. Cet exemple d'écart entre sources statistiques officielles doit nous inciter à une certaine prudence dans l'interprétation des tendances et surtout dans les comparaisons internationales.

Graphique n° 8

Evolution du trafic portuaire britannique entre 1975 et 1985, décomposé d'une part en trafic domestique et d'autre part en trafic international d'embarquement et de débarquement.



Toutefois, en faisant l'hypothèse que les données d'EUROSTAT sont relativement homogènes entre elles, on peut essayer de présenter sommairement, en terme de produits, les caractéristiques structurelles des récents échanges portuaires britanniques. On utilisera pour cela le tableau des pourcentages.

Il se confirme que l'essentiel des tonnages embarqués, environ 70%, porte sur des produits énergétiques, avec une très forte prépondérance des produits pétroliers. Mais on constate aussi, avec une certaine surprise, que le poids des débarquements de produits pétroliers reste encore très élevé, ce qui montre le rôle important que joue le Royaume-Uni en tant que lieu de transformation et d'élaboration de ces produits dont une part seulement est réalisée à partir d'une production intérieure.

Les tableaux n° 8 et 9 nous donnent en plus l'occasion de vérifier certaines informations déjà présentées à propos du commerce extérieur de la Grande-Bretagne dans le premier chapitre de ce document. En particulier, on observe qu'au niveau embarquement, mis à part les produits énergétiques qui viennent d'être évoquées et les engrais dont l'exportation est particulièrement faible, tous les autres postes oscillent entre 3 et 7%.

Tableau n° 8

Déchargements et chargements dans les ports britanniques pour 1981 et 1982, par catégories de produits NST exprimés en milliers de tonnes.

Catégories NST/R	Déchargements		Chargements	
	1981	1982	1981	1982
0 Produits agricoles ...	12210	13017	6178	6059
1 Denrées alimentaires ...	11616	12738	2964	2966
2 Combust. minéraux solides	4573	4732	12865	8799
3 Produits pétroliers	55346	44191	63970	74687
4 Minerais & déchets métal	16144	12583	3598	3344
5 Produits métallurgiques	4821	5560	4947	4505
6 Minéraux bruts ou manuf.	3581	3781	8107	7989
7 Engrais	2736	2811	502	329
8 Produits chimiques	7845	7447	7072	7112
9 Machines, objets manuf.	11399	13850	6477	5793
Total catégories 0 à 9	130271	120710	116680	121582

Tableau n° 9

Déchargements et chargements dans les ports britanniques pour 1981 et 1982, par catégories de produits NST, exprimés en % des tonnages.

Catégories NST/R	Déchargements		Chargements	
	1981	1982	1981	1982
0 Produits agricoles ...	9,4	10,8	5,3	5,0
1 Denrées alimentaires ...	8,9	10,6	2,5	2,4
2 Combust. minéraux solides	3,6	3,9	11,0	7,2
3 Produits pétroliers	42,5	36,6	54,8	61,4
4 Minerais & déchets métal	12,4	10,4	3,1	2,8
5 Produits métallurgiques	3,7	4,6	4,2	3,7
6 Minéraux bruts ou manuf.	2,8	3,1	7,0	6,6
7 Engrais	2,1	2,3	0,4	0,3
8 Produits chimiques	6,0	6,2	6,1	5,8
9 Machines, objets manuf.	8,6	11,5	5,6	4,8
Total catégories 0 à 9	100	100	100	100

Variation: base 100 en 1981

92,7

104,2

Pour ce qui est des marchandises débarquées, on remarque que les deux premières catégories NST, à caractère alimentaire, représentent environ chacune 10% du trafic. Le débarquement de machines et objets manufacturés avoisine aussi les 10%. A cet égard, on peut observer que le rapport tonnes débarquées/ tonnes embarquées était voisin de 2/1 à cette époque. Il a semble-t-il diminué depuis.

La répartition géographique des flux maritimes britanniques montre qu'en 1981-82 les chargements à destination de la CEE étaient 1,8 fois supérieur en volume aux déchargements en provenance de la CEE. C'est une caractéristique du commerce extérieur britannique qui distingue le Royaume-Uni de ses partenaires européens.

Les données présentées dans les tableaux précédents montrent que, pour les chargements, les flux à destination de l'Europe sont dominants avec une part qui dépasse 70%. La CEE avoisine à elle seule les 55%. Les autres pays d'Europe rivalisent d'importance avec l'Amérique du Nord (USA et Canada). La part de chacun d'eux est proche de 18%. Au total ces trois grandes zones économiques contribuent à presque 90% des tonnages traités à l'expédition par les ports britanniques.

Tableau n° 10

Répartition géographique du trafic international
des ports britanniques en 1981 et 1982, exprimée
en milliers de tonnes chargées.

Pays Origine ou Destination (1)	Déchargements		Chargements	
	1981	1982	1981	1982
Europe des 10	33972	37766	62221	66477
dont : Pays Bas	(11712)	(13560)	(15506)	(20025)
RFA	(5762)	(7308)	(17304)	(14155)
France	(5630)	(5651)	(8901)	(12162)
Belgique.Lux.	(4631)	(4938)	(4411)	(5518)
Autres pays européens	31011	22890	22036	19476
Pays africains	5990	10404	3079	2817
Pays d'Amérique du Nord	16961	15741	19302	24456
Pays d'Amérique du Sud	4476	4563	306	251
Moyen-Orient et Asie	26798	18561	3364	3618
Autres pays	11062	10786	6372	4487
Total tous pays	130270	120710	116680	121582

(1) : Pays africains = Libye, Egypte, Algérie, Libéria et Afrique du Sud
Pays d'Amérique du Sud: Argentine, Brésil, Venezuela.
Moyen-Orient et Asie: Pays du Golfe Persique, Japon, Inde, Chine populaire et Australie.

Tableau n°11

Répartition géographique du trafic international des ports britanniques en 1981 et 1982, exprimée en pourcentage des tonnes chargées.

Pays Origine ou Destination (1)	Déchargements		Chargements	
	1981	1982	1981	1982
Europe des 10	26,1	31,3	53,3	54,7
dont : Pays Bas	8,9	11,2	13,3	16,5
RFA	4,4	6,1	14,8	11,6
France	4,3	4,7	7,6	10,0
Belgique.Lux.	3,6	4,1	3,8	4,5
Autres pays européens	23,8	19,0	18,9	16,0
Pays africains	4,6	8,6	2,6	2,3
Pays d'Amérique du Nord	13,0	13,0	16,5	20,1
Pays d'Amérique du Sud	3,4	3,8	0,3	0,2
Moyen-Orient et Asie	20,6	15,4	2,9	3,0
Autres pays	8,5	8,9	5,5	3,7
Total tous pays	100	100	100	100

(1) : Ibidem, tableau n°10.

En revanche, le poids de l'Europe dans les réceptions portuaires de marchandises ne représentent plus que 50%. La part de la Communauté Economique Européenne, avec ses 30% est à peine supérieure à celle des autres pays européens, dans lesquels les régions scandinaves et ibériques contribuent à l'essentiel des flux. La différence de structure avec les expéditions s'explique par le rôle encore important tenu à cette date par l'Arabie Saoudite dans la fourniture de produits pétroliers. C'est cette raison qui fait que la zone économique du Moyen-Orient devance nettement celle des pays d'Amérique du Nord (18% contre 13%).

Pour compléter la description des activités portuaires, nous allons revenir à l'ensemble des flux, et non plus aux seuls échanges internationaux, et voir quel fut le comportement des principaux ports britanniques entre 1964 et 1985.

Pour cela, nous nous référerons dans un premier temps à la liste des douze régions portuaires britanniques telles qu'elles ont été redéfinies en 1976. Le tableau qui suit présente les parts relatives de chacune de ces régions.

A l'exception premièrement de la côte Est de l'Ecosse, qui a connu une progression forte et régulière et qui a contribué à la quasi totalité des 90.000 tonnes de croissance globale du trafic des ports britanniques, deuxièmement de la région "Lancs & Cumbria" au Nord-Ouest de l'Angleterre (ports de Liverpool et de Manchester) qui a connu une chute de trafic de 40%, et troisièmement de la région "Thames & Kent" qui a connu un tassement d'activité entre 1981 et 1984, les autres régions portuaires ont conservé un niveau de trafic constant sur la dernière décennie.

Tableau n° 12

Répartition des trafics de navigation par grandes régions portuaires de Grande-Bretagne.

Expéditions et réceptions cumulées	1976		1985	
	10.3T	%	10.3T	%
Thames & Kent	79620	22,1	76010	16,9
Sussex & Hants	32570	9,0	32640	7,2
West Country	5960	1,7	7230	1,6
Bristol Channel	25180	7,0	23790	5,3
Wales & North Wales	45900	12,7	42950	9,6
Lancs & Cumbria	43060	12,0	25600	5,7
Scotland West	14050	3,9	14080	3,1
Scotland East	20050	5,6	115360	25,6
North East	43400	12,0	43490	9,6
Humber	37190	10,3	46030	10,2
Wash & North East Anglia	3380	0,9	5740	1,3
Haven	9960	2,8	17920	4,0
Total des 12 Régions	360330	100	450830	100
			100	125

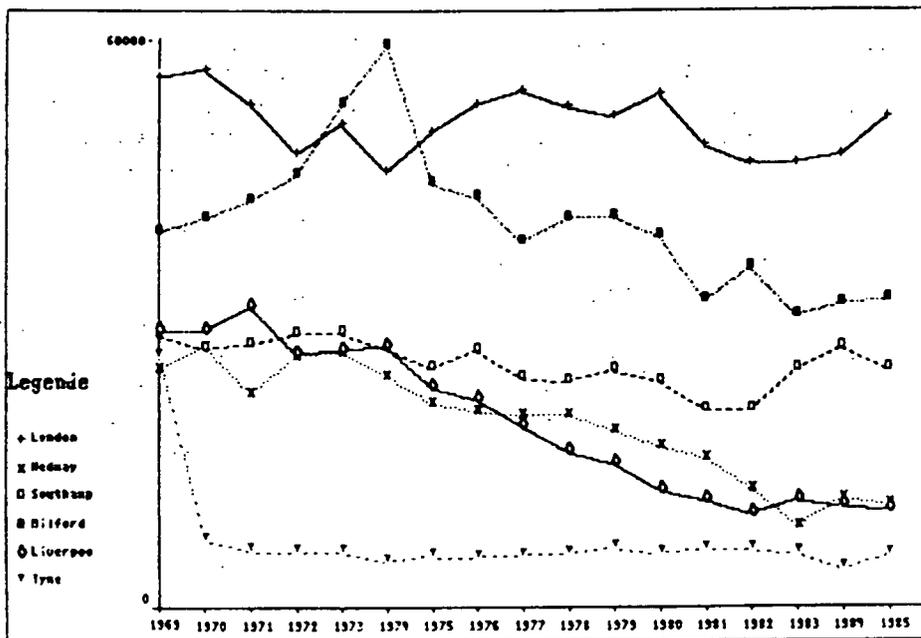
Cet équilibre régional sur les dix ans passés masque des mutations importantes à l'intérieur des régions et sur une période plus longue d'une vingtaine d'années. Pour illustrer ceci nous avons choisi de présenter les évolutions respectives des six plus grands ports britanniques de 1969 (1.Londres 2.Medway 3.Southampton 4.Milford 5.Liverpool 6.Tyne) et des six plus grands ports de 1985 (1.Sullom Voe 2.Londres 3.Milford 4.Hartlepool/Tees 5.Grimsby/Immingham 6.Forth).

Des graphiques présentés ci-dessous il ressort qu'un port comme Tyne, au Nord-Est de l'Angleterre a perdu dès le début des années 70 les 3/4 de son trafic, que les ports de Manchester et Liverpool ont connu une perte de plus de 50% de leur activité entre 1971 et 1983, et qu'un port comme Milford en plein développement au début des années 70 a été confronté à une lente récession depuis 1974.

Par opposition, des ports peu connus au début des années 70, ont bénéficié d'une forte croissance. Le cas le plus typique est celui du port pétrolier de Sullom Voe sur la côte Est de l'Ecosse, qui a été mis en service en 1978 et qui en l'espace de 6 ans est devenu le port au trafic le plus important du Royaume-Uni. Il s'agit d'un cas particulier qui comble un besoin d'équipement nouveau. Par contre, le cas des 2 ports de Hartlepool/Tees et de Forth traduit les conséquences des mutations provoquées par la crise de la première moitié des années 70. Ces ports ont

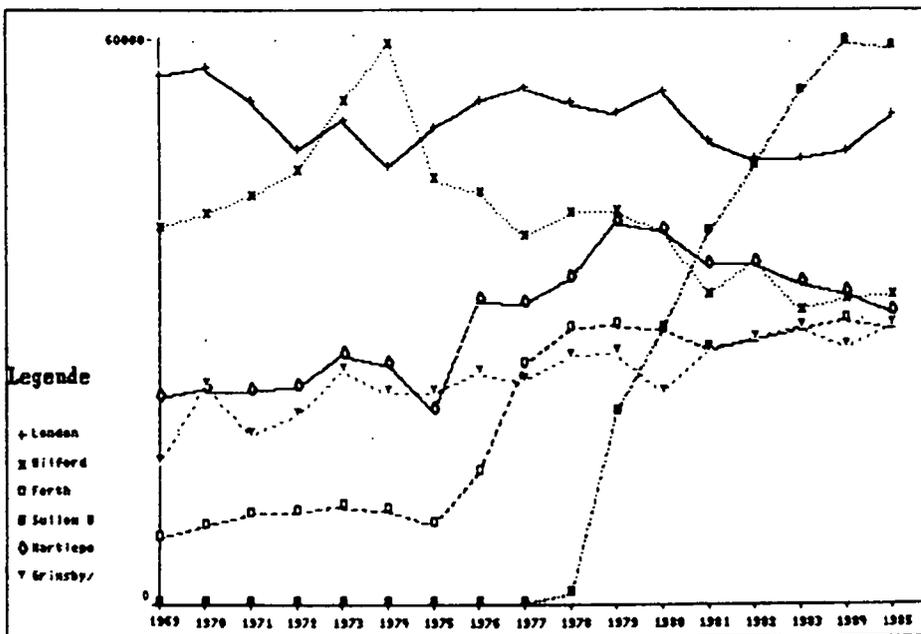
Graphique n°9

Evolution du trafic des six plus grands ports britanniques de 1969.



Graphique n°10

Evolution du trafic des six plus grands ports britanniques de 1985.



atteint en l'espace de trois ou quatre ans une stature économique de tout premier plan, et se sont emparés des places détenues auparavant par des ports historiquement plus renommés.

Il est clair que les quelques exemples proposés en guise d'illustration des évolutions sur longue périodes des activités portuaires britanniques ne constituent pas une démonstration précise des nouvelles conditions dans lesquelles s'opèrent les choix d'organisation et de recours à des modes de transport sur le territoire britannique. Ce paragraphe permet toutefois de tracer les contours d'une évolution sur 20 ans d'où il ressort principalement que les trafics portuaires de produits non pétroliers n'ont pratiquement pas augmenté au Royaume-Uni depuis 1965. L'essentiel du développement des ports est donc lié au pétrole, soit directement pour le raffinage, soit indirectement pour la production et la distribution de produits pétroliers dérivés. Sachant qu'en ce domaine les pipe-lines et les navires offrent des avantages incontestables pour un pays comme le Royaume-Uni, on est poussé à émettre l'hypothèse que les autres modes de transports, les modes terrestres, n'ont pas réellement eu l'occasion de bénéficier des effets de cette nouvelle composante dynamique de l'activité économique britannique.

Nous allons essayer de voir dans le dernier paragraphe de ce chapitre si cette première analyse tirée du contexte général de l'activité portuaire peut être plus amplement validée.

III. LES TRANSPORTS TERRESTRES BRITANNIQUES.

L'objectif de ce paragraphe est de poursuivre la présentation des modes de transports pour arriver à situer convenablement le rôle et la poids du mode routier par rapport aux autres modes de transports terrestres britanniques.

Nous allons dans un premier temps essayer de dresser un bilan des activités du transport international terrestre de marchandises de façon à assurer la liaison avec les informations qui viennent d'être données en matière d'activité portuaire.

Dans un second temps, nous nous consacrerons aux transports domestiques. Nous avons déjà eu l'occasion de démontrer, dans le paragraphe consacré aux infrastructures, l'insignifiance du strict transport fluvial. Aussi l'analyse du marché britannique des transports terrestres domestiques sera-t-elle effectuée sur la base des transports routiers et ferroviaires d'une part, et de l'autre, des transports terrestres de pipelines et des transports terrestres domestiques de navigation tels qu'ils sont conçus en Grande-Bretagne, c'est-à-dire avec prise en compte des trafics fluvio-maritimes de cabotage.

Cette distinction a pour objet de tenir compte et de respecter les caractéristiques britanniques du domaine des transports intérieurs de marchandises tout en isolant ce qui, dans la réalité, est strictement comparable au cas français, à savoir la "compétition" que peuvent se livrer les deux modes principaux que sont la route et le rail.

1. LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX TERRESTRES DE GRANDE-BRETAGNE.

Du fait du recours, parfois temporaire mais toujours nécessaire, au mode maritime pour réaliser des activités de transport de marchandises entre la Grande-Bretagne et le reste du monde (à l'exception évidemment des 800.000 tonnes actuels de fret aérien international), il peut paraître surprenant de s'intéresser aux transports terrestres internationaux en Grande-Bretagne. Cette caractéristique distingue en effet radicalement le Royaume-Uni et l'Irlande de tous ses autres partenaires de la Communauté Economique Européenne.

Il existe toutefois des arguments tendant à montrer que cette opposition de fait n'est pas aussi tranchée dans la pratique.

La distance minimale qui sépare les Iles Britanniques du continent européen est faible. Des solutions techniques ont été mises au point depuis longtemps pour faciliter les échanges. Des contraintes persistent, mais les inconvénients spécifiques de la discontinuité modale, donc du recours à la combinaison des modes, n'impliquent pas nécessairement l'apparition de ruptures de charge. Théoriquement, grâce à la technique Roll-On/Roll-Off (les navires sont équipés spécialement de rampes permettant l'embarquement et le débarquement direct des véhicules roulants), et à condition de régler correctement les problèmes de files d'attente, les modes ferroviaire et routier ont la possibilité de conserver les avantages respectifs qu'ils détiennent sur le mode qui les accueille. Cela ne signifie pas que la route et le rail soient logés à la même enseigne. Il peut exister des inconvénients plus prononcés pour l'un que pour l'autre. Mais globalement, et théoriquement, on ne peut pas prétendre que le simple passage par ferry constitue un désavantage pour les deux modes terrestres habituellement dominants que sont la route et le rail, et ce d'autant plus que comparativement aux distances totales franchies en international, la simple liaison transmaritime reste bien souvent modeste.

Même dans le cas où elle ne le serait plus, il n'en demeurerait pas moins vrai que ce "transport" de "véhicules de transport chargés de marchandises", ne modifierait pas le fait que la marchandise expédiée reste solidaire du véhicule qui la prend en charge sur le parcours terrestre. C'est cette notion qui fonde la nature internationale d'un transport terrestre.

Le fait que le mode maritime relaye, par nécessité, un mode de transport terrestre ne constitue pas une contradiction ni un réel handicap pour considérer ce transport comme du transport terrestre international.

Ceci est encore plus vrai maintenant qu'on sait que le projet de liaison terrestre souterraine par un tunnel sous la Manche entre la France et la Grande-Bretagne deviendra une réalité des années 90. Il s'agira bien d'un transport terrestre international, mais d'un transport terrestre international spécifique, combiné, qui ne sera pas directement comparable aux transports terrestres internationaux entre les pays du continent. L'unique mode de transport de liaison sera ferroviaire, donc terrestre, mais le fonctionnement sera en tout point comparable au système de navettes maritimes actuellement en vigueur. Il y aura en particulier peu de modification pour les véhicules routiers qui seront chargés sur des wagons. La vraie évolution concernera la qualité de l'offre si la fréquence des navettes est élevée, mais il s'agit là d'un autre aspect du problème.

Il est donc possible d'admettre qu'une partie du transport de marchandises entre la Grande-Bretagne et l'étranger est comparable et assimilable à du transport terrestre international de marchandises.

Par rapport aux 290 millions de tonnes de trafic international recensé en 1985 dans les ports britanniques, il apparaît à travers les statistiques du TSGB 1975-1985, que 32 millions de tonnes sont réalisés en régime fluvio-maritime, ce qui réduit à 258 millions de tonnes le trafic purement maritime.

Sur ces 258 millions de tonnes, 17 millions environ pourraient, en première instance, être comptabilisés comme du trafic routier. C'est en tout cas ce qui apparaît dans les documents d'EUROSTAT, qui ont vocation à servir de base aux comparaisons internationales.

En réalité, 8 millions de tonnes correspondent à du transport routier sans l'accompagnement du tracteur pendant la traversée maritime: c'est le "Unaccompanied trailers traffic" distingué par les Anglais. Cette catégorie de trafic est très proche, dans l'esprit, du trafic de charges conteneurisées. Il y a en particulier rupture de l'attelage. Et même si concrètement la "caisse" qui contient la marchandise et la technique de chargement-déchargement peuvent différer, il n'en est pas moins vrai que ces différences ne sont pas aussi fondamentales que celles qui existent entre cette logique de transport et la logique habituelle du transport routier international.

En effet, dans le cas du transport routier international sans accompagnement de tracteur, le qualificatif international porte davantage sur la marchandise et sur la "caisse" qui la contient, que sur l'activité du mode. La conséquence la plus importante à tirer, c'est que le trajet d'approche et le trajet terminal peuvent s'opérer dans un cadre purement national. C'est certainement ce qui se passe dans la majorité des trafics de ce type entre le Royaume-Uni et les pays d'Europe, à l'exception de la Suisse et de l'Autriche, où il y a réellement franchissement d'une ou plusieurs frontières. C'est peut-être aussi le cas de pays de la CEE comme l'Italie, et maintenant l'Espagne et le Portugal, si les tracteurs transitent par la France. Mais globalement et conceptuellement, ce transport routier-là, ne doit pas être considéré ni comparé à du transport routier international. Il n'en a pas les caractéristiques puisque le véhicule de traction ne franchit pas la frontière solidairement avec sa charge.

On doit donc considérer qu'il n'y a que 9 millions de tonnes de trafic routier à destination ou en provenance de la Grande-Bretagne qui soient réellement assimilable à du transport routier terrestre international.

La moitié environ est faite par des véhicules immatriculés en Grande-bretagne. Le trafic du pavillon routier britannique est de 2,2 millions de tonnes en expédition et de 2,3 millions de tonnes en réception. Dans les deux cas de figure, le poids de la CEE est le même et égal à 91%.

Sur les 249 millions de tonnes restantes, on peut estimer à 2,6 millions de tonnes le trafic ferroviaire international entre la Grande-Bretagne et ses correspondants commerciaux étrangers. Nous avons pris le chiffre de 1984, car nous ne disposons pas de celui de 1985. Là encore la moitié, à quelques unités près, est comptabilisée comme du transport ferroviaire international britannique. Dans la moitié qui n'est pas réalisée par les Britanniques, l'Italie occupe la première place avec 51%

des tonnages, la France la seconde place avec 22% et l'Allemagne de l'Ouest la troisième avec 16%. Ces trois pays représentent à eux seuls 90% de la part non britannique.

Il reste donc 246,4 millions de tonnes de marchandises directement affectable au mode maritime. On retrouve dans ce total à la fois les transports par conteneurs et les transports routiers "unaccompanied", pour lesquels le pré- et le post-acheminement ont été faits par modes terrestres. Mais encore une fois, s'il s'agit bien d'un trafic international, et d'un trafic dont l'essentiel du déplacement est fait par mode terrestre, cela ne signifie pas pour autant que le transport terrestre en question puisse être qualifié d'international. Les ruptures d'attelage ont pour conséquence de faire du mode maritime l'unique mode de traction de la marchandise pendant le franchissement des limites frontalières. Il y a bien substitution d'un mode de traction à un autre et non plus assistance d'un mode de traction envers un autre.

Il ressort de cette présentation que les transports internationaux avec le Royaume-Uni sont maritimes à 85%, fluvio-maritimes à 11% et terrestres à 4%. Le poids de la route dans ce transport terrestre international est 3,5 fois supérieur à celui du chemin de fer.

On ne peut que constater la faiblesse des transports terrestres dans le trafic international avec la Grande-Bretagne.

Si on essaie de comparer l'activité internationale des modes routiers et ferroviaires avec leur activité nationale, il paraît souhaitable de distinguer deux sortes de calculs qui renvoient à deux approches différentes.

Le premier calcul vise à raisonner "nationalement" à partir de la notion de "transporteur résident". Il consiste à comparer l'activité internationale réalisée par des transporteurs nationaux, en l'occurrence ici les transporteurs britanniques, à la somme de cette activité et de celle qu'ils réalisent en transport intérieur.

La deuxième approche revient à privilégier la dimension "commerciale", ou si l'on préfère, l'optique "marché international" du mode considéré. Le nouveau calcul met en rapport le total du trafic international d'un pays réalisé par un mode particulier sans tenir compte de la nationalité des transporteurs, et la somme de ce trafic et du trafic intérieur du pays en question.

Si on appelle PTIOR (Part du Transport International dans l'Optique Résident) le premier calcul et PTIOM (Part du Transport International dans l'Optique marché) le second, et si on se base sur les 9 millions de tonnes de transport terrestre international réellement routier et sur les 2,6 millions de tonnes de transport ferroviaire international, on obtient les résultats relatés dans le tableau n° 13. Ce dernier montre bien toute la différence qu'il existe entre la Grande-Bretagne et les autres pays européens, en particulier les Pays-Bas et la France.

Rappelons qu'aux Pays-Bas, en 1982, la part du trafic international par chemin de fer, au sens PTIOR, s'élevait à 68%, contre environ 21% en France. Il n'y a donc pas de comparaisons possibles entre ces pays et la Grande-Bretagne en ce qui concerne la perception d'un marché international ferroviaire. On pourrait croire qu'il s'agit-là d'un effet de structure. Ce n'est pas le cas puisqu'on peut vérifier l'insignifiance du

trafic international britannique au vu des volumes respectifs de la France, des Pays-Bas et du Royaume-Uni pour 1982: 37.600.000 tonnes, 12.335.000 tonnes et 930.000 tonnes.

Tableau n°13

Part des tonnages internationaux routier et ferroviaire dans les tonnages totaux respectifs de ces modes pour 1982 et 1984.

Méthode d'évaluation de la part internationale	Route		Rail	
	1982	1984	1982	1984
- PTIOR	0,3%	0,3%	0,7%	1,6%
- PTIOM	0,5%	0,6%	1,3%	3,1%

* En 1984, la grève des mineurs s'est traduite par une réduction de la production de charbon, donc par une diminution des tonnages transportés par le chemin de fer de 60.000 tonnes, soit une perte de plus de 40% du trafic annuel. Comme le volume transporté en international a été légèrement plus fort que les autres années, cela explique la forte croissance des pourcentages pour cette année-là.

En transport routier l'opposition, sans être aussi prononcée, reste toutefois très nette. En effet, même en prenant la méthode de calcul PTIOM qui étend le tonnage international à l'ensemble des pavillons, et qui ainsi traduit mieux le poids global du marché international par rapport au marché national, la position du Royaume-Uni s'évalue à 0,5% en 1982, alors qu'elle atteint 5,5% en France à la même date et 12% aux Pays-Bas.

Si l'on voulait être caricatural, on pourrait dire qu'il y a environ 20 fois plus d'attrait, de motivation ou de facilité pour s'intéresser au transport routier international quand on est néerlandais que lorsqu'on est britannique. Ce serait oublier qu'il y a cette fois-ci un effet masse entre ces deux pays. Avec 1.310 millions de tonnes de transport routier domestique de marchandises en 1982, le trafic de la Grande-Bretagne est presque 3 fois supérieur (2,7 exactement) à celui des Pays-Bas. Ceci a pour effet d'amplifier le fait que le volume du tonnage routier international est environ 7 fois plus élevé aux Pays-bas qu'au Royaume-Uni.

Cet effet de masse n'existe plus entre la France et la Grande-Bretagne, puisque le rapport de leur marché national respectif était égal à 0,9 en 1982. La différence entre les tonnages domestiques de marchandises transportées par routes dans chacun des deux pays n'est donc que de 10% environ en faveur du Royaume-Uni. Pourtant l'écart structurel du transport routier international varie dans un rapport de 1 à 10 entre ces deux pays. Ceci est donc le strict reflet du volume de trafic international que chacun d'eux réalise par la route. Ce rapport fléchit jusqu'à 1/8 si on raisonne uniquement en flux de transports routiers communautaire, et descend jusqu'à environ 1/5 si on réintègre dans l'analyse comparatives les tonnages réalisés au moyen des "Unaccompanied trailers traffic".

La prise en compte des tonnes-kilomètres ne change pas fondamentalement les résultats du bilan précédent. Calculée sur la base PTIOR, la part des T.km internationales représente en France 32% des T.km totales réalisées pour 1982 par le mode ferroviaire contre 0,2% en Grande-

Bretagne: comparativement aux tonnages, l'écart s'est agrandi. Dans le cas de la route, la part PTIOR des T.km internationales était de 16% en France contre 3,1% en Grande-Bretagne en 1982: ici l'écart s'est réduit à environ 1/5 qui correspond aussi au rapport des valeurs respectives des deux pays; 14,8 milliards de tonnes-kilomètres internationales effectuées sous pavillon routiers français contre 2,9 milliards de tonnes-kilomètres internationales réalisées sous le pavillon routier britannique.

Compte tenu des caractéristiques actuelles globales du marché britannique des transports terrestres internationaux, il ne nous paraît pas essentiel d'en retracer l'évolution. Ce marché n'a jamais été structurellement comparable à celui des principaux pays européens continentaux.

2. LE TRANSPORT TERRESTRE DOMESTIQUE DE LA GRANDE-BRETAGNE.

Cette section a pour but essentiel d'amorcer l'analyse du transport routier domestique de marchandises qui sera faite dans le reste du document. Elle doit avant toute chose permettre au lecteur de bien situer le mode routier par rapport aux autres modes terrestres dans le contexte spécifique des transports intérieurs britanniques. C'est cette raison précise qui nous a poussés à considérer le trafic des quatre régimes modaux que sont le transport routier, le transport ferroviaire, le transport de navigation fluvial et de cabotage, enfin le transport par pipe-lines.

Cette section n'a pas pour objet d'assurer une présentation complète du mode routier, parce que cela risquerait de faire double emploi avec les développements de la quatrième partie. Par contre elle doit donner l'occasion de traiter plus en détail le mode ferroviaire qui reste le principale mode concurrent de la route en Grande-Bretagne: ces rapports avec la route sont pour une grande part comparables à ceux que nous connaissons en France.

Nous pouvons faire remonter notre rétrospective du transport terrestre intérieur britannique jusqu'en 1964. Nous présenterons d'abord les parts modales de trafic, évaluées sur la base des tonnages chargés et des tonnes-kilomètres effectuées. Nous compléterons cette information en donnant la répartition du trafic par catégories de produits.

2.1. LES TONNES CHARGÉES.

Le tableau n° 14 retrace sur 22 ans l'évolution du trafic intérieur de marchandises, exprimé en millions de tonnes.

La lecture de ce tableau donne une idée du contexte dans lequel s'est faite l'évolution du transport terrestre intérieur de marchandises en Grande-Bretagne.

Il importe de noter en premier lieu qu'en 1985, le trafic total est inférieur de 9,2% à celui de 1964. Par rapport à 1968, année du plus fort tonnage de marchandises transportées, la chute atteint même 11,5%.

Tableau n°14

Evolution du trafic intérieur de marchandises et répartition modale, en millions de tonnes chargées, de 1964 à 1985.

Années	Route	Rail	Cabotage + fluvial	Pipe-line	Tous modes
1964	1557	244	61	18	1880
1965	1590	233	62	26	1911
1966	1641	217	61	31	1950
1967	1651	204	57	32	1944
1968	1707	211	56	32	2006
1969	1658	211	56	36	1961
1970	1610	209	55	39	1913
1971	1582	198	52	49	1881
1972	1629	178	53	45	1905
1973	1660	196	55	50	1961
1974	1537	176	55	50	1818
1975	1511	175	49	52	1787
1976	1506	176	52	53	1787
1977	1421	171	57	75	1724
1978	1491	171	62	83	1807
1979	1487	169	67	85	1808
1980	1383	154	69	83	1689
1981	1286	154	66	75	1581
1982	1376	142	69	78	1665
1983	1344	145	69	82	1640
1984	1385	78	64	88	1615
1985	1435	122	61	89	1707

Ensuite, on mesure l'écart qui existe entre les niveaux de trafic de chaque mode. Le volume transporté par route en 1985 au moyen de véhicules de plus de 3,5 tonnes de poids total en charge, est 11,7 fois plus important que celui transporté par chemin de fer: en 1964 ce rapport n'était que de 6,4. Observons qu'en France à la même date, le ratio est comparable puisque le trafic routier intérieur, qui s'élève à 1.198 millions de tonnes, est 12,3 fois supérieur au 98 millions de tonnes transportées par le rail. Le restant des trafics domestiques en France (navigation fluviale et oléoducs), est environ 16 fois plus faible que celui de la route. Au Royaume-Uni, les autres modes terrestres domestiques, (navigation fluviale, cabotage et pipe-lines) tiennent une place relativement plus importantes bien qu'ils opèrent sur des tonnages 10 fois plus faible que ceux de la route.

Le tableau suivant qui présente les parts modales annuelles sur plus de vingt ans permet de compléter notre analyse du secteur des transports domestiques britanniques.

Dès 1964, la part du mode routier était déjà très importante. Il faut dire qu'à cette époque l'activité des transports par navigation de cabotage et par pipe-lines pouvait être considérée comme marginale (au total moins de 5%). On peut dire qu'en 1964 le chemin de fer était le seul et véritable mode en apparence concurrent de la route. Mais, avec 13% des tonnes chargées en 1964 et seulement 7% en 1985, cette concurrence semble avoir vécu: de toute évidence le mode ferroviaire a été le grand perdant de

ces vingt dernières années. Il est presque devenu un mode marginal. Sans l'apport du charbon, la part du rail descendrait à 4%; c'est une situation des plus préoccupante quand on connaît les menaces qui pèsent sur la production en ce domaine. Les effets de la grève des mineurs en 1984, particulièrement visible dans le tableau et dans le graphique qui suivent, fournit une illustration de cette position précaire du rail en Grande-Bretagne.

Tableau n°15

Parts modales du trafic intérieur de marchandises
(tonnes chargées) entre 1964 et 1985, en pourcentage.

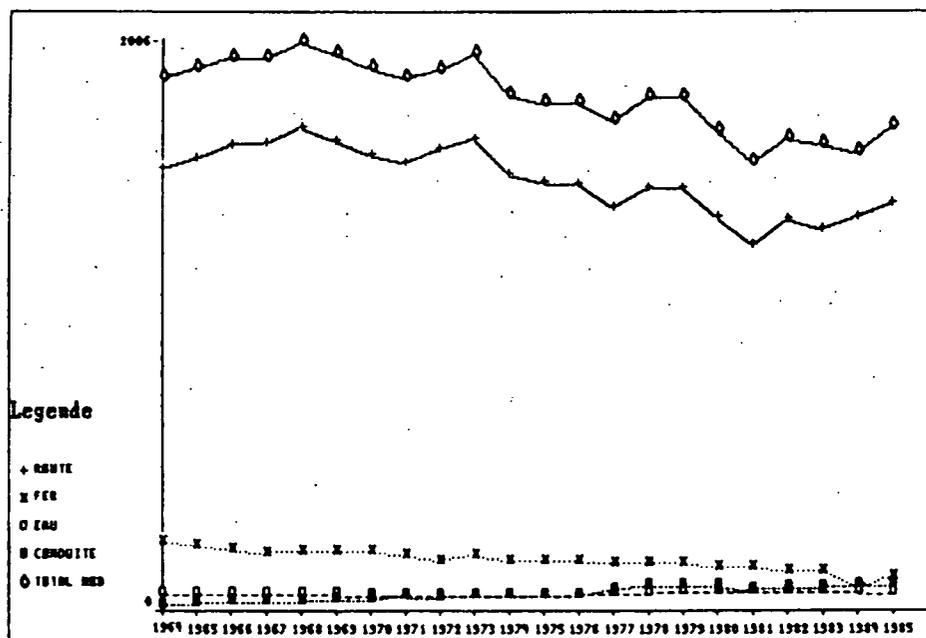
Années	Route	Rail	Cabotage + fluvial	Pipe-line	Tous modes
1964	82,8	13,0	3,2	1,0	100
1965	83,2	12,2	3,2	1,4	100
1966	84,2	11,1	3,1	1,6	100
1967	84,9	10,5	2,9	1,6	100
1968	85,1	10,5	2,8	1,6	100
1969	84,5	10,8	2,9	1,8	100
1970	84,2	10,9	2,9	2,0	100
1971	84,1	10,5	2,8	2,6	100
1972	85,5	9,3	2,8	2,4	100
1973	84,7	10,0	2,8	2,5	100
1974	84,5	9,7	3,0	2,8	100
1975	84,6	9,8	2,7	2,9	100
1976	84,3	9,8	2,9	3,0	100
1977	82,4	9,9	3,3	4,4	100
1978	82,5	9,5	3,4	4,6	100
1979	82,2	9,3	3,7	4,7	100
1980	81,9	9,1	4,1	4,9	100
1981	81,3	9,7	4,2	4,7	100
1982	82,6	8,5	4,1	4,7	100
1983	82,0	8,8	4,2	5,0	100
1984	85,8	4,8	4,0	5,4	100
1985	84,1	7,1	3,6	5,2	100

Le graphique n° 11 ci-après laisse bien apparaître les trois vagues successives, toujours à la baisse, qui se sont succédé en matière de trafic total.

La première d'entre elle concerne les années 64 à 71: le trafic passe par un maximum en milieu de période. Comme pour toutes ces vagues, le mouvement général est imprimé par le mode routier. Jamais plus au cours de la période étudiée, le mode routier n'approchera la valeur record de 1.707 millions de tonnes de 1968, qui correspondait très exactement au total du tonnage transporté par les quatre modes en 1985. Pendant cette période le replis du fer est important et presque régulier: -3,0% par an en moyenne. Celui du transport de navigation est légèrement moins important: -2,3% par an. Seul le transport par conduite affiche une belle croissance de 15,4% par an en moyenne.

Graphique n°11

Evolution de la répartition modale britannique entre 1964 et 1985, exprimée en millions de tonnes.



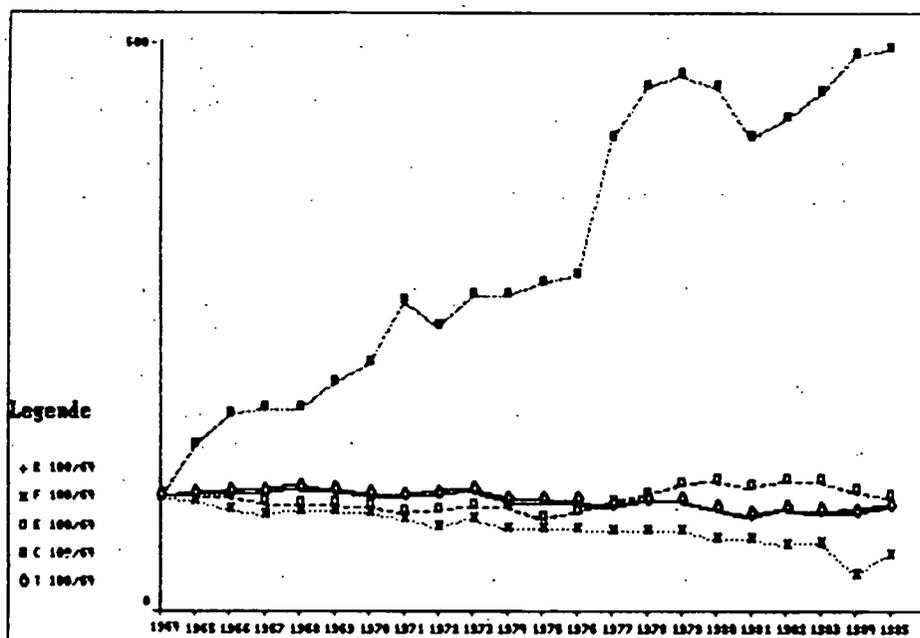
La seconde vague, qui va de 1971 à 1977 est marquée par une petite croissance initiale de la route, en 72 et 73, juste avant le choc pétrolier de 1974. Le rythme de recession du chemin de fer va quelque peu se tasser: -2,5% par an en moyenne. Au cours de cette période les transports terrestres par pipe-lines vont ravir la troisième place modale aux modes de navigations domestiques, avec une croissance de 7,3% par an.

Enfin la dernière vague, qui se compose en réalité de deux ondes successives, couvre les années 1977 à 1985. La reprise du trafic total observable en 1978 et 1979 est totalement imputable au développement du transport pétrolier par conduite. Toutefois la croissance de ce mode ne sera plus que de 2,2% par an en moyenne. Le transport de navigation connaîtra à son tour une très forte poussée entre 1978 et 1980, de l'ordre de 21% en trois ans, puis une stabilisation, avant de connaître un replis entre 1983 et 1985 (-11,6% en deux ans). La tendance au déclin du rail va s'accélérer à nouveau avec un taux annuel moyen de -2,7% sur les six premières années, avant de connaître en 1984 une perte de trafic de plus 45% par rapport à 1983, pour cause de grève, suivi d'une reprise d'activité pour 1985 d'un montant équivalent au 2/3 du préjudice subi. La route, quant à elle, va connaître une chute de trafic importante de 13,5% entre 1979 et 1981, consécutive à la récession internationale provoquée par le second choc pétrolier.

Il est possible d'illustrer l'évolution respective des modes, en procédant pour chacun d'eux au calcul base 100 en 1964 de l'indice de progression du trafic. Cette procédure a l'inconvénient de masquer le poids des modes. Il faut garder à l'esprit les parts modales pour ne pas se laisser abuser, ni dans un sens par la très forte croissance du trafic de pipe-lines, ni dans un autre, par la relative homogénéité du groupe des trois autres modes qui n'est que la conséquence de l'échelle imposée par la croissance du transport par conduites.

Graphique n°12

Evolution du trafic intérieur de marchandises
en Grande-Bretagne entre 1964 et 1985,
sur la base d'un indice 100 en 1964.



22. LES TONNES-KILOMETRES.

Pour faciliter la comparaison avec le dernier graphique du paragraphe précédent, nous présentons directement l'évolution de l'indice de progression base 100 des tonnes-kilomètres.

Le graphique n° 13 est un peu plus lisible que le précédent. De ce fait, il permet d'en confirmer les tendances.

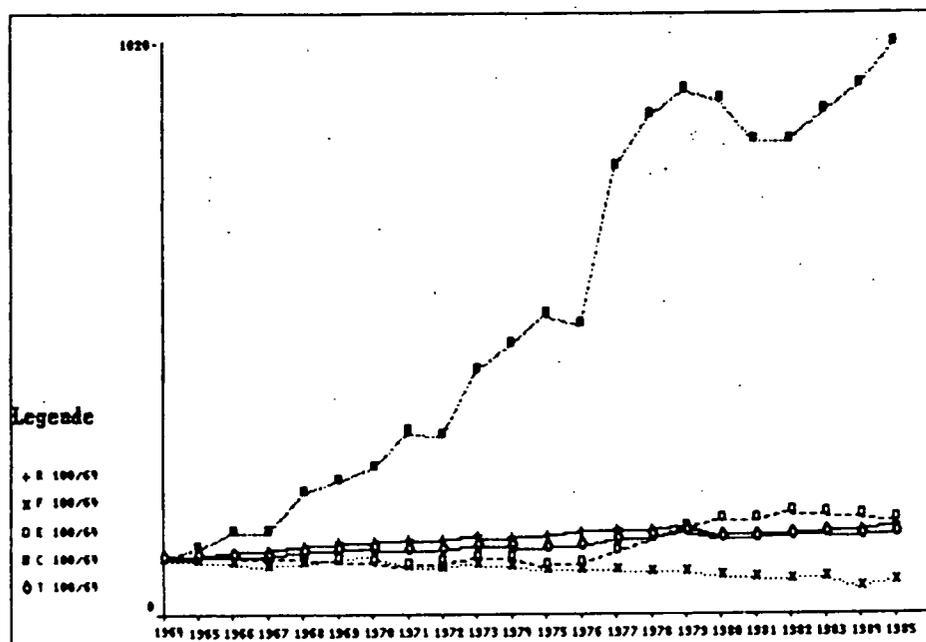
La progression des T.km réalisées par pipe-line est comparable en apparence à celle du tonnage. Mais l'ampleur est encore plus forte puisque le coefficient multiplicateur est de 10 en 22 ans, contre 5 pour les tonnes chargées. En analysant plus en détail les deux graphiques on distingue nettement qu'entre 1964 et 1972, la croissance s'est faite au travers des tonnages et qu'inversement entre 1972 et 1977 c'est l'augmentation des distances parcourues par une quantité quasiment constante de produits pétroliers qui explique le développement de ce mode de transport intérieur.

On constate ensuite que jusqu'en 1976 l'évolution tendancielle des T.km en transport ferroviaire et en transport de navigation est similaire, et se traduit par une perte de trafic de plus de 20% pour le mode cité en premier et de 10% pour celui cité en second. Mais à partir de 1976, si le chemin de fer continue, et accentue même son repli à un rythme annuel moyen de -3,2% par an contre -2,2% auparavant, le mode de navigation par cabotage va fortement accroître son trafic T.km à la cadence de 12,2%

par an jusqu'en 1982, date à laquelle il se stabilisera. Les tonnages ont connu, sur la même période de 6 ans, une évolution légèrement inférieure, de 10,6% par an.

Graphique n°13

Evolution du trafic intérieur de marchandises et de la répartition modale en tonnes-kilomètres, indice base 100 en 1964.



Il convient de remarquer enfin que le trafic T.km de la route atteint l'indice 155 en fin de période, et que tout au long des années 1964-1985, sa progression a été supérieure à celle de l'indice de l'ensemble des transports terrestres domestiques (144 en fin de période).

De ce premier bilan il ressort que les distances de transports se sont accrues en Grande-Bretagne et ont permis de compenser largement la réduction des tonnes chargées.

Le tableau n° 16 ci-après présente les données relatives au trafic de chaque mode.

Les données de ce tableau permettent de calculer qu'entre 1964 et 1985, la distance moyenne que franchit une tonne unitaire de marchandise transportée au Royaume-Uni sur le marché intérieur, est passée de 63 à 100 kilomètres. C'est une évolution considérable de près de 60% (58,2% exactement). Ce résultat mérite qu'on lui prête quelque attention.

On pourrait croire a priori qu'il s'agit d'un artifice de calcul, totalement subordonné par exemple à la croissance du trafic de produits pétroliers. En fait, le tableau n° 17 et le graphique n° 14 qui accompagne ce dernier vont infléchir ce premier jugement, qui n'est pas faux pour autant.

Tableau n°16

Evolution du trafic intérieur de marchandises et répartition modale en milliards de tonnes-kilomètres, de 1964 à 1985.

Années	Route	Rail	Cabotage + fluvial	Pipe-line	Tous modes
1964	65,7	26,2	24,9	1,1	117,9
1965	68,8	25,2	25,2	1,3	120,5
1966	73,2	24,2	25,5	1,6	124,5
1967	74,6	22,3	25,1	1,6	123,6
1968	79,0	24,0	24,7	2,4	130,1
1969	83,4	25,3	24,3	2,6	135,6
1970	85,0	26,8	23,3	2,9	138,0
1971	85,8	22,3	21,7	3,6	133,4
1972	87,5	21,4	22,8	3,5	135,2
1973	90,4	23,2	25,1	4,8	143,5
1974	90,0	22,2	25,3	5,3	142,8
1975	91,7	20,9	21,1	5,9	139,6
1976	95,7	20,6	22,5	5,7	144,5
1977	98,4	20,3	27,9	8,8	155,4
1978	99,3	20,0	33,0	9,8	162,1
1979	102,3	19,9	38,0	10,3	170,5
1980	92,4	17,6	41,8	10,1	161,9
1981	92,9	17,5	41,9	9,3	161,6
1982	93,8	15,9	44,8	9,3	163,8
1983	95,1	17,1	44,6	9,9	166,7
1984	99,5	12,7	43,2	10,4	165,8
1985	102,1	15,3	41,7	11,2	170,3

Tableau n°17

Distance parcourue en moyenne par une tonne de marchandises pour chaque mode en 1965-1975-1985, au Royaume-Uni.

Kilomètres	1965	1975	1985	75/65	85/65
Route	43,3	60,7	71,1	+40,3%	+64,4%
Rail	108,2	119,4	122,0	+10,4	+16,0
Navigation	406,5	430,6	683,6	+5,9	+68,2
Pipe-line	50,0	89,0	125,8	+120,9	+151,7
Tous modes	63,1	78,1	99,8	+23,9	+58,2

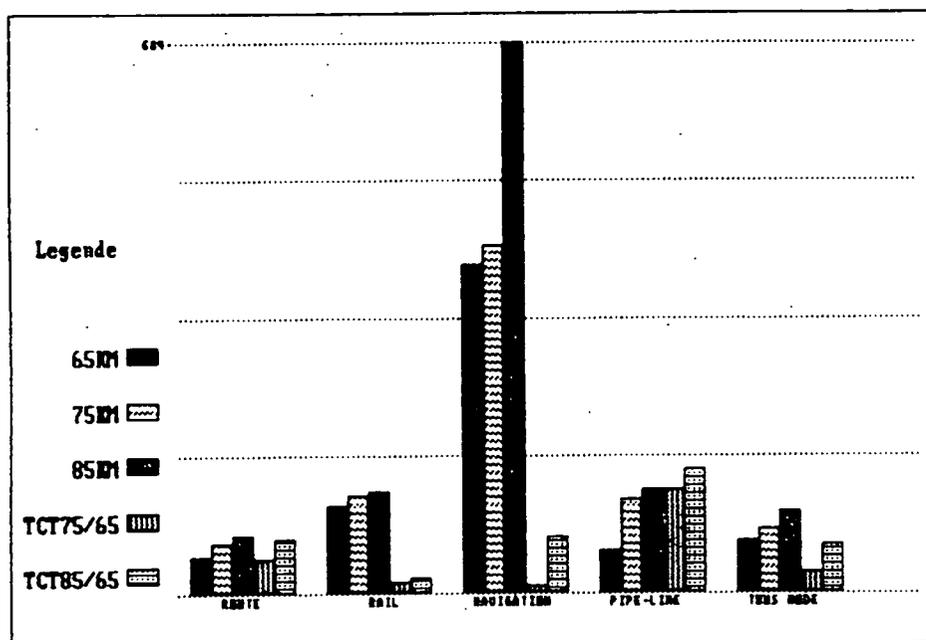
On constate en effet que la progression du mode routier a été plus importante que la moyenne obtenue en référence à l'ensemble des modes. Quand on sait effectivement que cette croissance a été forte pour les transports par pipe-lines surtout entre 1965 et 1975, ainsi que pour le

cabotage, surtout entre 1975 et 1985, on mesure encore mieux la performance du mode routier. Ces remarques confirment que la route a largement "empiété" sur le marché du transport terrestre de marchandises de longue distance, dont l'analyse théorique, rationnelle comme intuitive, voudrait que ce soit là le domaine naturelle de développement du chemin de fer. Il est clair que des facteurs autres que la distance du trajet interviennent pour expliquer la logique de choix entre ces deux modes.

La graphique suivant donne une meilleur vision des caractéristiques, compétences et influences modales en matière de distance: sa lecture en sera facilitée, si on précise que pour chaque mode le graphique présente les résultats dans l'ordre des colonnes du tableau précédent n° 17.

Graphique n°14

Longueur et taux de croissance du parcours moyen d'une tonne de marchandises en transport domestique, en 1965-1975-1985.



Pour compléter et terminer cette présentation de l'évolution des tonnes-kilomètres en Grande-Bretagne, nous présentons les parts détenues successivement par chacun des modes (tableau n° 18).

A la simple lecture de la première et de la dernière ligne du tableau, on mesure jusqu'à quel point la part du rail a été éliminée au fur et à mesure des transformations technico-économiques qu'a connues la Grande-Bretagne depuis 25 ans.

Nous allons essayer d'apporter, dans le paragraphe suivant, quelques précisions sur la nature des évolutions quantitatives observées jusqu'à présent. Pour cela, nous allons nous intéresser aux types de produits transportés sur le territoire britannique par les modes de transports terrestres.

Tableau n°18

Parts modales du trafic intérieur de marchandises de 1964 à 1985, exprimées en pourcentage des tonnes-kilomètres

Années	Route	Rail	Cabotage + fluvial	Pipe-line	Tous modes
1964	55,7	22,2	21,1	0,9	100
1965	57,1	20,9	20,9	1,1	100
1966	58,8	19,4	20,5	1,3	100
1967	60,4	18,0	20,3	1,3	100
1968	60,7	18,4	19,0	1,8	100
1969	61,5	18,7	17,9	1,9	100
1970	61,6	19,4	16,9	2,1	100
1971	64,3	16,7	16,3	2,7	100
1972	64,7	15,8	16,9	2,6	100
1973	63,0	16,2	17,5	3,3	100
1974	63,0	15,5	17,7	3,7	100
1975	65,7	15,0	15,1	4,2	100
1976	66,2	14,3	15,6	3,9	100
1977	63,3	13,1	18,0	5,7	100
1978	61,3	12,3	20,4	6,0	100
1979	60,0	11,7	22,3	6,0	100
1980	57,1	10,9	25,8	6,2	100
1981	57,5	10,8	25,9	5,8	100
1982	57,3	9,7	27,4	5,7	100
1983	57,0	10,3	26,8	5,9	100
1984	60,0	7,7	26,1	6,3	100
1985	60,0	9,0	24,5	6,6	100

2.3 LA REPARTITION DU TRAFIC PAR PRODUITS.

On touche là un des points essentiels du marché domestique des transports terrestres britanniques. Pour donner une image aussi claire que pertinente de celui-ci, nous avons décidé de procéder à une présentation en deux étapes.

La première nous conduit à distinguer, sur la période 1975-1985, l'évolution de 3 grandes catégories de produits:

1) les produits pétroliers au sens large, c'est-à-dire l'ensemble pétrole brut, pétrole raffiné et produits pétroliers divers (PB.PR.PP)

2) les produits charbonniers: houille et coke (CHARBON)

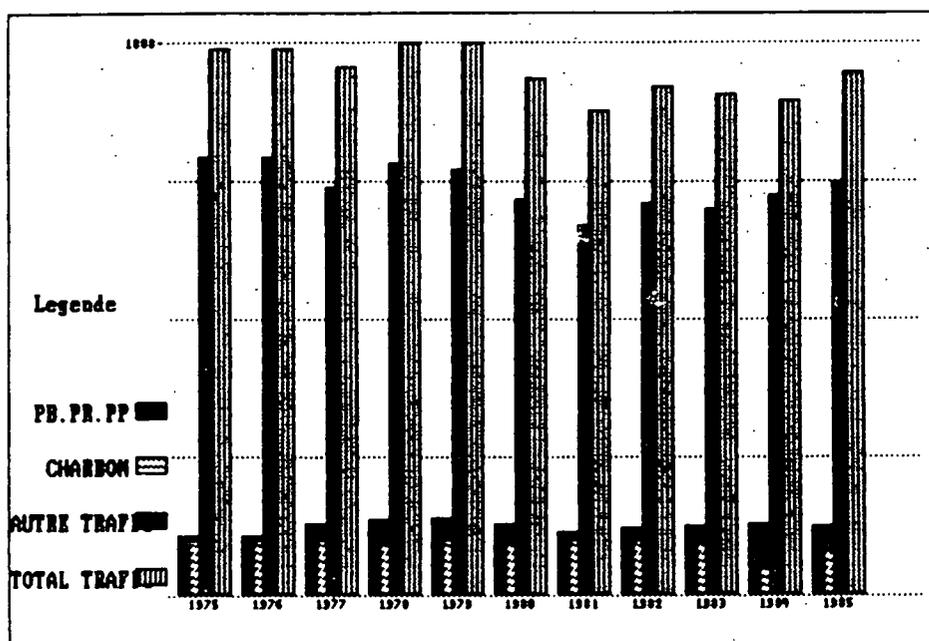
3) les autres produits (AUTRES TRAFICS)

Le graphique n° 15 suivant aide à situer les places respectives de chacun des trois marchés. Les "Autres trafics" représentaient 80% des tonnages chargés en 1975. Ils sont passés par un minimum de 76,3% en 1981 avant de remonter aux alentours de 80% en 1984/85. Evalués en tonnes-kilomètres, ces mêmes "Autres trafics" représentaient 71% en 1975. Eux

aussi ont connu une décroissance structurelle régulière jusqu'en 1982, avec un minimum de 58,8%, pour revenir à un niveau supérieur à 60% en 1984/85.

Graphique n°15

Pourcentages de trafic des trois marchés Pétrole-Charbon-Autres produits, entre 1975 et 1985, exprimés sur la base des tonnes chargées.



Connaissant les poids respectifs des trois marchés étudiés, il devient intéressant de considérer, à l'intérieur de chacun d'eux, la répartition modale des trafics T et T.Km.

En ce qui concerne le marché des produits pétroliers, on observe sur les graphiques n° 16 et 17 les points principaux suivants:

- l'essentiel du trafic T.Km est assuré par le cabotage, avec une part de 65% dès 1975 et un maximum de 72% en 1982. Par contre, en terme de tonnes chargées, le transport par navigation n'arrive qu'en troisième position derrière la route et les pipe-lines, et ceci tout au long de la période. On doit signaler ici que, le trafic pétrolier représentait respectivement 78% du total des tonnes-kilomètres réalisées et 70% des tonnes chargées par le cabotage et le fluvial en 1975, et que les ratios dépassent actuellement 90% et 85%.

- le transport par pipe-lines occupe la première place en matière de tonnages traités, avec une part de 40,5% en 1985. Il a ravi cette première place à la route en 1980, comme on le voit très bien sur le graphique n° 16. La route exerçait auparavant une nette domination sur ce marché: 44,7% en 1975. Avec 20% du trafic, les transports par pipe-lines détiennent la seconde place en terme de tonnages-kilométriques. Il est inutile de préciser que ce mode de transport ne joue aucun rôle sur le marché du transport d'autres marchandises. Aussi, sa place n'est-elle pas aussi influente qu'on pouvait a priori le penser.

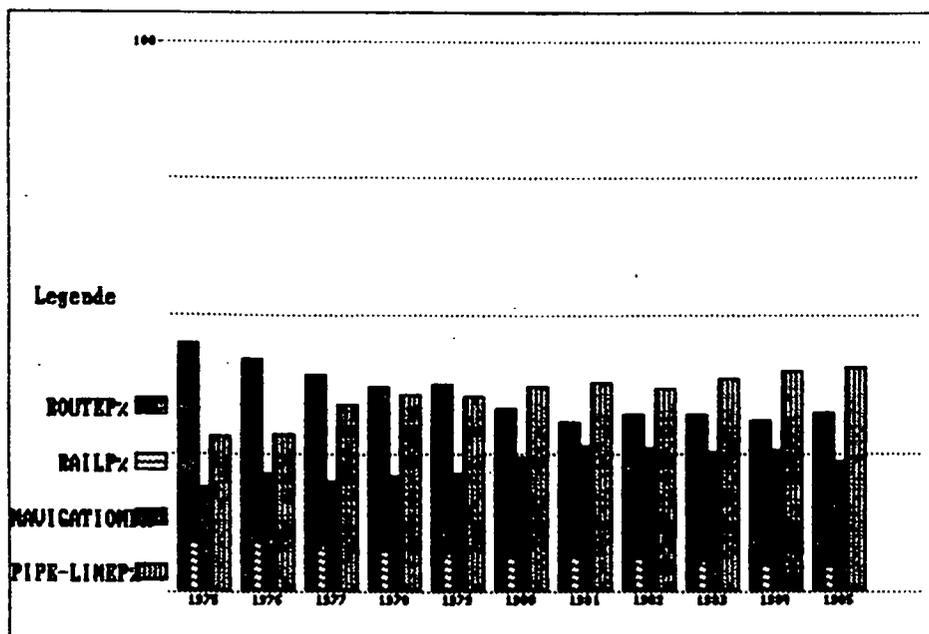
- une certaine surprise vient d'abord de la position encore importante de la route sur ce marché, puisque sa part de tonnages chargés n'est jamais descendue au-dessous de 30%. On peut noter qu'en 1975, les produits pétroliers représentaient respectivement 5,5% des tonnages et 4,8% des tonnes-kilomètres de la route. Actuellement, les chiffres sont respectivement de 4,9% et 4,2%. L'autre surprise, qui n'en est plus une, maintenant que trois modes sur quatre ont été évoqués, provient du rôle effacé du mode ferroviaire. Son trafic de tonnage a chuté de moitié à la fois en volume et en pourcentage entre 1975 et 1985. Si son volume de trafic, évalué en T.Km, n'a diminué que de 20% sur la période, par contre sa part modale s'est réduite de 8,5% à 3,6%. Le transport de produits pétroliers représentait 9,7% des tonnages du rail en 1975 et 12,0% des T.Km, contre respectivement 8,2% et 13% aujourd'hui.

En matière de produits charbonniers, on doit logiquement s'attendre à trouver une prépondérance du rail sur les deux autres modes de transports terrestres. C'est donc bien les variations au cours de la période qu'il est intéressant de repérer ici. A partir des graphiques n° 18 et 19, on peut mettre en évidence les faits suivants:

- sous l'angle des tonnages chargés, il n'y a en vérité que deux modes présents sur le marché, la route et le rail. En effet la navigation n'occupe qu'une très modeste part de 5% en 1985, contre 7% en 1975. Dans l'ensemble des tonnages domestiques transportés par bateaux, la houille et le coke détenaient une part substantielle de 14% en 1975, qui n'est plus que de 8,3% actuellement. On constate sur le graphique n°18 que les positions relatives des trois modes se maintiennent entre 1975 et 1981, avec des variations d'une amplitude maximale de l'ordre de 6% du marché, soit 10 millions de tonnes. A partir de 1981, l'écart entre la route et le rail tend à se réduire. On constate que les grèves dans les mines de charbon ont affecté très inégalement les modes routiers et ferroviaires: ainsi l'année de la grève, le rail a perdu plus de 60

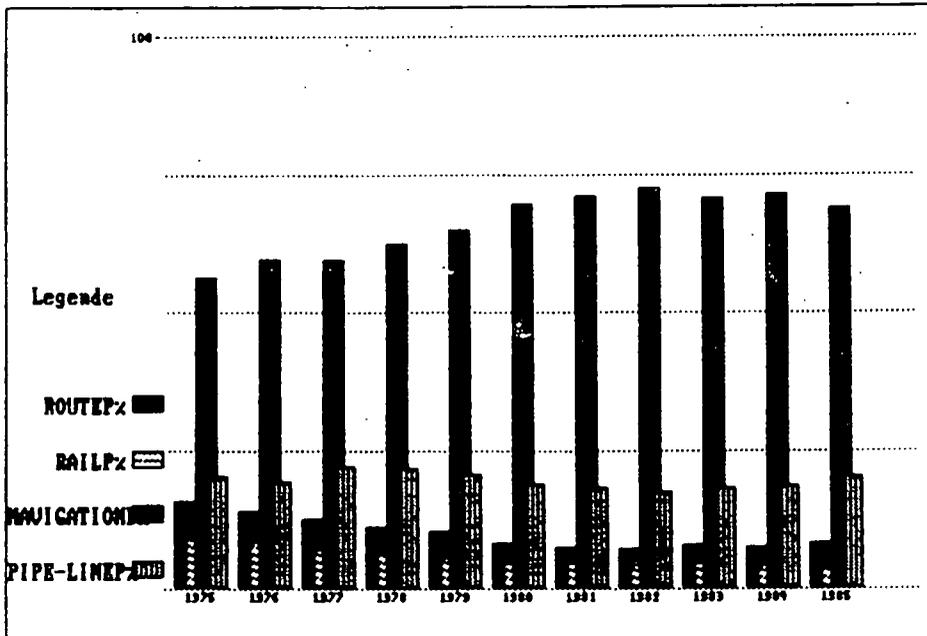
Graphique n°16

Répartition modale des trafics domestiques sur le marché des produits pétroliers, exprimée en pourcentage des tonnages.



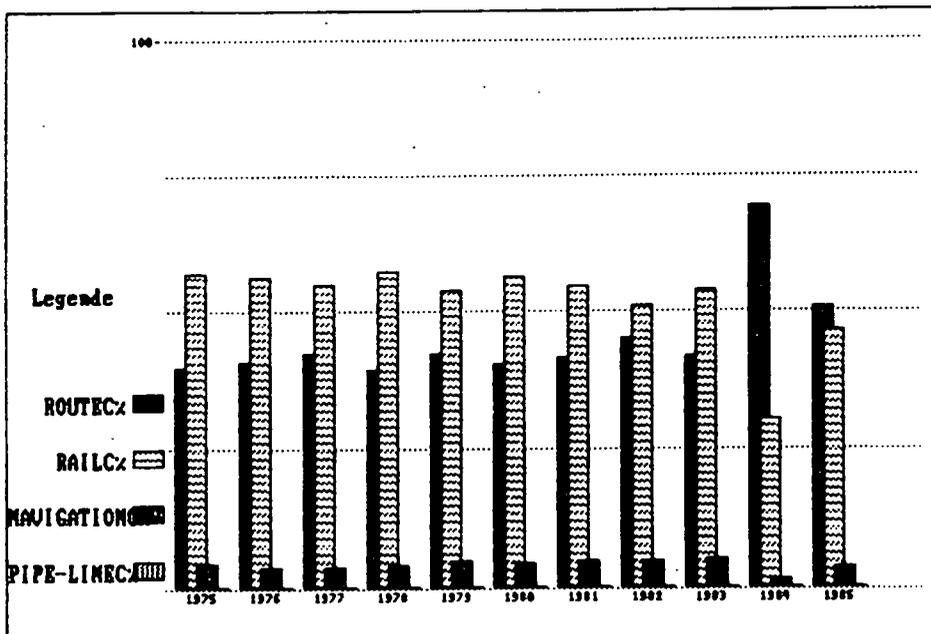
Graphique n°17

Répartition modale des trafics domestiques sur le marché des produits pétroliers, exprimée en pourcentages des T.Km.



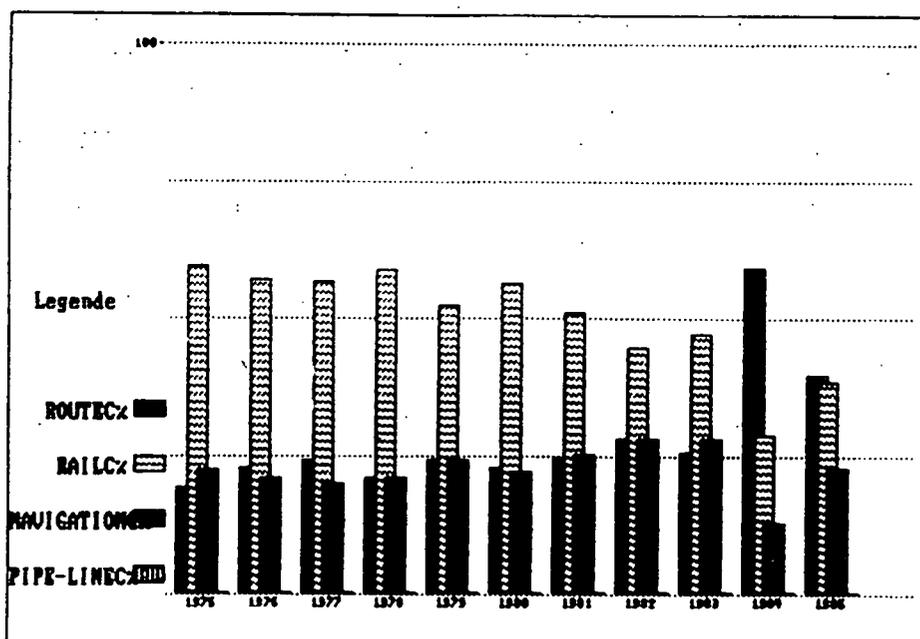
Graphique n°18

Répartition modale des trafics domestiques sur le marché du charbon, exprimée en pourcentage des tonnes chargées.



Graphique n°19

Répartition modale des trafics domestiques sur le marché du charbon, exprimée en pourcentage des tonnes-kilomètres.



millions de tonnes de trafic (-71,6%) contre seulement 10 millions de tonnes pour la route (-14,7%), et l'année suivante la route a regagné 14 millions de tonnes (+20,6%) quand le rail n'en reprenait que 41 millions (+46,6%). Le différentiel est nettement en faveur de la route qui conserve la première place acquise un peu exceptionnellement en 1984.

- en matière de T.km. la suprématie du rail est manifestement plus grande, avec une part maximum de 59,3% en 1975, qui s'est maintenue au-dessus des 50% jusqu'en 1981. Jusqu'en 1983, les deux autres modes de transport, la route et le cabotage, se partagent à peu près équitablement les 50 à 55% du marché restant. La grève de 1984 va avoir la même conséquence que pour les tonnages, à savoir l'arrivée au premier plan du mode routier sur le marché du charbon, comme on peut le vérifier sur le graphique n° 19.

Le fait d'aborder maintenant le marché des produits autres que pétroliers et charbonniers, a le mérite de clarifier considérablement la situation.

On observe en effet sur les deux graphiques suivants (n° 20 et 21), que la route détient un monopole des trafics: plus de 95% des tonnes chargés (sans compter le trafics des véhicules de moins de 3,5 de poids total en charge), et plus de 87% des T.Km depuis 1975, les ratio atteignant respectivement 96,2% et 90% en 1985.

Derrière le mode routier, le rail occupe toujours une deuxième position, solide par rapport aux transports de navigation (tonnages du rail 11,7 fois supérieurs en 1985 contre 7,6 fois en 1975, T.Km 7,8 fois supérieurs en 1985 contre 5,6 fois en 1975), mais plutôt inconfortable pas par rapport à la route, dont les gains de marchés expliquent le passage de sa part modale de 4,3% à 3,5% en terme de tonnes traités et de 11% à 8,8% en termes de tonnes-kilomètres.

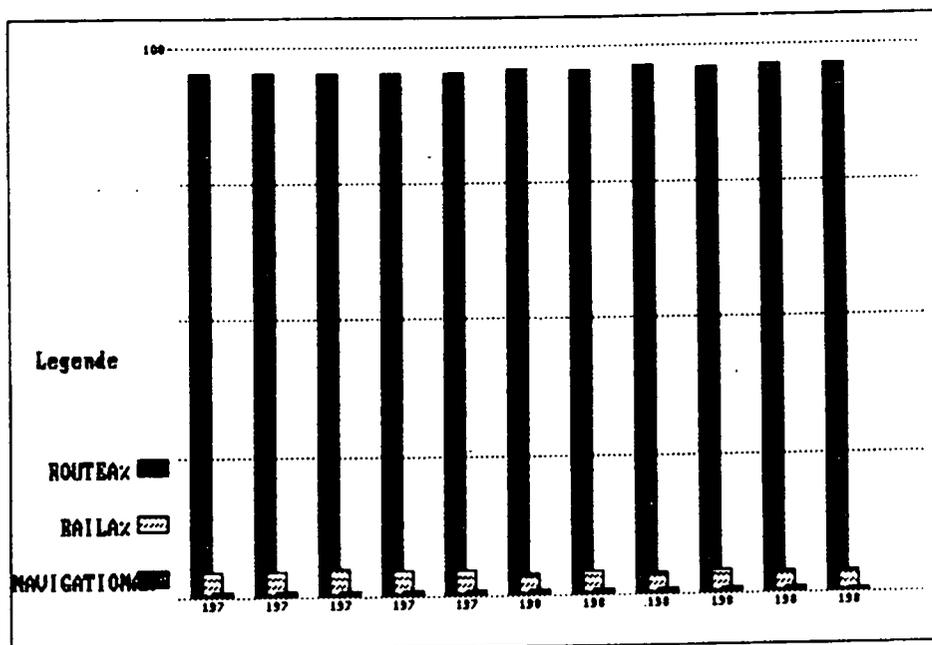
Evoquons, pour conclure sur ce point, que les tonnages "Autres trafics" transportés en navigation représentaient 16% du total des tonnes chargées par ce mode en 1975 (14% pour le charbon et 70% pour le pétrole), contre seulement 6,7% actuellement (8,3% pour le charbon et 85% pour le pétrole). L'évolution est encore plus tranchée, si on retient les valeurs exprimées en T.Km: de 9,5% en 1975 (12,8% pour le charbon et 77,7 pour le pétrole) à 2,9% en 1985 (5,8% pour le charbon et 91,3 pour le pétrole).

Les tonnages "Autres trafics" correspondent, à 38,5% du marché actuelle des tonnes chargées par le rail contre 34,9% en 1975, et à 60,1% des T.Km effectuées par celui-ci contre 53,1% en 1975. Ces produits jouent donc un rôle de plus en plus important dans la structure commerciale des activités ferroviaires britanniques. Mais ce sont en général des produits pour lesquels la route présente depuis longtemps déjà des arguments très convaincants, ce qui signifie que l'avenir du chemin de fer, en transport britannique domestique, semble, sinon compromis, du moins hypothétique.

Ayant vérifié qu'au Royaume-Uni, en réalité seuls les transports routier et ferroviaire constituent les modes représentatifs des activités de transports des produits autres que pétroliers, nous terminerons ce chapitre en donnant la répartition des trafics 1985 de ces deux modes (évaluées en T.km) selon les neuf niveaux de la classification NST (tableau n° 19).

Graphique n°20

Répartition modale des trafics domestiques sur le marché des "Autres produits", exprimée en pourcentage des tonnes chargées.



Graphique n°21

Répartition modale des trafics domestiques sur le marché des "Autres produits", exprimée en pourcentage des tonnes-kilomètres.

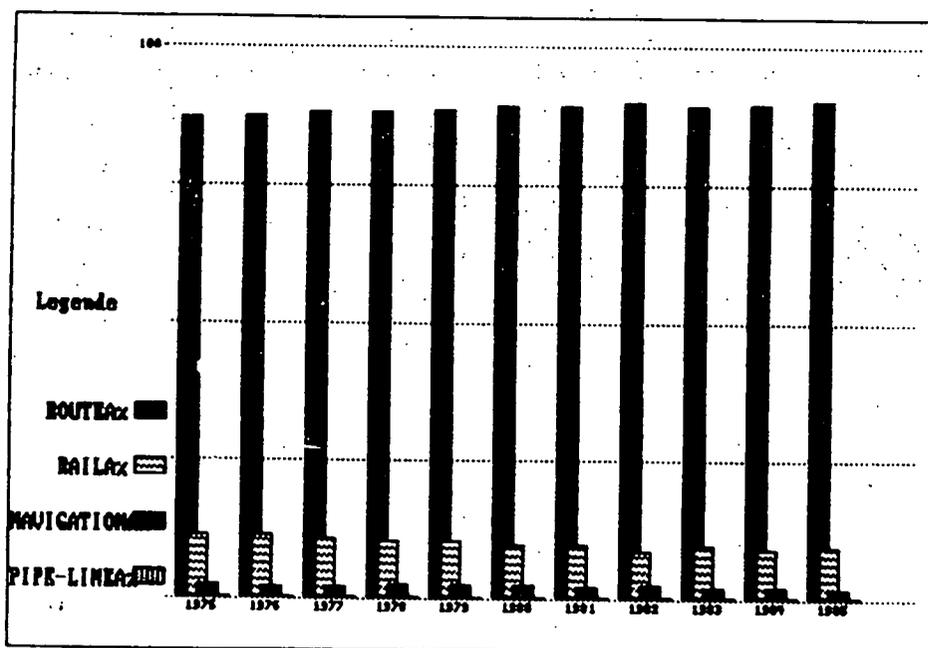


Tableau n° 19

Répartition du trafic domestique britannique de 1985 par catégories NST, entre la route et le rail, exprimée en T.Km et en % des T.Km.

Catégories NST/R	Milliards Tkm		% en col.		% /RoRa
	Route	Rail	Route	Rail	
0 Produits agricoles ...	10,0	0,3	9,8	2,0	97,1
1 Denrées alimentaires ...	19,5	0,3	19,1	2,0	98,5
2 Combust. minéraux solides	4,2	4,1	4,1	26,8	50,6
3 Produits pétroliers	4,3	2,0	4,2	13,1	68,3
4 Minerais & déchets métal	1,2	0,6	1,2	3,9	66,6
5 Produits métallurgiques	6,3	1,4	6,2	9,1	81,8
6 Minéraux bruts ou manuf.	18,1	2,8	17,7	18,3	86,6
7 Engrais	1,7	0,2	1,7	1,3	89,5
8 Produits chimiques	7,2	0,5	7,0	3,3	93,5
9 Machines, objets manuf.	29,6	3,1	29,0	20,2	90,5
Total catégories 0 à 9	102,1	15,3	100	100	87,0

Plus qu'un long discours, ce tableau synthétise parfaitement les données et les commentaires qui ont été faits à la fois dans cette section consacrée aux transports terrestres domestiques britanniques, mais aussi tout au long de ce chapitre de présentation des transports de marchandises en Grande-Bretagne.

Qu'il s'agisse des réseaux d'infrastructures, des trafics internationaux par modes terrestres transitant par les ports du Royaume-Uni ou, même du marché intérieur de transport de marchandises, il ne fait pas de doute que le mode routier a considérablement étendu son hégémonie sur le monde du transport de marchandises.

Au-delà des raisons économiques, techniques, et sociales, auxquelles nous avons déjà fait allusion tour à tour, au cours de nos deux premiers chapitres, et qui ont manifestement joué un rôle dans l'évolution des transports de marchandises au Royaume-Uni, il est temps maintenant de voir plus en détail le fonctionnement et l'organisation du secteur des transports routiers de marchandises pour savoir si cette évolution a été influencée par la mise en place de la réglementation libérale de 1968.

CHAPITRE 3

EVOLUTION HISTORIQUE ET REGLEMENTATION ACTUELLE EN MATIERE DE TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

La réglementation dans les transports de marchandises en Grande-Bretagne a toujours été largement liée à celle du secteur des transports routiers. Cette spécificité a eu pour conséquence de structurer le secteur des transports routiers de marchandises de manière très caractéristique et d'induire une concurrence intermodale particulière, pour ce qui concerne les 20 dernières années.

Il est impératif toutefois d'envisager au préalable le système qui était en vigueur auparavant, de manière à mieux comprendre les idées forces qui guident la réglementation actuelle. C'est en effet l'importante Loi sur les Transports de 1968 qui inaugure le nouveau cadre dans lequel vont s'insérer les activités du secteur des transports en Grande-Bretagne et qui prévaut toujours aujourd'hui. Mais, durant les cinq années qui ont précédé la mise en oeuvre de la loi, une réflexion approfondie a été menée par diverses instances, dont le Comité Geddes a été la plus importante. Toutes les analyses concluaient à la faillite du système précédent, mis en place en 1933.

Nous allons donc présenter dans un premier temps le système des licences de transporteurs (Carriers' Licensing System), mis en place dans les années 30 et qui a fonctionné jusqu'en 1968 sans subir de modifications majeures. Dans un second temps, nous nous livrerons à une analyse précise de la remise en cause de ce système initial, engagée dès 1963. Cette démarche aura pour objectif de bien nous pénétrer des arguments mis en avant pour une refonte totale du système existant et de découvrir, par là-même, la philosophie qui anime la loi de 1968. Le compte rendu des grandes lignes de cette dernière, ainsi que la mise en oeuvre du nouveau système des licences d'exploitants (Operators' Licensing System) feront l'objet de notre troisième point. Dans un quatrième temps enfin, nous analyserons les différentes modifications survenues depuis 1968, en particulier dans le cadre d'une harmonisation des réglementations au niveau des pays de la CEE.

I. LE SYSTEME DES LICENCES DE TRANSPORTEURS (CARRIERS' LICENSING SYSTEM).

1. LA GENESE DU SYSTEME.

On trouve l'origine du système des licences de transporteurs dans les changements, aussi rapides qu'importants, qui affectent le marché des transports britanniques durant les années 20 et le début des années 30. A cette époque, comme dans tous les pays européens, les chemins de fer représentaient le principal mode de transport de marchandises en Grande-Bretagne.

Toutefois, en vue de compenser quelque peu leur quasi-monopole, les chemins de fer étaient soumis à des obligations de service public et autres contrôles assez stricts. De son côté, le transport routier de marchandises ne subissait quasiment aucune contrainte, l'entrée dans la branche étant relativement aisée.

Une loi sur les chemins de fer de 1921 exigea des compagnies qu'elles simplifient leurs barèmes de tarification et, malgré cela, la situation vers la fin des années 20 n'était pas sensiblement améliorée dans ce sens. Les tarifs ferroviaires étaient établis selon la valeur des produits transportés (value of service pricing), sans liaison directe avec les coûts réels du transport. Les prix demandés devaient tendre à assurer une certaine équité entre les commerçants et une certaine uniformité de taxation des expéditions. Cette pratique induisait des bénéfices à la marge très différents selon les produits transportés.

C'est dans ce contexte que les transports routiers, durant la même période, se développent très rapidement, favorisés par l'absence de réglementation restrictive et utilisant largement des véhicules ayant servi à titre militaire durant la première guerre mondiale. La souplesse de ce mode de transport rend dès lors très vulnérable le transport ferroviaire, alors même que par ailleurs, la situation économique générale se dégrade de plus en plus.

Ce dernier facteur joue évidemment à l'intérieur même du secteur des transports routiers. Jour après jour le marché se rétrécit et la concurrence s'intensifie. Il s'ensuit un avilissement des tarifs et une érosion importante des marges des transporteurs routiers qui n'est pas compensée par une sur-utilisation des hommes et du matériel. Vers la fin des années 20, l'instabilité du secteur, matérialisée par de nombreuses faillites, commence à susciter un certain nombre de réflexions. De plus en plus de personnes sont préoccupées par la stabilité du secteur, le respect des standards de sécurité en matière de transport, et le maintien des recettes des chemins de fer. L'idée d'un contrôle de la croissance du transport routier de marchandises, particulièrement l'activité des transporteurs pour compte d'autrui, commence à s'imposer à tous.

C'est la raison pour laquelle, en 1928, une commission royale sur les transports réalise une première étude pour tenter d'y voir plus clair. Les recommandations qu'elle préconise annoncent déjà, dans les grandes lignes, les réformes mises en oeuvre au début des années 30. Ainsi, entre autres, les camions de plus de quatre tonnes de poids à vide devraient payer des droits progressifs selon la charge transportée, afin de dissuader de l'utilisation des très gros véhicules routiers et de protéger le rail contre de nouvelles pertes de trafic, dans l'intérêt national. Par ailleurs, dans une tentative de coordination générale des transports, le secteur des transports routiers devrait faire l'objet d'un système d'autorisations. Enfin, les salaires et les conditions de travail des conducteurs, ainsi que l'état des véhicules, devraient être pris en considération par les autorités compétentes en matière de licences, pour toute demande émanant d'un transporteur.

Toutefois, jusqu'en 1932, aucune disposition concrète n'est mise en oeuvre. A cette date, le Ministre des Transports prend l'initiative d'une conférence, présidée par Arthur Salter, qui réunit des représentants des transporteurs routiers et ferroviaires. Les participants étaient invités à focaliser leur réflexion sur les trois thèmes suivants:

a) Formaliser une relation entre les coûts des transports routiers et les taxes à appliquer aux camions de tailles et poids différents.

b) Quelles réglementations régiraient le mieux les transports de marchandises par route et par rail.

c) Quelles mesures permettraient aux secteurs routier et ferroviaire de marchandises de travailler plus harmonieusement ensemble, dans le souci de préserver les intérêts du commerce et de l'industrie.

Des travaux de la conférence émergent alors quelques idées fortes qui vont convaincre les pouvoirs publics qu'une réglementation est devenue inéluctable, afin d'assainir la situation de l'ensemble du secteur des transports de marchandises. Voici, dans les grandes lignes, les principales constatations et conclusions de la Conférence Salter:

Les conditions de concurrence ont entraîné une diminution insoutenable des prix dans le secteur des transports routiers de marchandises, malgré une capacité de l'offre excédentaire. L'anarchie financière qui en résulte a des répercussions négatives, non seulement sur le secteur des transports routiers lui-même, mais aussi sur ses clients et sur les tiers. En effet, cette concurrence effrénée aboutit à des exigences impératives en vue de réduire les coûts et le moyen le plus simple pour cela consiste à suspendre l'entretien des véhicules et à conduire pendant un nombre d'heures excessif chaque jour. Ces deux pratiques accroissent les risques d'accidents et de dégradation de la qualité des services apportés aux clients.

La Conférence a bien constaté que les tarifs routiers reflétaient beaucoup mieux les coûts réels du transport que ceux des chemins de fer et que ces règles de tarification différentes entre le rail et la route entraînaient une distorsion dans l'allocation des trafics. Mais tenter de remédier à cela en permettant aux chemins de fer d'établir leurs tarifs selon les coûts réels du transport a semblé impossible, car un grand nombre d'entreprises avaient choisi leur localisation précisément en fonction de la tarification ad valorem en vigueur. C'est pourquoi un changement brutal dans la base des tarifs, dès lors établis selon les coûts effectivement entraînés par chaque déplacement de marchandise, aurait eu des effets désastreux. C'est la raison pour laquelle la Conférence, en vue de dissuader les opérateurs d'utiliser les très gros camions et de lutter contre d'éventuelles pertes ultérieures de trafic ferroviaire, a proposé finalement un plan de taxation des véhicules routiers, destiné à permettre la couverture des coûts d'usage et de maintien en état des infrastructures routières, en sus de la taxe sur les carburants.

Par ailleurs, la Conférence recommandait la mise en oeuvre d'un système de licences, applicable pour tous les opérateurs de transports routiers (compte d'autrui et compte propre). Ces licences ne seraient accordées que si certaines conditions (salaires et conditions de travail des employés, de même que la maintenance appropriée des véhicules) étaient remplies. De même, ces licences ne devraient pas être accordées, chaque fois qu'il s'avérerait que l'insuffisance de la demande de transport ne justifie pas un accroissement de la capacité d'offre.

Il est à souligner que presque toutes les mesures préconisées par la Conférence Salter ont été reprises rapidement et mises en oeuvre par

la loi. La Loi de Finances de 1933 légalise la taxe spécifique sur les camions, selon leur poids (Excise Tax). Toutes les autres mesures sont entérinées par la Loi sur les Trafics Ferroviaire et Routier de 1933.

2. LA LOI SUR LES TRAFICS FERROVIAIRE ET ROUTIER DE 1933.

La loi sur les trafics routier et ferroviaire de 1933 institue le système des licences de transporteur (Carriers' Licensing System), par lequel les futurs opérateurs de transport doivent obtenir l'un des types suivants de licence avant de pouvoir exploiter:

a) La licence de transporteur public, ou licence A (public carriers' licence): elle autorise le titulaire à utiliser des véhicules, dont les caractéristiques sont spécifiées par ailleurs, pour le transport des produits contre paiement (transport pour compte d'autrui = for hire or reward). Cette licence est valable deux ans. Le postulant d'une licence A doit faire état des opérations principales qu'il compte réaliser avec celle-ci, de manière à éclairer la décision des autorités compétentes, sur l'opportunité d'accroître ou non l'offre de transport.

b) La licence A contractuelle (contract A licence): le titulaire peut utiliser un ou plusieurs véhicules, seulement dans le cadre d'un contrat exclusif passé avec un client unique pour au moins une année. La validité de cette licence est fonction de la durée du contrat.

c) La licence mixte de transport à usage limité, ou licence B (limited carrier's licence): son possesseur utilise des véhicules pour le transport de marchandises, soit pour compte propre, soit pour compte d'autrui. Toutefois lui sont appliquées des restrictions sur les produits transportés, les clients et la zone géographique d'exploitation. La durée de validité est de un an.

d) La licence de transporteur privé, ou licence C (private carrier's licence): son détenteur a la possibilité d'utiliser des véhicules autorisés pour transporter des marchandises, seulement dans le cadre de son activité propre (own account), pour une durée de trois ans.

e) La licence C de louage (C Hiring Licence): en cas de force majeure, elle permet au titulaire d'une licence C d'utiliser des véhicules autorisés, afin de transporter des marchandises pour le compte d'une personne à qui il a loué les véhicules, à condition que les besoins de transports de cette personne ne puissent être alors satisfaits par d'autres moyens. La validité de cette licence est évidemment limitée à la période d'urgence considérée.

Signalons l'existence d'une licence F ou licence pour le transport des produits agricoles (Farmers' Goods Licence), mais il ne s'agit pas d'une autorisation de transporter proprement dite. La licence F est en effet une taxe (Excise Duty) sur les véhicules et tout détenteur de cette licence est exempté de toute autre forme de licence.

La Loi sur le Trafic Routier de 1930 avait institué la division du pays en un certain nombre de zones de trafic et les licences A et B étaient accordées, pour chaque zone, par les autorités compétentes

correspondant à chacune de ces zones, à savoir les présidents des commissaires de trafic. Les autorités examinaient les demandes, soit dans le cadre des tribunaux, soit dans le cadre de commissions spécialisées. A l'occasion de la mise en oeuvre de ces procédures, les entreprises de transports routiers publics déjà existantes, ainsi que les chemins de fer, pouvaient s'opposer à l'allocation de licences A ou B, arguant du fait que leurs services existants étaient bien adaptés à la situation. Le demandeur d'une licence, en vue d'effectuer des transports pour compte d'autrui, était tenu de faire la preuve d'un besoin en la matière. C'est la raison pour laquelle on peut dire que le transport routier professionnel était sujet à un régime restrictif de licences. Cette preuve d'un besoin de transport n'était pas nécessaire pour l'obtention d'une licence C (compte propre).

La loi de 1933 avait aussi institué un Tribunal d'Appel permettant à tout demandeur de licence, non satisfait des décisions des autorités compétentes en la matière, de voir son cas reconsidéré. Ce tribunal était composé de trois membres (un président et deux assesseurs), nommés par le Ministre des Transports.

3. LES MODIFICATIONS REGLEMENTAIRES ET LE FONCTIONNEMENT DU SYSTEME JUSQU'EN 1963.

Le système précédent est à l'origine d'une structuration interne du secteur des transports routiers de marchandises très particulière. En effet, si durant une trentaine d'années, le contingentement des licences A et B (transports publics) a été effectivement mis en oeuvre (les oppositions des compagnies de chemin de fer d'une part, celles des transporteurs routiers publics d'autre part, y ont contribué pour beaucoup), il n'était guère possible, pour les autorités compétentes, de refuser une demande de licence A contractuelle, à partir du moment où le postulant présentait toutes les caractéristiques requises, et en particulier lorsque son activité de transporteur, antérieurement à sa demande, n'était entachée d'aucune irrégularité grave. Il était également difficile aux autorités concernées, de refuser les demandes ayant trait aux licences C (transports privés), sauf dans les cas où les postulants, pour cause d'irrégularités graves, s'étaient vus retirer antérieurement une licence de transporteurs.

Il résulte de cela un quasi quadruplement du nombre des titulaires d'une licence C, entre 1935 et 1962 (celui-ci passe de 149.100 à 569.000), un triplement du nombre des titulaires d'une licence A contractuelle, entre 1938 et 1962 (de 3.900 à 12.900). Inversement, on observe une chute d'un tiers environ du nombre de détenteurs d'une licence A, entre 1938 et 1962 (de 22.900 à 15.200), après être toutefois passé par un minimum durant les années 50 (13.000). Quant aux licences B, leur nombre reste à peu près constant (35.100 en 1935 et 35.500 en 1962), avec un minimum au début des années 50, tout comme pour les licences A (31.600 au début de 1951). Si l'on raisonne en pourcentages, en 1938, on observait 9,6% de licences A, 1,6% de licences A contractuelles, 14,3% de licences B et 74,5% de licences C. En 1962, les pourcentages respectifs sont devenus 2,4%, 2%, 5,6% et 90% !

Il est remarquable de noter que, pendant 35 ans, le cadre réglementaire, mis en oeuvre en 1933, a très peu évolué. Toutefois, la seconde guerre mondiale forme une parenthèse dans le fonctionnement normal du système. De nombreuses procédures sont allégées (suppression des

enquêtes publiques et des procédures d'appel auprès des tribunaux) mais, dans le même temps, les pouvoirs du Gouvernement sont renforcés, indirectement par le rationnement du carburant et directement, à partir de 1944, par le quasi monopole de l'Organisation des Transports Routiers (Road Haulage Organisation), qui regroupait la plupart des opérateurs sur les longues distances.

Ce n'est qu'après la guerre qu'on légifère de nouveau pour introduire quelques amendements, sans toutefois dénaturer le fond du système.

La loi sur les Transports de 1947, qui ne change rien en ce qui concerne les licences C (compte propre), stipule que les transporteurs publics longue distance sont regroupés au sein d'un nouvel organisme: la Commission des Transports Britanniques (British Transport Commission). C'est une énorme entreprise nationale intégrée qui, outre les transports routiers longue distance, comprend aussi les chemins de fer, la navigation fluviale, les organismes gestionnaires des canaux et des ports. De nombreux observateurs s'accordent à penser que le Gouvernement travailliste de l'époque avait tenté de mettre en place une réelle coordination des transports, certainement l'un des systèmes les plus cohérents envisagés parmi les pays occidentaux. Les Conservateurs mirent fin à cette politique en dénationalisant presque tout le secteur des transports routiers, en 1953. Par la suite, les Gouvernements travaillistes successifs ne reprirent pas l'initiative de cette période.

Les véhicules faisant partie de la Commission n'ont plus besoin de licences, mais ils sont tout de même soumis aux règles communes de maintenance, de limitation de vitesse, de charges et de temps de conduite. Dès lors, les titulaires de licences A ou B ne peuvent transporter pour compte d'autrui au-delà de 25 miles (38 km environ) de leur point d'attache que s'ils possèdent une autorisation spéciale (sauf pour certaines marchandises telles que les meubles, la viande ou les animaux vivants).

La Loi sur les Transports de 1953, votée sous un Gouvernement conservateur, a modifié le système sur cinq points:

a) La distance limite de 25 miles, introduite dans la loi de 1947 pour les titulaires privés de licences A ou B, est supprimée.

b) Parmi les motifs d'octroi ou de refus des licences, l'accent est mis sur ceux qui font état d'une réelle nécessité de l'accroissement de l'offre, plutôt que sur ceux qui se bornent à prévoir un tel accroissement.

c) La procédure concernant la charge de la preuve est modifiée, lorsqu'il y a opposition. Dès lors, c'est l'opposant, et non plus le demandeur d'une licence A ou B qui a la charge de montrer que le besoin de transport n'existe pas.

d) En cas d'opposition, l'autorité compétente doit comparer soigneusement l'efficacité, la fiabilité et l'adéquation des services de l'opposant avec celles des services envisagés par le demandeur d'une licence.

e) Toute déclaration erronée lors de la demande d'une licence A ou B peut être un motif de suspension ou d'abrogation de celle-ci. Il en est de même dans le cas où les déclarations

d'intention et de prévisions, faites au moment de la demande d'une licence A ou B, ne sont pas mises en oeuvre ultérieurement.

L'originalité de la loi de 1953 est de mettre en avant, pour la première fois, les intérêts des clients, face à ceux des transporteurs. Par ailleurs, les autorités, de façon également nouvelle, sont invitées à faire reposer leur jugement sur des motifs qui prennent en compte l'efficacité et les coûts des services de transport envisagés. Il en résulte un accès facilité à la profession.

La Loi sur le Trafic Routier de 1960 stipule que les oppositions à une demande de licence seront recevables si le postulant a été condamné pour contravention à des mesures légales, ayant trait à la maintenance des véhicules, aux limitations de vitesse, au poids des chargements et aux temps de conduite. De même si le demandeur a opéré, par le passé, avec des véhicules hors d'usage, prohibés par la loi.

La Loi sur les Transports de 1962 crée le Conseil des Chemins de Fer Britanniques (British Railways Board), le Conseil des Transports Londoniens (London Transport Board), le Conseil des Transports Maritimes Britanniques (British Transport Docks Board), le Conseil des Transports Fluviaux Britanniques (British Waterways Board) et la Holding de Transport (Transport Holding Company), en remplacement de la Commission des Transports Britanniques, créée en 1947. La Holding de Transport regroupe les participations publiques du secteur des transports routiers. Par ailleurs, la loi de 1962 fait passer de trois à cinq membres le nombre des magistrats du Tribunal de Transport. Enfin, elle abolit les dernières obligations de service public qui concernaient les chemins de fer.

Malgré ces différents aménagements successifs, les bases du système n'ont pas été fondamentalement remises en question durant toute cette période. On peut constater cependant un accroissement de la complexité du système si l'on considère la jurisprudence en la matière. Par ailleurs, les distinctions entre les classes de licences se sont peu à peu atténuées, même si les conditions requises pour l'obtention de la licence A devenaient plus difficiles. Toutefois, il faut souligner à cet égard que la présence dans le système des licences A contractuelles a été de nature à faciliter l'accès au secteur des transports publics. En effet, nous avons vu plus haut qu'il était difficile aux autorités de refuser de telles licences aux demandeurs mais, par ce biais, il devenait plus aisé, après quelques temps, aux demandeurs de licences A contractuelles de postuler à nouveau, pour obtenir cette fois une licence A, en prétextant de leur activité contractuelle du moment, en guise de preuve d'un besoin de transport existant réellement.

II. LA REVISION DU SYSTEME DES LICENCES DE TRANSPORTEURS.

L'année 1962 marque un tournant décisif dans la reconsidération de l'ensemble de la structuration et du fonctionnement du système de transport par les pouvoirs publics. Cette date correspond tout d'abord à la réorganisation radicale du secteur nationalisé des transports, engagée pour faire face au déclin continu du rail et de la voie d'eau. Du même coup, l'attention du Ministre des Transports de l'époque, Ernest Marples, s'est alors focalisée sur le secteur des transports routiers de marchandises et particulièrement dans le domaine du système des licences en vigueur.

Le rapport Beeching, traitant de la restructuration des Chemins de Fer Britanniques (The Re-shaping of British Railways) conclut, en 1963, à la nécessaire fermeture au trafic d'un nombre substantiel de lignes, et surtout de gares, du réseau existant. On peut présenter l'argument avancé de la manière suivante: pour tenter d'enrayer la chute des trafics, la solution considérée comme la plus adéquate consiste à concentrer (massifier) ces trafics, en les regroupant sur un petit nombre de gares et d'itinéraires jugés économiquement viables.

Dans un tel contexte, ce n'est pas un hasard si, en avril 1963, le Ministre des Transports Ernest Marples déclare, lors de la présentation du rapport Beeching:

"Si l'on doit développer une coordination entre les modes, le transport routier doit fonctionner dans un cadre approprié de contrôle. Il faut avoir une vision claire de la place qu'il doit tenir: relativement à l'ensemble des modes et de la façon dont il peut fonctionner le plus efficacement possible. Dans ce but, le Ministère envisage le réexamen des principes de base et des pratiques du système actuel des licences, applicable aux transports routiers de marchandises. Nous comptons constituer un comité d'enquête indépendant qui sera chargé de reconsidérer l'ensemble de la question des licences en matière de transports routiers de marchandises et qui devra conclure en présentant des recommandations sur les changements à effectuer. Dans la mesure où, par ailleurs, nous avons déjà à notre disposition un rapport faisant état des modifications souhaitables à apporter au réseau des chemins de fer, nous pensons qu'il est temps d'analyser de manière approfondie le secteur des transports routiers, sur lequel on ne s'est guère penché depuis 1933."

En octobre 1963, suite à cette déclaration d'intention, un comité d'enquête, présidé par Lord Geddes (appelé Comité sur les Licences de Transporteurs (Committee on Carriers' Licensing) ou Comité Geddes), fut constitué par le gouvernement Mac Millan. Sa tâche, à la lumière des conditions actuelles, était d'analyser les effets du système des licences de transporteurs, mis en place en 1933 et de proposer des solutions en conséquence.

1. LE COMITE GEDDES.

En avril 1965, dix-huit mois après avoir été mandaté, le comité Geddes publia ses conclusions dans un rapport qui joua un rôle de premier plan dans l'élaboration du nouveau système de licences, appliqué au secteur des transports routiers de marchandises, et mis en oeuvre par la Loi sur les Transports de 1968. Bien que le comité ait été constitué par un gouvernement conservateur, les propositions de celui-là ont été largement entérinées par le gouvernement travailliste qui prit la relève en octobre 1964.

Dans un premier temps, le comité analyse la situation du secteur des transports routiers et opère une comparaison avec les chemins de fer, à la lumière du système des licences de 1933. Les constatations du comité tendent à démontrer que les objectifs du système de 1933 n'ont pas été atteints.

a) En matière de sécurité dans les transports routiers, le comité considère que le système des licences de 1933 n'a pas eu d'effets appréciables. En toute logique, le contrôle de l'accès à la

profession aurait pourtant dû promouvoir une plus grande sécurité car, moins pressées par la concurrence, les entreprises auraient dû être moins incitées à négliger l'entretien de leurs véhicules et à pratiquer surcharges et horaires de conduite excessifs. Or, des enquêtes, réalisées sous l'égide du Comité, montrent que, sur 15.000 véhicules contrôlés, 10% d'entre eux n'étaient pas en état de circuler et 45% présentaient de graves anomalies de fonctionnement. Par ailleurs, le Comité souligne les 12.500 condamnations prononcées en 1964 pour infraction à la réglementation sur les temps de conduite, mais les contrevenants aux réglementations sur les temps de conduite ou les surcharges des véhicules n'ont presque jamais fait l'objet de suspensions ou de retraits de licences. La raison en vient peut-être de l'extrême sévérité de la sanction prévue par la loi, à savoir l'interdiction d'utiliser les véhicules, momentanément ou définitivement.

Bien que la sécurité ait été améliorée pour les gros camions depuis les années 30, cela provient de multiples facteurs exogènes, parmi lesquels on peut citer les routes plus sûres, la gestion du trafic et la sécurité accrue des véhicules. Pour le comité, c'est plutôt le sens des responsabilités de l'opérateur, et non un système de licences, qui lui permet de déterminer l'importance qu'il doit accorder à un bon entretien de ses véhicules et au respect des heures réglementaires de conduite.

b) Par ailleurs, le comité pense également que le système en vigueur a réduit le dynamisme du secteur des transports routiers, pour plusieurs raisons. D'abord, en restreignant les types de produits transportés et les destinations de certains transports, les opportunités de fret ont été réduites pour les transporteurs publics. Puis en imposant aux opérateurs une nouvelle demande de licence, qui pouvait leur être refusée (à cet égard, le comité précise que les procédures de demande de licences ou d'opposition ont, elles aussi, entraîné des coûts supplémentaires pour les opérateurs, réduisant d'autant leur efficacité), toutes les fois que les destinations ou la nature des produits étaient modifiées, le système des licences a figé les comportements sectoriels des transporteurs alors même que les changements économiques imposaient une évolution diversifiée du marché. De même, en empêchant l'utilisation, pour compte d'autrui, des véhicules dévolus au compte propre, on a gaspillé une partie de la capacité d'offre, alors que celle-ci aurait pu permettre le transport de fret de retour et accroître ainsi la productivité du secteur des transports pour compte propre.

Enfin, en traitant différemment les transporteurs pour compte propre et pour compte d'autrui, le système des licences a incité les opérateurs à préférer le compte propre, même lorsqu'il eût été préférable économiquement d'utiliser un transporteur public. Le comité souligne par ailleurs, qu'entre 1952 et 1962, le nombre des véhicules utilisés sous licences A, A contractuelle et B s'est très peu accru, contrairement à celui des véhicules utilisés sous licence C. En 1962, on dénombrait environ 190.000 véhicules utilisés sous licence A et B et environ 1.250.000 véhicules utilisés sous licence C.

c) Le comité défend aussi l'idée que le système des licences a manqué son objectif en matière de défense des chemins de fer. Ainsi, les améliorations importantes apportées aux infrastructures routières, ainsi qu'aux véhicules, entre 1930 et 1960 ont eu pour conséquence, au dire des chargeurs, d'améliorer la rapidité des transports routiers. Ces derniers ont pu être réalisés dans de meilleures conditions: moins de manutentions, moins de dommages et souvent à moindre coût. C'est pourquoi les réglementations existantes ne pouvaient guère venir au secours du rail, puisque chaque expéditeur pouvait démontrer que

ses intérêts commerciaux auraient été lésés s'il avait été contraint d'utiliser le chemin de fer contre son gré. En d'autres termes, le rail ne pouvait pas prétendre proposer de meilleurs services que la route.

De toute façon, comme la licence C (compte propre) pouvait être obtenue sur simple demande, la conséquence majeure d'un tel système de licences contingentées a vraisemblablement consisté en un transfert d'une partie du trafic routier pour compte d'autrui vers le trafic routier pour compte propre, et non vers le rail.

d) Le comité note que le système de 1933 ne comportait pas, dans son projet, de mesures propres à la protection de l'environnement, si ce n'est de manière indirecte par la limitation du nombre de camions en circulation. Mais, pour obtenir de bons résultats dans ce domaine, encore eut-il fallu que le contingentement fût efficace. Toutefois, la conférence Salter de 1933 avait bien envisagé la question spécifique des encombrements dus aux poids lourds. En principe, lors de l'attribution des licences, les autorités auraient dû prendre en considération cette notion d'encombrement. De fait, cela n'a jamais été pratiqué durant 35 ans.

Fort de cette analyse, le comité Geddes, ayant constaté la faillite du système mis en place en 1933, conclut alors en proposant quatre recommandations:

a) Abolition de toutes les restrictions concernant la capacité du transport routier et l'utilisation des véhicules (suppression de la distinction compte d'autrui-compte propre, pas de contrôles sur les produits à transporter ou sur les zones géographiques à desservir).

b) Instauration d'un système d'autorisations qui permette d'exercer la profession de transporteur de marchandises, que ce soit pour compte d'autrui, pour compte propre, ou pour les deux à la fois. Ces autorisations pourraient être délivrées sur simple demande, mais sous couvert d'un comportement responsable des postulants pour tous les aspects touchant à la sécurité, lors de l'usage des véhicules. Ces autorisations pourraient être suspendues ou retirées en cas de manquements graves aux réglementations en vigueur.

c) Mise en place de plaques (une par camion) qui seraient ôtées chaque fois que des anomalies de fonctionnement ou des surcharges de véhicules auraient été constatées. Une telle mesure permettrait aux contrôleurs de repérer aisément des opérateurs de transports effectuant des prestations sans licence.

d) Dans le but de poursuivre des objectifs plus ambitieux en matière de politique générale des transports (visant, par exemple, à la protection des chemins de fer), prévoir toute mesure (basée sur des taxes, par exemple), à l'exclusion d'un contingentement de licences routières.

De manière non équivoque, le comité Geddes précise bien, en guise de conclusion, que tout nouveau système de licences, fondé sur le principe de la concurrence, devra être élaboré dans le seul souci d'une amélioration de la sécurité dans le secteur des transports.

2. LE LIVRE BLANC DE 1967.

Deux ans après la parution des conclusions du comité Geddes, en 1967, le Gouvernement britannique publie un Livre Blanc sur les transports de marchandises (White Paper on the Transport of Freight). Ce document présente les intentions du Gouvernement, en vue de la mise en oeuvre prochaine de nouvelles réglementations destinées à régir le marché des transports de marchandises en Grande-Bretagne.

Les principales caractéristiques du nouveau système, dévoilées dans ce texte, sont les suivantes:

a) Exemption complète de toute forme de licence de transport pour les véhicules dont le poids à vide n'excède pas 1,5 tonnes.

b) Instauration d'un système de licences de qualité, applicable à tous les véhicules de transport de marchandises de plus de 1,5 tonnes de poids à vide. Ce système est destiné uniquement à promouvoir la sécurité routière.

c) Elaboration d'un système de licences de quantité qui concerne les véhicules de plus de 16 tonnes de poids brut opérant, soit sur des distances de plus de 100 miles (160 km environ), soit, indépendamment de la distance, lorsqu'il s'agit du transport de minerais et autres pondéreux.

Quand bien même l'esprit des conclusions du rapport Geddes est relativement respecté dans le Livre Blanc de 1967, il n'en existe pas moins des divergences, parmi lesquelles on peut relever les suivantes:

a) Au lieu d'envisager une autorisation d'exercice, délivrée à la demande mais retirable en cas de défaillances graves, on s'achemine vers un système de licences dont la distribution est sujette à conditions.

b) Malgré l'avis affirmé du comité Geddes, le Gouvernement prévoit un contingentement pour les véhicules de plus de 16 tonnes de poids brut, dans l'intention de promouvoir une meilleure utilisation du mode de transport ferroviaire, chaque fois que ce sera économiquement justifié. A noter que pour la première fois, on envisage d'inclure le transport pour compte propre dans un système de licences contingentées.

La licence de qualité, valable cinq ans, serait délivrée dans la mesure où le demandeur satisferait les autorités sur les points suivants:

a) Il devrait présenter les moyens prévus pour assurer une maintenance adéquate de ses véhicules, un contrôle correct des chargements des véhicules et une vérification satisfaisante des heures de travail de ses conducteurs.

b) De même pour les ressources financières destinées au maintien des véhicules en état de marche.

c) Il devrait détenir une licence de gérant de transport. Plus précisément, celle-ci devrait être en la possession de toute personne responsable, dans chaque établissement, de la gestion journalière et du maintien en état du parc de véhicules.

Par ailleurs, il serait tenu compte du passé professionnel de tout postulant à la licence de qualité.

Notons que la mesure concernant le contingentement de licences de quantité n'a pas été votée sous cette forme et que, de toute façon, elle n'a jamais été mise en oeuvre. Elle aurait touché environ 100.000 camions de plus de 16 tonnes de poids brut, sur un total de 1.500.000 camions et camionnettes, dont 600.000 véhicules de plus de 1,5 tonnes de poids à vide. La seule opposition recevable à la délivrance d'une telle licence aurait pu provenir des chemins de fer ou d'une société de transports combinés rail-route. Dans cette éventualité, ces derniers auraient dû faire la preuve qu'ils pouvaient transporter les marchandises envisagées avec une qualité de service au moins équivalente à celle que proposait la route. Enfin, l'appel des décisions des autorités compétentes était prévu auprès d'un tribunal indépendant.

D'autres mesures prévues, qui n'ont jamais fait l'objet de lois ultérieurement, concernaient des taxes routières spécifiques. L'une aurait touché les convois exceptionnels et aurait varié selon la distance, les dimensions et le poids du chargement. Son but était de compenser les coûts sociaux engendrés par de tels convois et d'inciter les expéditeurs à utiliser le rail ou la voie d'eau ou bien à faire transporter des charges plus faibles, quitte à devoir assembler les pièces à destination. L'autre aurait atteint les camions de plus de 3 tonnes de poids à vide, en vue de compenser les coûts d'usure des infrastructures. Ces dernières, du fait du passage des poids lourds, nécessitent en effet des normes de construction plus élevées et des maintenances plus fréquentes. Le taux de cette seconde taxe aurait varié selon la taille (et donc le poids) du véhicule.

3. LE PROJET DE LOI DU 20 DECEMBRE 1967.

Selon madame Barbara Castle, alors Ministre des Transports, le projet du Gouvernement représentait une véritable charte pour un secteur moderne des transports routiers de marchandises en réduisant les procédures administratives propres au présent système et allant hardiment dans le sens d'une libéralisation. Lors de la présentation du projet, le ministre insista sur cinq mesures que le Gouvernement avait l'intention de faire voter:

a) Mettre fin aux conditions de travail épuisantes des conducteurs en réduisant (ce qui aurait déjà dû être fait depuis longtemps) le nombre légal des heures de conduite.

b) Améliorer la sécurité des camions en rehaussant le niveau des normes requises pour l'entretien et le bon état de marche des véhicules.

c) Protéger le rail au moyen d'un système de licences de quantité, concernant les trafics pour lesquels le rail est économiquement concurrentiel, vis-à-vis de la route.

d) Imposer une taxe (wear and tear charge) aux camions, établie en vue de compenser les coûts des dommages supplémentaires que ces derniers occasionnent en matière de construction et d'entretien des infrastructures.

e) Imposer une taxe (abnormal load charge) aux convois exceptionnels, dans le double but, d'une part de couvrir les coûts spécifiques qu'ils engendrent (congestion de la voirie et services de police) et d'autre part d'inciter les expéditeurs, soit à utiliser d'autres modes (rail ou voie d'eau), soit à fractionner leurs expéditions, quitte à prévoir un assemblage des pièces au lieu de destination.

Par ailleurs, pour une utilisation plus efficace des ressources du Ministère des Transports afin de tenir ses objectifs en matière de sécurité routière, il était envisagé d'imposer une licence aux seuls véhicules de plus de 1,5 tonnes de poids à vide, soit 600.000 véhicules, contre 900.000 camions et camionnettes de moins de 1,5 tonnes de poids à vide. Ce choix devait permettre des contrôles plus nombreux et plus sérieux des véhicules, à budget ministériel donné. Il était de même précisé que les opérateurs de transport ne seraient pas autorisés à utiliser des camions s'ils ne pouvaient justifier de ressources financières suffisantes pour le maintien en état de marche de leurs véhicules.

III. LA LOI SUR LES TRANSPORTS DU 25 OCTOBRE 1968.

La loi de 1968 est aussi importante qu'a pu l'être en son temps la loi de 1933. Cela fait maintenant près de 20 ans en effet, que cette loi est à la base des pratiques qui structurent le marché des transports de marchandises dans son ensemble. Certes, des modifications ont eu lieu depuis cette date, que nous relatons dans le quatrième point de ce chapitre. En particulier, les Britanniques ont dû, tant bien que mal, se conformer aux directives européennes, relatives à l'harmonisation de certaines réglementations des pays membres de la CEE. Mais ce ne sont là qu'adaptations de moindre importance. Le fond de la loi de 1968, les objectifs qu'elle poursuivait et le système qu'elle a instauré sont toujours d'actualité. On peut même dire que la plupart des mesures qui viennent amender la loi ultérieurement tendent à la renforcer et non pas à la dénaturer.

Il est à noter que l'Ecosse d'une part, et plus encore l'Irlande Nord d'autre part, font souvent l'objet de réglementations territoriales spécifiques. Cependant, l'impact des mesures les plus importantes vaut autant pour ces deux parties du Royaume-Uni que pour l'Angleterre et le Pays de Galles. La plupart du temps en effet, ce ne sont que les autorités compétentes qui changent, mais pas le fond des mesures envisagées. D'autre part, notre propos étant ici de présenter les idées-forces de la loi, nous ne focaliserons pas notre attention sur d'éventuels particularismes régionaux qui, de toute façon, ne portent que sur des points secondaires.

1. LES PRINCIPALES MESURES.

L'ensemble des textes de la loi de 1968 forme un volumineux document qui ne comprend pas moins de 10 titres, 166 articles et 18 annexes. Il est vrai que cette loi comporte de nombreux aspects, propres aux transports de voyageurs, qui ne nous intéressent pas directement ici. Mais il serait fastidieux et inutile d'entrer dans une analyse détaillée, pour tout ce qui touche aux transports de marchandises. Il est fondamental pour notre propos d'envisager plus spécialement le contenu de trois titres afin d'avoir une bonne vue d'ensemble de la restructuration totale du système: le titre premier traite de l'intégration des services de transports de marchandises, le titre cinq présente les bases de la nouvelle réglementation applicable en matière de transports routiers de marchandises et le titre six statue sur la question des temps de conduite.

11. DE NOUVELLES INSTANCES GENERALES.

Dans le titre premier, la loi entérine la création d'un nouvel organisme public: la Société Nationale de Fret (National Freight Corporation), qui est une entreprise regroupant tous les intérêts de l'Etat britannique en matière de transports routiers pour compte d'autrui. Cette société comprend un président nommé par le Ministre des Transports et de six à douze membres également nommés par le ministre, après consultation du président.

Les attributions de cette société sont multiples: tout d'abord, et en relation avec le Comité des Chemins de Fer (Railways Board), promouvoir toute disposition allant dans le sens de services intégrés dans les transports intérieurs routier et ferroviaire. De même, garantir, dans la mesure où les services existent, que les marchandises soient transportées par le rail, si un tel trafic s'avère économiquement plus efficace que la route, tout en prenant en considération les besoins des chargeurs, ainsi que la nature des marchandises transportées. Si de tels services n'existent pas, la société a toute latitude pour en prévoir d'autres, étant entendu que l'efficacité économique et la sécurité des transports devront toujours guider les choix de la société.

Cette dernière a, entre autres, pouvoir de transporter des marchandises par route en et hors de Grande-Bretagne, de s'entendre avec le Comité des Chemins de Fer dans le même but ou de passer des contrats avec des entreprises de transport, de manière à coordonner les activités de ces entreprises avec celles de la Société Nationale de Fret. Cette dernière peut aussi louer les véhicules ou bateaux qu'elle possède, agir en tant que transitaire ou commissionnaire de transport, stocker des marchandises qu'elle a vocation à transporter.

Par ailleurs, la loi de 1968 institue un Conseil d'Intégration du Fret (Freight Integration Council) qui se compose d'un président et d'au moins six autres membres, nommés par le Ministère des Transports, plus le président de la Société Nationale de Fret et celui du Comité des Chemins de Fer. La mission de ce conseil est d'analyser toute question relative à des mesures envisagées ou des pratiques mises en oeuvre par diverses autorités compétentes en matière de transports de marchandises. Ces dernières correspondent, outre la Société Nationale de Fret nouvellement constituée, à tous les organismes créés par la Loi sur les Transports de 1962 (voir point 1.3 de ce même chapitre). La présente loi prévoit que le conseil

pourra, lorsque le besoin s'en fera sentir, être mandaté par le Ministère des Transports, afin de présenter des recommandations. Le Ministère pourra se baser sur celles-ci, lorsqu'il fera parvenir aux autorités compétentes vues plus haut les instructions qu'il juge nécessaires à la bonne marche du secteur des transports publics nationaux.

12. LA NOUVELLE REGLEMENTATION EN MATERIE DE TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES.

121. LES AUTORITES COMPETENTES.

La Loi sur les Transports de 1960 avait institué une partition de la Grande-Bretagne en onze zones de trafic (Traffic Areas): l'Ecosse (Edimbourg), le Nord (Newcastle), le Yorkshire (Leeds), le Nord-Ouest (Manchester), le Midland ouest (Birmingham), le Midland Est (Nottingham), l'Est (Cambridge), le pays de Galles du Sud (Cardiff), l'Ouest (Bristol), le Sud-Est (Eastbourne) et la Métropole (Londres). A noter qu'au premier avril 1984, le nombre de zones a été ramené à neuf, celles du Nord et du Yorkshire ont été réunies pour former la zone du Nord-Est, de même pour celles du Midland Est et de l'Est qui forment actuellement la nouvelle zone Est.

La loi de 1968 attribue au président des commissaires de trafic (et à toutes personnes désignées par le Ministère pour agir en lieu et place des présidents) de chacune des zones précédentes la fonction d'autorité compétente en matière de licences (licensing authority). Ce pouvoir s'exerce selon les instructions du Ministère des Transports et les intéressés rendent compte auprès de ce dernier de leurs activités dans un rapport annuel.

122. LES LICENCES D'EXPLOITANT (OPERATORS' LICENSING).

Pour être habilité à effectuer des transports de marchandises avec des véhicules de plus de 3,5 tonnes de poids total en charge (corrélativement, l'obligation d'avoir des licences pour l'exploitation des véhicules de moins de 3,5 tonnes est supprimée), que ce soit pour compte propre ou pour compte d'autrui, il est nécessaire de détenir une licence d'exploitant. Cette dernière permet l'utilisation d'un véhicule dans la seule zone de trafic pour laquelle la licence a été accordée. Si l'on veut faire circuler des véhicules dans plusieurs zones de trafic différentes, on doit obtenir une licence d'exploitant pour chacune des zones envisagées. Par contre, il n'est délivré qu'une seule licence par zone.

La personne qui demande une licence d'exploitant ne peut le faire que pour une zone de trafic dans laquelle elle dispose d'au moins un centre d'exploitation (operating centre). Elle doit donc nécessairement en posséder plusieurs si elle compte postuler dans plusieurs zones de trafic différentes.

Par ailleurs, tout postulant à une licence doit fournir aux autorités compétentes un document détaillé dans lequel sont répertoriés

tous les véhicules à moteur et les remorques qu'il se propose d'utiliser, soit qu'ils lui appartiennent en propre, soit qu'il s'agisse de véhicules loués, soit encore qu'il ait l'intention, une fois la licence obtenue, de les acheter ou de les louer.

De même, le demandeur d'une licence d'exploitant doit renseigner, de manière détaillée, l'autorité compétente dans les domaines suivants:

a) En ce qui concerne les moyens prévus afin d'assurer une maintenance adéquate de ses véhicules, un contrôle correct des chargements des véhicules et une vérification satisfaisante des heures de travail de ses conducteurs.

b) De même pour les ressources financières réelles ou prévisionnelles dont le postulant dispose.

c) Idem pour ce qui a trait aux activités antérieures du demandeur en matière de transport, et éventuellement de ses futurs associés ou encore de la société-mère dont l'entreprise du postulant est une filiale.

d) Même chose pour les condamnations relatives à l'utilisation de camions ou de licences durant les cinq années qui précèdent la demande (Good Repute Criterion, c'est-à-dire critère de bonne réputation). Les personnes concernées ici sont identiques à celles du point c) précédent.

Lorsqu'une licence d'exploitant est accordée par les autorités compétentes, doivent être spécifiées la ou les personnes (une par centre d'exploitation) qui seront spécialement chargées de la gestion et du maintien en état du parc de véhicules. Si elle ou elles sont directement employées par le titulaire d'une licence d'exploitant, le nom de cette ou ces personnes sera inscrit dans le document. Dans le cas où les personnes concernées ne seraient pas employées par le titulaire d'une licence d'exploitant, elles devraient détenir une licence de gérant de transport (Transport Manager's Licence / Le demandeur obtient cette licence de gérant, en principe valable cinq ans, si, après avoir renseigné les autorités compétentes sur son expérience éventuelle antérieure, ces dernières jugent qu'il est apte à ce type d'emploi).

En principe une licence d'exploitant est délivrée pour une période de cinq ans. Le détenteur d'une licence peut, au cours de la durée de validité du document, demander aux autorités compétentes de modifier certaines conditions qui sont spécifiées dans ce dernier (par exemple, le nombre maximum de véhicules utilisables, spécifié au moment de la délivrance de la licence).

Evidemment, en cas d'infractions à la loi et aux réglementations en vigueur, les licences peuvent être suspendues ou même définitivement retirées à leurs détenteurs.

Peuvent faire opposition à l'attribution d'une licence d'exploitant des associations ou syndicats professionnels comprenant des titulaires de la licence en question ou leurs employés, un commissaire de police ou une autorité locale, à savoir un Conseil Général (County Borough) ou un Conseil d'Arrondissement (County District). Les oppositions sont reçues par l'autorité compétente dans les trois semaines qui suivent la publication officielle de la demande. La preuve de l'existence de raisons sur lesquelles sont fondées l'opposition est à la charge du contradicteur.

Enfin, en cas de contestation des décisions prises par les autorités compétentes, le demandeur ou le titulaire d'une licence peuvent faire appel auprès du Tribunal de Transport.

123. AUTORISATIONS SPECIALES POUR LES GROS CAMIONS (LARGE GOODS VEHICLES).

La loi de 1968 prévoit que les opérateurs qui désirent transporter des marchandises à plus de 100 miles (160 km environ) (On a controlled journey, c'est-à-dire un voyage contrôlé) ou bien qui souhaitent transporter plus de onze tonnes de fret, quelle que soit la distance, avec un camion de plus de 16 tonnes (Large goods vehicle), ne pourront le faire que s'ils sont munis d'une autorisation spéciale accordée par l'autorité compétente. Notons que cette mesure s'applique aux transports pour compte propre comme à ceux effectués pour compte d'autrui.

Toute demande en la matière sera adressée aux autorités de la zone de trafic dans laquelle se trouve le ou les centres d'exploitation des véhicules que le postulant se propose d'utiliser, une fois obtenue l'autorisation.

Le demandeur doit donner aux autorités des informations détaillées sur les véhicules qu'il compte utiliser, la nature des produits transportés, les relations envisagées, les personnes pour qui seront effectués de tels transports et, si c'est possible, les circonstances dans lesquelles seront réalisées les prestations. Si la demande est acceptée, l'autorisation est délivrée pour cinq ans, sauf en cas d'infractions où elle pourra être retirée avant. Durant le temps de validité de cette autorisation, le titulaire peut demander que des modifications soient apportées au contenu de cette dernière.

Les opposants éventuels à la délivrance de ces autorisations spéciales peuvent être le Comité des Chemins de Fer (Railways Board) et la Société Nationale de Fret (National Freight Corporation). Les oppositions sont recevables dans les deux semaines qui suivent l'envoi d'une copie de la demande aux instances précédentes. Ces dernières peuvent faire valoir le fait que les prestations envisagées par le postulant ont la possibilité d'être réalisées, tout ou partie, à qualité de service au moins égale, par les chemins de fer.

Enfin, le demandeur ou le titulaire d'une autorisation peuvent faire appel auprès du Tribunal de Transport, en cas de contestation d'une décision négative prise à leur encontre.

13. DES TEMPS DE CONDUITE.

Selon la loi de 1968, la journée de travail d'un conducteur ne peut excéder dix heures. Ce dernier doit s'arrêter au moins une demi-heure, après un maximum de cinq heures et demi de conduite ininterrompue. D'autre

part, entre deux journées de travail consécutives, un intervalle d'au moins onze heures devra être ménagé pour le repos. En tout état de cause, un conducteur ne doit pas travailler plus de 60 heures par semaine et doit pouvoir disposer d'au moins 24 heures de repos hebdomadaires.

La loi prévoit, en vue de permettre aux conducteurs d'agir en cas d'urgence ou de besoins spécifiques, que le Ministère des Transports peut, par la voie réglementaire, créer des dérogations à telle ou telle des mesures précédentes ou donner pouvoir aux commissaires de trafic ou aux autorités compétentes d'une zone de trafic de prendre des mesures en ce sens, dans certains cas particuliers. De manière générale, le Ministère peut modifier, par décret, les exigences requises en matière de temps de conduite, par toute mesure adéquate.

Par ailleurs, nul conducteur ne doit opérer avec un véhicule si ce dernier ne possède pas un équipement, en état de marche, destiné à enregistrer l'information relative à la durée exacte des temps de conduite et à la vitesse du véhicule.

Enfin, le Ministère des Transports peut rendre effective, par décret, toute disposition qui lui apparaît souhaitable en matière d'accords internationaux, relativement aux conducteurs et équipages effectuant des parcours hors de la Grande-Bretagne. Toutes les mesures contenues dans ce titre six de la loi peuvent donc être modifiées, dans un but d'harmonisation internationale.

Précisons en conclusion de ce point que, par ailleurs, la loi de 1968 supprime, pour les Chemins de Fer Britanniques (British Railways), l'obligation de transporter de ces derniers, qui découlait de leur nature de service public. Il est clair que cette obligation représentait un obstacle important à la mise en oeuvre, par le rail, d'une véritable politique commerciale, destinée à mieux le faire résister à la concurrence de la route.

2. COMMENTAIRES.

Ce n'est qu'en mars 1970 que la loi de 1968 est mise en oeuvre pratiquement dans le secteur des transports routiers de marchandises et même en décembre 1970 seulement en ce qui concerne les plus gros camions, dont les anciennes licences de transporteurs sont restées en vigueur jusqu'à cette date. Deux objectifs majeurs, que nous allons préciser, peuvent être dégagés de cet ensemble de mesures.

Le premier objectif de la loi de 1968, qui prévaut toujours aujourd'hui, trouve sa justification dans le souci d'améliorer autant que possible la sécurité dans le secteur des transports, et particulièrement dans les transports routiers de marchandises. Les exigences requises en la matière par le nouveau système des licences d'exploitant, en fixant des règles précises pour l'utilisation des camions et des normes élevées pour l'entretien et le maintien en état de marche de ces derniers, montrent bien la volonté des pouvoirs publics à oeuvrer dans le sens d'une sécurité améliorée. Nous verrons plus loin que cette tendance n'a fait que se renforcer ultérieurement jusqu'à aujourd'hui.

En cela, d'ailleurs, le législateur s'est très largement inspiré des conclusions du rapport Geddes de 1965 qui préconisait une telle direction à donner aux nouvelles mesures destinées à régir le marché des

transports. Toutefois, la loi s'écarte quelque peu des conclusions de ce même rapport pour ce qui concerne certains des critères légaux requis pour obtenir la licence d'exploitant, jugés trop sélectifs.

Le second objectif de la loi de 1968 est d'assurer le maintien ou l'amélioration de la qualité du secteur, sans qu'il soit besoin d'en limiter la capacité. Il n'existe pas de restrictions quantitatives pour accéder au marché. En effet, bien que la loi consacre dix articles aux autorisations spéciales concernant l'utilisation des gros camions, il n'y a jamais eu mise en oeuvre de ces dix articles depuis que la loi est en vigueur. Du reste, cette proposition du Gouvernement travailliste fut extrêmement controversée, à l'époque, lors de la parution du Livre Blanc et de la présentation du projet de loi de 1967, tant au niveau du Parlement que des transporteurs routiers eux-mêmes. Sur ce point, le Gouvernement n'a pas du tout suivi les recommandations du Comité Geddes, dont l'analyse tendait à montrer cependant qu'une telle mesure de limitation quantitative n'avait pratiquement aucune influence sur une éventuelle amélioration de la sécurité.

De plus, les opposants prétendaient qu'à l'évidence la liberté commerciale, relative aux méthodes de production et de distribution des marchandises se trouvait limitée de manière injustifiée. Les chemins de fer britanniques eux-mêmes reconnaissaient qu'une telle mesure n'était pas à leur avantage, conscients qu'elle révélait leur incapacité à concurrencer efficacement les transports routiers, si ce n'est pour une part quasiment négligeable du trafic total. Finalement, en 1970, les Conservateurs prirent le pouvoir et, comme ils étaient farouchement opposés à cette mesure, ils ne mirent jamais ce système d'autorisations en application.

Ainsi, concrètement, en Grande-Bretagne, depuis 1970, on constate bien qu'il n'y a pas de contrôle quantitatif d'accès au marché des transports, pas plus qu'il ne subsiste de contrôle sur les prix des prestations de services effectuées, sauf sur ceux qui relèvent de la politique générale des prix et des revenus, qui a été mise en oeuvre à quelques reprises ces dernières années par divers gouvernements.

Il convient de noter par ailleurs, que les mesures ayant trait à la licence de gérant de transport n'ont jamais été mises en oeuvre non plus.

Enfin, d'autres mesures, prévues dans le projet de loi de 1967 n'ont pas été votées par le Parlement. Ainsi en est-il de la mise en oeuvre d'un système de plaques amovibles disposées sur les camions et destinées à faciliter les contrôles. Cette mesure, préconisée par le Comité Geddes, n'a même pas été votée, le Gouvernement ayant considéré unilatéralement que l'ancien système, consistant à disposer une vignette sur le pare-brise des camions, était satisfaisant. Aujourd'hui encore, cette technique est toujours utilisée en l'état.

D'autre part, la taxe envisagée, dans le projet de loi, pour les poids lourds et destinée à compenser les coûts relatifs à la construction et à la dégradation des chaussées, n'a jamais vu le jour. Pas plus que celle qui aurait dû frapper les convois exceptionnels pour compensation des coûts supplémentaires de congestion et de police qu'ils engendrent.

En conclusion de ce point, on constate que la loi de 1968, dans la pratique, met en oeuvre les idées-forces développées dans le rapport Geddes, dans la mesure où les seules dispositions de la loi qui

divergeaient notablement des conclusions de ce dernier n'ont jamais appliquées. Toutefois, si la sécurité dans les transports routiers de marchandises représente le principal objectif du nouveau système des licences d'exploitant, il n'exclut pas d'autres objectifs, parmi lesquels le souci d'une meilleure efficacité du secteur n'est pas le moindre.

IV. LES EVOLUTIONS DE LA REGLEMENTATION DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES DEPUIS 1968.

On peut préciser, en préambule, qu'aucun changement n'est venu modifier sensiblement le système mis en place en 1968. L'option choisie de libéralisation du secteur des transports n'a, en aucun cas, été remise en cause, en dépit des mutations importantes qu'a connues l'activité économique générale de la Grande-Bretagne depuis cette date.

Durant ces quinze dernières années, les différentes études, et les débats qu'elles ont suscités, tendent à peu près toutes à conforter le système existant en présentant des bilans positifs par rapport à la situation antérieure, et en même temps elles présentent des recommandations à apporter pour obtenir de meilleurs résultats. Si, durant la période 1968-1985, on considère les analyses qui ont trait à la réglementation et à l'évolution du secteur des transports routiers de marchandises, on constate que, pour les plus importantes d'entre elles, l'attention est focalisée sur deux thèmes qui sont, d'une part les conséquences de l'adhésion de la Grande-Bretagne à la Communauté Economique Européenne (CEE) en 1973, d'autre part les mesures propres à améliorer la sécurité des transports routiers (en particulier en ce qui concerne les très gros camions, les "juggernauts", dont les caractéristiques techniques doivent être très précises et, de manière générale, tout ce qui a trait à l'impact de leur utilisation sur l'environnement).

1. LA PERIODE 1968-1974.

Nous avons signalé plus haut, qu'en fait, la loi de 1968 ne s'est véritablement appliquée à l'ensemble du secteur des transports routiers qu'à la fin de l'année 1970. Il n'est donc pas paradoxal qu'aucune étude n'ait été réalisée ni aucune loi n'ait été promulguée avant 1972-73.

11. LA LOI SUR LE TRAFIC ROUTIER DU 30 MARS 1972.

Le premier document de nature juridique qu'il est important de signaler ici est la Loi sur le Trafic Routier du 30 mars 1972. Encore ce texte traite-t-il de l'ensemble des transports routiers, y compris donc les transports de personnes. De fait, si l'on s'en tient strictement aux conditions d'entrée dans la branche (licences d'exploitant), cette loi ne modifie rien directement. Par contre, elle représente une actualisation de mesures antérieures (dont la Loi sur le Trafic Routier de 1960, qui était le précédent texte de base), et une refonte nécessaire, compte tenu des modifications apportées dans l'ensemble du secteur des transports routiers en 1968. De plus, cette loi est toujours l'une des références importantes en matière de transports routiers, en 1987.

Un nombre conséquent d'articles de cette loi sont consacrés à diverses mesures ayant trait au contrôle des camions, en particulier les contrôles surprise le long des routes pour vérifier les surcharges éventuelles et l'état de marche des véhicules. L'article 56 de la loi précise que les contrôleurs de véhicules ont, en tout temps, outre le droit de pénétrer dans les véhicules transportant des marchandises en vue de les inspecter, la possibilité de les dérouter vers des établissements spécialisés pour effectuer des contrôles approfondis, à la condition que ces garages spécialisés ne soient pas éloignés de plus d'un mile (1,6 km environ) du lieu initial de détournement des camions. Notons que la législation ultérieure aura tendance à rendre plus draconiennes encore les conditions de la loi de 1972 en cette matière.

De manière indirecte, cette loi a bien des conséquences sur le nouveau système des licences d'exploitant, dans la mesure où l'attribution, de même que la suspension temporaire ou la révocation définitive éventuelles des licences sont subordonnées en partie aux condamnations dont ont pu ou peuvent faire l'objet le demandeur ou le titulaire d'une licence d'exploitant.

Signalons enfin que la loi de 1972 précise que les permis de conduire poids lourds (Heavy Goods Vehicles) sont délivrés pour trois ans et que les titulaires sont, de plus, tenus de passer un test de conduite tous les cinq ans.

12. L'ETUDE DE B.T. BAYLISS.

C'est en février 1973 qu'est publiée l'étude, mandatée par le Département de l'Environnement, de Brian T. Bayliss sur "Le Secteur des Transports Routiers de Marchandises depuis 1968" (The Road Haulage Industry Since 1968), qui la première, tente de dresser un bilan des effets de la loi de 1968 et du nouveau système de licences sur l'évolution de la structuration du secteur des transports routiers de marchandises en Grande-Bretagne. L'étude, réalisée en 1972, consistait également à mettre à jour une partie des informations rassemblées par le Département de l'Environnement en 1965, lors d'une enquête sur les coûts d'exploitation dans les transports routiers de marchandises, à laquelle avait déjà participé B.T. Bayliss. Sur ce point, nous aurons l'occasion, dans le chapitre 4, de présenter les idées-forces de cette analyse.

Pour ce qui concerne le volet réglementation, cette étude a revêtu une grande importance dans le contexte de l'adhésion du Royaume-Uni à la CEE (Communauté Economique Européenne). L'entrée dans la CEE impliquait en effet pour le Royaume-Uni, la nécessité de se conformer à une politique commune des transports et le principal aspect de cette politique commune, à l'époque, concernait l'accès au marché. Aucune doctrine n'avait encore été formulée par la CEE à propos de l'accès au marché national des transports routiers. Mais, dans la mesure où les six premiers membres de la Communauté recouraient tous à des pratiques basées sur des contingentements quantitatifs pour l'accès à la profession, la position anglaise, résultant de la loi de 1968, apparaissait radicalement différente. L'adhésion du Royaume-Uni à la CEE, ratifiée en 1973, n'a pas empêché que ne subsistent de très nombreuses difficultés à ce sujet (cf. plus loin).

D'une manière générale, l'étude de Bayliss tend à montrer, qu'après environ deux années effectives de fonctionnement du système des licences d'exploitant, on ne décèle pas une utilisation accrue de véhicules de moins de 3,5 tonnes de poids brut par les opérateurs professionnels. Ces derniers ne chercheraient donc pas à éviter les exigences de contrôle qualitatif, attachées à l'obtention et à la détention des licences. Par ailleurs, l'accroissement des tonnages transportés pour compte d'autrui par des opérateurs dont l'activité consiste, pour l'essentiel, en du transport pour compte propre, n'a pas dépassé 2% du total des tonnages transportés pour compte d'autrui en 1971, ce qui laisse à penser que l'effet pervers de l'ancien système pourrait avoir disparu. Enfin, sur la période, on ne constate pas une entrée massive de nouveaux arrivants dans le secteur des transports routiers professionnels de marchandises, pas plus qu'un nombre significatif de sorties du secteur, de la part de ces mêmes opérateurs professionnels. Il semble donc que le non-contingement des licences du nouveau système n'est pas propre à déstabiliser fondamentalement le secteur.

Cette constatation est importante, car elle tend à justifier la validité du nouveau système. Les principales études qui suivront celle de Bayliss iront elles aussi dans le même sens (voir plus loin), ce qui aura pour conséquence de conforter la position britannique, lorsque cette dernière sera confrontée à celle de l'ensemble des autres états membres de la CEE. On comprend dès lors mieux pourquoi la Grande-Bretagne a souvent été si peu inclinée à appliquer rapidement certaines réglementations communautaires et pourquoi l'harmonisation ne s'est pas faite sans tiraillements.

13. LA LOI SUR LE TRAFIC ROUTIER DU 31 JUILLET 1974.

Deux articles de cette loi sont véritablement importants pour notre propos. Le premier renvoie à une annexe de la loi qui présente cinq amendements à la Loi sur les Transports de 1968. Ces amendements sont tous relatifs aux licences d'exploitant et viennent ajouter des exigences aux articles de loi correspondants. Le principal amendement dont nous ferons état ici a trait au rôle des centres d'exploitation. A partir de 1974, lors de la demande d'une licence d'exploitant, le postulant devra préciser, outre le fait que tout est prévu pour l'entretien de ses véhicules, que son centre d'exploitation est capable d'abriter ces derniers correctement.

Cet amendement visait, pour des raisons d'environnement, les petits exploitants ne possédant pas de garages adéquats pour leurs véhicules. Une licence pouvait être refusée par l'autorité compétente pour ce motif. Cependant, cette modification apportée à la loi de 1968 fut tempérée, dans son interprétation, en février 1976 par une décision en appel du Tribunal de Transport, qui considéra qu'un centre d'exploitation était le lieu à partir duquel un exploitant donnait ses directives, relatives à la façon d'organiser le transport des marchandises, et non le lieu à partir duquel les camions étaient physiquement mis en oeuvre pour réaliser un transport.

Le second article de la loi de 1974 qui est important sur le fond, accroît les pouvoirs du Secrétariat d'Etat aux Transports en matière de réglementations que ce dernier peut désormais édicter sur la façon dont

les véhicules doivent être pesés pour détecter toute surcharge. Notons que cette mesure ne fut pas prise dans un seul souci de sécurité routière, mais aussi pour souligner le fait que toute surcharge a pour conséquence une dégradation plus importante des infrastructures de transport.

2. LA PERIODE 1974-1978.

Cette période est marquée par deux grands événements. Le premier concerne l'entrée du Royaume-Uni dans la CEE et la promulgation par cette dernière de directives communes qui sont parfois assez différentes des mesures intérieures britanniques. Le second est relatif à l'initiative du Gouvernement qui engage une grande réflexion sur la future politique des transports et qui se traduira par la publication d'un Livre Blanc en 1977.

21. LA DIRECTIVE COMMUNAUTAIRE 74/561 DU 12 NOVEMBRE 1974.

L'article 3, alinéa 1 de la directive en question pose trois grands principes d'entrée dans la branche, pour devenir transporteur :

- a) Avoir bonne réputation.
- b) Disposer de ressources financières appropriées.
- c) Satisfaire aux conditions de compétence professionnelle.

Il est précisé plus loin dans la directive qu'une personne peut postuler à une licence, bien qu'elle ne satisfasse pas à la troisième condition, si elle désigne une autre personne qui, elle, satisfait aux première et troisième conditions et interviendra dans la future entreprise en tant que gérant.

Ce n'est qu'en apparence que les conditions de cette directive ressemblent à celles exigées dans la loi britannique de 1968 pour l'attribution des licences d'exploitant. En effet, la directive de la CEE maintient une distinction entre les transporteurs pour compte d'autrui et les transporteurs pour compte propre. De fait, les deux types de mesures sont basées sur des logiques dissemblables, reflétant des objectifs différents, en particulier en ce qui concerne la protection des chemins de fer.

Du reste, c'est en partie pour cette raison que les dispositions de la loi de 1968, relatives à la licence de gérant de transport, sont restées lettres mortes. Les textes en la matière allaient en effet plus loin que la directive communautaire dans la mesure où, d'une part ils devaient s'appliquer aussi aux transporteurs pour compte propre et d'autre part, les sanctions disciplinaires prévues étaient plus importantes. Enfin, si les transporteurs britanniques qui opèrent strictement pour compte propre n'ont pas besoin de certificat de compétence professionnelle, c'est à la directive communautaire, plus souple en la matière, qu'ils le doivent.

C'est en 1977 seulement que la directive communautaire de 1974 a été mise en oeuvre en Grande-Bretagne, par l'intermédiaire des Réglementations relatives aux Qualifications des Exploitants de Camions (Goods Vehicle Operators (Qualifications) Regulations). A cette date a été réintroduite la distinction compte d'autrui-compte propre, en ce qui concerne l'exigence du Certificat de Compétence Professionnelle (Certificate of Professional Competence). Ce dernier, depuis ce moment, assure qu'au moins une personne se trouve compétente, dans une entreprise de transport, pour la gérer correctement et légalement.

22. LA LOI SUR LE TRAFIC ROUTIER DU 25 MARS 1976.

Cette loi, peu volumineuse puisqu'elle ne comporte que quatre articles et trois annexes, est relative à l'âge des conducteurs et aux temps de conduite (Drivers' Ages and Hours of Work). Pour une part, elle amende certains articles de la Loi sur le Trafic Routier de 1972 et pour le reste, elle modifie certains articles de la Loi sur les Transports de 1968.

Pour ce qui est de l'obtention du permis de conduire poids lourds, la loi de 1976 distingue deux catégories de véhicules: d'une part, les poids lourds de taille moyenne (medium-sized goods vehicles), dont le poids total en charge est compris entre 3,5 et 7,5 tonnes et d'autre part, ceux qui dépassent 7,5 tonnes de poids total en charge. Pour les premiers, on peut passer le permis à l'âge de 18 ans, tandis que pour les seconds, il faut attendre d'avoir 21 ans.

La loi de 1976 apporte des modifications à la loi de 1968, prenant ainsi acte des diverses directives communautaires en la matière, pour ce qui concerne les transports internationaux. Elle prévoit aussi que le Secrétariat d'Etat aux Transports pourra édicter des réglementations, lorsque cela s'avérera nécessaire, afin de prendre toute mesure de transition ou complémentaire, dans les cas où aucune disposition communautaire ne s'appliquerait de manière satisfaisante à certains types de parcours.

23. LE LIVRE BLANC DE 1977 SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS.

Les effets de la directive communautaire se font sentir en Grande-Bretagne à deux niveaux. Le premier renvoie au principe de fonctionnement du marché des transports internationaux et consiste essentiellement, pour le Royaume-Uni, à prôner une libéralisation des transports communautaires, à l'instar de sa propre politique intérieure en la matière. Le second effet a trait aux efforts de mise en conformité de la législation des transports intérieurs britanniques avec les règles générales adoptées dans le cadre de la CEE, ce qui conduira à terme, à un léger alourdissement de la législation initialement en vigueur en Grande-Bretagne. C'est dans ce contexte qu'il faut situer l'initiative du Gouvernement britannique, lorsqu'il engage une réflexion, en 1976, sur les composantes de la future politique des transports.

231. LA PROPOSITION DE 1976.

Le chapitre huit de ce document concerne les transports de marchandises. Il fait état de huit mesures principales, destinées à guider la politique des transports dans les années à venir:

a) Le Gouvernement, de manière à assurer de bonnes conditions de concurrence entre le rail et la route, envisage la suppression de toutes les subventions encore accordées aux transports ferroviaires de marchandises, en maintenant toutefois les aides à la construction d'embranchements ferroviaires privés.

b) Il semble qu'il n'y ait aucune justification à une mise en oeuvre effective des dispositions prévues par la loi de 1968 et relatives à l'introduction de licences de capacité pour les camions de plus de 16 tonnes de poids total en charge.

c) Le Gouvernement envisage une extension de la participation publique dans les transports routiers.

d) Des études sont en cours en vue d'aménager des itinéraires nationaux pour les camions, dans un souci de protection de l'environnement, en particulier pour réduire les nuisances dans les agglomérations.

e) Les pouvoirs publics proposent de poursuivre les recherches en matière d'amélioration des normes de construction des camions, dans le cadre des réglementations communautaires ou britanniques.

f) En accord avec la directive de la CEE, le Gouvernement propose de rehausser les normes exigées pour la gestion des entreprises de transport.

g) Le Gouvernement est favorable à la mise en oeuvre de mesures permettant une meilleure information sur le contenu des camions-citernes transportant des produits dangereux (système de plaques). Il est peut-être opportun, de plus, de réfléchir à la possibilité de créer des licences spéciales, pour ce type de transports.

h) Les pouvoirs publics remettent à l'ordre du jour l'idée d'une taxe qui serait acquittée lors de tout transport exceptionnel, pour compenser les coûts sociaux occasionnés à la collectivité.

232. LE LIVRE BLANC DE 1977.

Après discussion, c'est dans le chapitre sept de ce document que sont présentés les objectifs de la nouvelle politique des transports de marchandises. On peut résumer ces orientations selon deux axes: d'une part, contribuer à la croissance économique et à la prospérité nationale et, d'autre part minimiser les pertes en vies humaines et la dégradation du cadre de vie.

Dans ce but, le Gouvernement ne reprit pas l'idée de la mise en oeuvre de la loi de 1968 en ce qui concerne les camions de plus de 16 tonnes, pas plus que celle d'instaurer une taxe sur les transports exceptionnels. Par contre, le Livre Blanc faisait état de l'intention des pouvoirs publics de renforcer la législation, en cas d'infractions sur le chargement des camions, ainsi que sur l'entretien de ces derniers. Le document laissait également entendre que le poids total en charge des véhicules pourrait passer de 32,5 à 40 tonnes et le nombre d'essieux de 4 à 5, voire 6. Enfin, le Gouvernement exprimait son intention de faire exécuter une grande enquête destinée à faire un bilan du système des licences d'exploitant, en vue d'améliorer la qualité et l'efficacité du secteur et d'éliminer "les cow-boys de la route" (cowboy operators).

On constate à travers ces grandes lignes que l'esprit de la loi de 1968 souffle toujours sur la politique des transports britanniques, et ce ne sont pas les études annoncées par le Gouvernement qui modifieront ultérieurement cette vision. Bien au contraire, le fait qu'elles tendront à conforter le système sera à l'origine des positions dures de la Grande-Bretagne vis-à-vis de la CEE et expliquera en partie pourquoi l'harmonisation fut lente et difficile.

24. LA LOI SUR LES TRANSPORTS DU 2 AOUT 1978.

Elle va dans le sens d'un renforcement de mesures précédemment adoptées. La Loi sur le Trafic Routier de 1972 permettait aux contrôleurs de véhicules de dérouter, vers un garage équipé pour vérifier leur poids et leur bon état de marche, les véhicules arrêtés le long d'un axe routier ou autoroutier, à condition que ce garage ne soit pas éloigné de plus d'un mile (1,6 km) du point d'arrêt des camions examinés. La nouvelle loi porte la distance précédente à 5 miles (8 km).

Les contrôleurs ont désormais la possibilité d'interdire l'utilisation des véhicules en contravention avec la loi, tant que ces derniers n'ont pas été testés dans des garages agréés, en particulier en cas de surcharge.

Enfin, les contrôleurs peuvent percevoir les droits consécutifs à une interdiction immédiatement après que celle-ci ait été levée, une fois le test du véhicule réalisé dans un garage agréé.

3. LA PERIODE 1978-1981.

Durant cette période, l'évolution de la politique des transports de la CEE, et ses conséquences pour la Grande-Bretagne, reste toujours un fort sujet de préoccupations. Ainsi, P.E. Lazarus, dans un article paru en 1978 (*The Implications of EEC Transport Policy for the UK*), souligne-t-il les problèmes posés par les chronotachygraphes et leurs conditions d'utilisation, qui n'ont été résolus qu'à partir du moment où la CEE a déclenché une procédure juridique à l'encontre de la Grande-Bretagne. A l'inverse, la réglementation communautaire sur les temps de conduite, plus restrictive et moins souple que celle qui était en vigueur dans le Royaume-Uni, a été adoptée plus facilement, encore qu'assortie de clauses dérogatoires, dans certains cas, au niveau intérieur.

Mais plus encore, la période 1978-1981 est caractérisée, moins par de nouveaux textes de loi importants que par deux grandes études cherchant à faire un bilan, après une dizaine d'années d'existence, du système des licences d'exploitant. Il s'agit des réflexions menées par le Comité Foster en 1978 et par le Comité Armitage en 1980.

31. LE COMITE FOSTER.

Mandaté par le Secrétariat d'Etat aux Transports le 12 décembre 1977, le Comité d'enquête, présidé par le professeur Christopher Foster, publiera son rapport sur le système des licences d'exploitant dans les transports routiers de marchandises (Road Haulage Operators' Licensing. Report of the Independent Committee of Inquiry) le 15 novembre 1978.

Le but de cette analyse était de considérer l'efficacité du système des licences d'exploitant, applicable aux transports routiers de marchandises, et mis en oeuvre par la Loi sur les Transports de 1968 et ses amendements ultérieurs. A la suite de quoi devaient être faites des recommandations portant sur d'éventuelles modifications du système ou sur son application pratique, en vue d'améliorer la qualité et l'efficacité du secteur, en ayant présentes à l'esprit les orientations des pouvoirs publics, définies dans le Livre Blanc de 1977.

Après un rappel historique qui précise les hypothèses de base de l'ancien système des licences de transporteur et l'évolution qui a progressivement conduit à l'élaboration du système actuel, le rapport Foster fait le point sur le nouveau système, en reprenant les textes de la loi de 1968, ainsi que les amendements ultérieurs. Puis il brosse un tableau de l'évolution de l'activité du secteur des transports routiers de marchandises en Grande-Bretagne pour tenter de saisir l'impact de la nouvelle réglementation.

Sur ce point, on constate un certain nombre de modifications. Ainsi, le nombre de véhicules utilisés sous licence d'exploitant diminue entre 1975 et 1977 (passant de 563.000 à 480.000). Quant au nombre de personnes qui détiennent une licence d'exploitant, on observe le même phénomène (de 143.000 à 138.000, pour les mêmes années). Cela vient battre en brèche l'hypothèse de certains économistes qui préoyaient, avec la mise en oeuvre du nouveau système en principe moins contraignant pour entrer dans la branche, une atomisation du marché. Par ailleurs, malgré la difficulté, depuis 1970, de distinguer entre transports pour compte propre et pour compte d'autrui, le rapport Foster, s'appuyant sur des enquêtes récentes, précise que le changement de système n'a pas affecté considérablement les proportions de chacun de ces types de transport car, en cas de conjoncture défavorable, les opérateurs dont l'essentiel de l'activité est axée sur le compte propre, donneront la priorité aux activités internes à leur entreprise, au détriment de leur activité annexe réalisée pour compte d'autrui.

Bien que les statistiques ne soient pas toujours très fiables en la matière, à la suite de divers recoupements, le Comité Foster conclut à une relative stabilité du secteur, en considérant les entrées et sorties hors de ce dernier et le taux des faillites. Quant au taux de profit, une fois pris en compte l'amortissement, il est voisin de zéro en 1977. Cependant, le Comité se demande si c'est là un effet des exigences d'entrée dans la branche ou plutôt de l'état critique de l'activité économique

générale en Grande-Bretagne. Enfin, on peut constater une décroissance du nombre des accidents de la route impliquant des poids lourds dans la période récente, mais on se trouve en présence d'un phénomène général, qu'on retrouve également ailleurs en Europe. Sur ce point, le Comité précise qu'il n'est guère possible de savoir si les mesures de la loi de 1968 expliquent beaucoup la tendance actuelle en la matière. Même s'il n'est pas question de négliger les défaillances des véhicules comme cause d'accidents, le Comité pense qu'une action sur les comportements des conducteurs est vraisemblablement plus génératrice d'effets positifs sur le nombre des accidents que l'élévation continue des normes d'entretien des véhicules.

Après ce tour d'horizon national, le Comité Foster présente rapidement les systèmes de réglementation en vigueur dans les pays de la CEE. Ensuite, il envisage, comme l'avait fait le Comité Geddes en son temps, les objectifs possibles du système de licences en cours. Parmi ceux-ci, il retient finalement la promotion de la sécurité routière, la protection de l'environnement et la prévention contre la dégradation des infrastructures de transports. Le reste du rapport consiste, en regard de chacun des objectifs retenus, à analyser la situation existante et à proposer des améliorations. Le chapitre premier du document présente un résumé des recommandations faites par le Comité. Etant donné que ce dernier présente 44 avis principaux et 47 avis secondaires, nous préciserons simplement les grandes lignes de ces recommandations.

De manière générale, elle vont toutes dans le sens d'un renforcement des mesures existantes. Ainsi, le Comité est-il pour une utilisation plus générale du système des licences, préconisant que les camions de plus de 3,5 tonnes y soient constamment soumis, même lorsqu'ils roulent à vide. De même, il serait souhaitable que tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes soient soumis au système en vigueur, visant en cela les tracteurs et autres machines agricoles. Reprenant la recommandation Geddes, tous les véhicules (et aussi les remorques) soumis au régime des licences d'exploitant devraient être munis de plaques bien visibles, en vue de faciliter les contrôles. Lors de l'attribution des licences (et également des permis de conduire poids lourds), les autorités compétentes devraient prendre plus en considération les infractions liées aux comportements de conduite fautifs des postulants. Ces mêmes autorités devraient être plus sévères pour octroyer ou renouveler une licence, lorsque le demandeur a fraudé, sur les temps de conduite en particulier.

Par ailleurs, si les pouvoirs publics veulent limiter, pour les raisons évoquées plus haut, le nombre de camions en circulation, ils feront mieux d'augmenter la fiscalité que de contingenter les licences. En matière de contrôles, priorité doit être donnée aux contrôles surprise effectués sur le bord des routes, en utilisant pour cela un maximum de personnes disponibles. Le Comité préconise aussi d'utiliser l'informatique afin de stocker les renseignements concernant une licence d'exploitant déterminée (nom du titulaire, informations diverses ayant trait aux véhicules utilisés, au(x) centre(s) d'exploitation, aux éventuelles autres zones de trafic desservies, ..., etc.).

Enfin, le Comité recommande de mener à bien une étude sur une évaluation du coût des dommages que les poids lourds font subir aux infrastructures, particulièrement lorsqu'ils roulent illégalement en état de surcharge. Le souhait précédent se trouvera rapidement exaucé, puisque cette question, entre autres, sera à l'ordre du jour du rapport Armitage, dont nous allons relater les principales idées-forces dans le point suivant.

En définitive, le rapport Foster présente surtout l'avantage d'avoir dressé un premier bilan des conséquences de la libéralisation de 1970. Par ailleurs, les conclusions du rapport vont très largement dans le sens d'une justification du système et les très nombreuses recommandations du Comité cherchent à améliorer encore ce système, sans le remettre en question. Cette analyse, parmi d'autres, renforcera la conviction des pouvoirs publics sur la validité et la viabilité de leur politique en matière de transports routiers de marchandises.

32. LE COMITE ARMITAGE.

Mandaté le 24 juillet 1979 par le Ministère des Transports, le Comité présidé par Sir Arthur Armitage rendit ses conclusions (Report of the Inquiry into Lorries, People and the Environment) en décembre 1980. L'objet de l'étude était d'analyser les causes et les conséquences de la croissance du trafic routier de marchandises, en particulier l'impact des camions sur les personnes et l'environnement. En conclusion, le Comité était chargé de préciser comment le futur développement du trafic pourrait s'effectuer dans les meilleures conditions, tout en préservant l'intérêt général.

L'étude réalisée est plus économique et technique que juridique, contrairement au rapport Foster. Cependant, les auteurs, dans leur analyse prospective, n'omettent pas de soulever à nouveau la question du contingentement des licences, comme solution pour réduire le nombre de camions en circulation sur les routes. Leur conclusion est aussi claire sur ce point que l'avait été celle du Comité Foster: le contingentement n'est pas une solution acceptable, car il entraîne des conséquences économiques perverses qui nuisent à la bonne efficacité du secteur des transports routiers de marchandises. De plus, l'intérêt général est desservi par cette inefficacité. En substance, mieux vaut tenter de réduire les nuisances occasionnées par l'utilisation des gros camions, plutôt que de chercher à réduire le nombre de ces derniers. Il est d'autres solutions alternatives au contingentement qui sont envisageables. Le Comité préconise en particulier des mesures fiscales, applicables aux camions selon leurs dimensions et leurs poids.

La structure générale du rapport est la suivante: à une analyse des raisons de la croissance du nombre des véhicules en circulation, ainsi que des causes et des conséquences économiques de cette croissance, succède une analyse plus technique et plus "écologique", destinée à faire le point sur l'impact des poids lourds sur les personnes et l'environnement. Après un essai de prospective, à l'horizon 2000, le rapport aborde un certain nombre de points, en vue de résoudre, ou en tout cas de minimiser, les difficultés occasionnées par l'utilisation croissante des gros camions.

Les arguments développés par le Comité pour justifier une utilisation accrue des plus gros camions sont basés, d'une part sur le fait que les coûts de transports diminuent avec l'accroissement de la taille des véhicules et, d'autre part sur le fait que l'application des normes communautaires ne peut que favoriser les constructeurs britanniques, ceux-ci n'ayant plus à faire face à des standards de fabrication différents, selon les marchés sur lesquels ils interviennent. De plus, des tests relatés dans le rapport, tendent à montrer que des véhicules plus lourds

mais présentant un plus grand nombre d'essieux, endommagent moins les chaussées que des camions plus petits ayant moins d'essieux. Le Comité fixe toutefois une limite précise au gigantisme éventuel en la matière: 44 tonnes, poids au-delà duquel les ponts du Royaume-Uni ne résistent plus.

L'idée fondamentale à retenir ici est cette ambition du Comité à vouloir justifier (faire accepter) l'augmentation du poids total en charge pour les véhicules de transports routiers de marchandises. Même si le Comité préconise un certain nombre de mesures destinées à prendre en compte les effets négatifs au titre d'une compensation économique des dégradations occasionnées aux infrastructures et à l'environnement, ce sont bien des impératifs d'efficacité économique qui dictent cette prise de position, reléguant quelque peu au second plan la sécurité et l'environnement. Outre pour des raisons d'harmonisation communautaire, il est clair que ce rapport est pour beaucoup dans la décision du premier mai 1983, qui permet une augmentation du poids total en charge des véhicules articulés, possédant cinq essieux ou plus, à 38 tonnes contre 32,5 tonnes auparavant.

Enfin, le rapport Armitage se termine par une série de 58 recommandations qui résument les réflexions menées durant la dernière phase du travail. Beaucoup d'entre elles inspireront des lois ou des règlements ultérieurs. Compte tenu de leur nombre élevé, nous nous contenterons ici de signaler les recommandations les plus significatives, classées selon quatre thèmes: les mesures ayant trait au système des licences d'exploitant, celles concernant la fiscalité des camions, celles qui sont attachées à la structure même des véhicules et celles relatives aux infrastructures routières.

a) Le Comité souhaiterait un amendement du système des licences d'exploitant élargissant la définition des centres d'exploitation à tous les dépôts ou garages de l'entreprise dans lesquels les véhicules sont ordinairement remis lorsqu'ils ne circulent pas sur les routes. En outre, les pouvoirs des autorités compétentes devraient être augmentés pour prendre en compte des facteurs relatifs à l'environnement lorsqu'elles ont à se prononcer sur des demandes de licences. En particulier, pour décider si les centres d'exploitation sont convenables et imposer des conditions spécifiques sur les licences, relativement au lieu de garage des véhicules, compte tenu du nombre, de la taille et du type de ces derniers. Dans le même ordre d'idée, les autorités devraient pouvoir refuser une licence, lorsque l'intensification de l'usage d'un centre d'exploitation le rend effectivement inacceptable, pour des motifs de nuisances sur l'environnement. Enfin, il serait bon que les autorités compétentes en matière de licences prennent mieux en compte les points de vue que leur soumettent les autorités locales, lors de l'attribution des licences.

b) Les camions en général, et chaque classe de camions en particulier, devraient être taxés au moins de façon à ce que les taxes couvrent leurs coûts d'usage des infrastructures routières (y compris le coût des accidents). Une telle mesure aurait pour conséquence de réduire les taxes qui affectent les plus petits camions et d'augmenter celles qui concernent les plus gros.

c) De nombreuses améliorations devraient être apportées aux véhicules, si possible selon les normes édictées par la CEE. Ainsi, les dimensions et poids des camions devraient être rapidement adaptés à ces normes, de même que les niveaux de pollution (bruit et gaz d'échappement). Par ailleurs, la mise en place de protections contre les projections d'eau et de boue, l'aménagement des pare-chocs et des

protections latérales, l'élévation des normes concernant les mécanismes de freinage, ..., etc., devraient être envisagés par les pouvoirs publics, même si ces modifications, destinées à promouvoir la sécurité, ont un impact non négligeable sur le coût des véhicules, tant à l'achat qu'à l'entretien.

d) Le Comité incite les pouvoirs publics à poursuivre la construction d'infrastructures routières, en particulier les itinéraires de contournements urbains. De manière générale, les autorités locales devraient intégrer aux plans de développements urbains l'impact de la croissance des mouvements des camions dans les agglomérations, de manière à prévoir des zones d'accès spécifiques aux poids lourds pour les opérations de chargements-déchargements, ainsi que des interdictions d'implantation de dépôts ou de centres d'exploitation dans certains quartiers où la circulation est déjà difficile.

Pour terminer ce point, signalons que le Comité Armitage se prononce, comme le Comité Foster, pour l'indication, de manière visible à l'extérieur du camion, du poids brut maximum de ce dernier (un emplacement circulaire d'environ 35 cm de diamètre est suggéré), afin de faciliter les opérations de contrôle effectuées par la police ou les contrôleurs de trafic.

4. LA PERIODE 1981-1987.

Après une intense période de réflexion, destinée à faire le point sur dix années de fonctionnement du nouveau système des licences d'exploitant et après l'entrée de la Grande-Bretagne dans la CEE, les années les plus récentes ne sont marquées, ni par des études de fond, ni par des amendements spectaculaires des lois et règlements existants. Notons que, de manière générale, les mesures prises vont assez largement dans le sens des recommandations Foster et Armitage, développées dans le point précédent.

41. LA LOI SUR LES TRANSPORTS DU 31 JUILLET 1981.

En ce qui concerne cette loi, seuls deux articles et une annexe s'appliquent aux poids lourds. Ils viennent amender certains articles de la Loi sur les Taxes dues par les Véhicules de 1971 (Vehicles (Excise) Act). Tous les camions de plus de 3,5 tonnes payent une taxe qu'on peut assimiler à la taxe à l'essieu qui existe en France. Pour les véhicules n'excédant pas 12 tonnes de poids total en charge, les éléments qui permettent la détermination du taux de la taxe sont, selon la silhouette des véhicules, le poids total en charge, plus éventuellement celui de la remorque dans le cas d'ensembles articulés. Au-delà de 12 tonnes de poids total en charge, en plus de ce dernier, est pris en compte le nombre d'essieux du véhicule, plus éventuellement celui de la remorque s'il s'agit d'un ensemble articulé.

42. LA LOI SUR LES TRANSPORTS DU 28 OCTOBRE 1982.

De même, dans la Loi sur les Transports du 28 octobre 1982, les poids lourds ne sont concernés que par un seul article et une seule annexe. Toutefois, l'article 52 de cette loi est important car il modifie la définition du centre d'exploitation, donnée dans la loi de 1968. La nouvelle définition stipule que le centre d'exploitation, relativement à un véhicule, doit être considéré comme l'endroit où le véhicule est normalement parké (à noter que cette définition n'entrera en vigueur qu'à partir du premier juin 1984). La loi de 1968 était moins précise en stipulant que le centre d'exploitation devait être considéré comme l'endroit à partir duquel, ou supposé tel, les véhicules étaient utilisés. Par ailleurs, la loi de 1982 précise que tout opposant à l'attribution d'une licence d'exploitant pourra désormais le faire en se référant au fait que l'utilisation du centre d'exploitation envisagé n'est pas appropriée, si l'on se base sur des critères prouvant qu'il en découlera d'importantes nuisances pour l'environnement.

Les conditions, quant à l'utilisation des centres d'exploitation, deviennent en conséquence plus contraignantes. Lors de la demande de licence, le postulant doit désormais préciser le nombre, le type et les dimensions des camions et remorques qui dépendront d'un centre d'exploitation donné, dans la zone pour laquelle est délivrée la licence. De plus, il doit être fait état des possibilités de remisage des véhicules dans le centre d'exploitation ou dans son voisinage immédiat. Enfin, le demandeur doit indiquer les heures de fonctionnement de chacun de ses centres d'exploitation. Les autorités compétentes ont la possibilité d'attacher (et de supprimer), relativement aux exigences précédentes, des conditions restrictives aux licences d'exploitant qu'elles attribuent.

Enfin, la loi de 1982 élargit la possibilité de faire opposition à une autre catégorie de personnes, les autorités locales de planification. A noter que les mesures prises en 1982 recourent totalement les recommandations du Comité Armitage en la matière.

43. DIVERSES MESURES RECENTES.

La dernière remarque du point précédent vaut également pour les Réglementations sur les véhicules à moteur du premier mai 1983 (Motor Vehicle (Construction and Use) Regulations), qui reprennent presque toutes les normes de la CEE, préconisées par le Comité Armitage. Depuis cette date, le poids total en charge maximum des véhicules d'au moins cinq essieux est de 38 tonnes contre 32,5 tonnes auparavant. La longueur maximum des semi-remorques est portée à 15,50 m (celle des camions rigides reste à 11m) et leur hauteur à 4,20 m, dans certains cas. Pour les poids lourds de plus de 32,5 tonnes, la charge par essieu ne doit pas excéder 10,5 tonnes.

Rappelons enfin que le premier avril 1984, le nombre des zones de trafic en Grande-Bretagne a été ramené de 11 à 9, quatre d'entre elles ayant été réunies deux à deux (voir plus haut).

Il s'agit là des principales mesures concernant directement les poids lourds et les transports de marchandises. Bien évidemment, de nombreuses autres mesures ont été prises simultanément durant la période

considérée, qui sont applicables à l'ensemble des véhicules circulant sur les diverses infrastructures routières (limitations de vitesse, pose de ralentisseurs sur certaines routes, mesures concernant le stationnement des véhicules, ..., etc.).

Pour ce qui a trait aux seuls transports routiers de marchandises, on constate que la Grande-Bretagne, d'une part s'aligne peu à peu sur les normes européennes, pour des raisons essentiellement économiques et, d'autre part qu'elle peaufine le système mis en place en 1968, à la lumière d'un certain nombre d'études de fond, avec une tendance certaine à le renforcer, à l'affermir en le rendant plus contraignant.

V. LE SYSTEME DES LICENCES D'EXPLOITANT (OPERATOR'S LICENSING SYSTEM) EN GRANDE-BRETAGNE EN 1987. (RESUME SYNTHETIQUE)

Une licence d'exploitant doit être détenue par tout utilisateur de poids lourds de plus de 3,5 tonnes de poids total en charge.

On distingue trois catégories de licences:

a) Les licences limitées (Restricted Licences), qui permettent le transport de marchandises exclusivement pour compte propre, à l'intérieur et à l'extérieur du Royaume-Uni.

b) Les Licences Standard (Standard Licences), qui permettent le transport de marchandises pour compte d'autrui à l'intérieur du Royaume-Uni, et le transport pour compte propre à l'intérieur et à l'extérieur du Royaume-Uni.

c) Les Licences Standard Internationales (International Standard Licences), qui permettent le transport de marchandises pour compte d'autrui et pour compte propre à l'intérieur et à l'extérieur du Royaume-Uni.

Une licence doit être obtenue dans chacune des zones de trafic dans laquelle l'exploitant possède un centre d'exploitation (Operating Centre). Ce dernier est le lieu où les véhicules utilisés sont habituellement remisés.

Les critères à satisfaire pour l'obtention d'une licence sont les suivants:

a) Convenance générale (General Fitness): l'autorité compétente prend en compte les condamnations éventuelles du demandeur dans les cinq dernières années et relatives à des infractions liées à l'utilisation de poids lourds.

b) Possibilités d'entretien des véhicules (Maintenance Arrangements): le demandeur doit faire état de possibilités d'entretien de son parc qui ne soient pas remises en question pour des raisons d'insuffisance de financement.

c) Enregistrement des temps de conduite et surcharges (Driver's Hours Records and Overloading): le demandeur doit apporter la preuve qu'il a les moyens de mesurer correctement les temps de conduite de ses conducteurs (par l'intermédiaire de chronotachygraphes et les surcharges éventuelles de ses véhicules.

d) Adéquation du centre d'exploitation (Suitability of Operating Centre): le demandeur doit prouver que son bon fonctionnement ne peut être remis en question du fait d'un financement insuffisant. De manière plus importante encore depuis le premier juin 1984, il doit prouver que, compte tenu du nombre, des types et des dimensions des véhicules utilisés, des possibilités de remisage des camions dans le centre ou dans le voisinage de celui-ci, de la nature du travail et des heures d'ouverture de son centre, l'activité de ce dernier ne se matérialisera pas par une dégradation insupportable et inadmissible de la qualité de la vie et de l'environnement.

e) Ressources financières (Financial Resources): le demandeur doit satisfaire les autorités sur la capacité qu'il a d'assurer un bon entretien de ses véhicules et de son centre d'exploitation. Les exigences en la matière sont renforcées dans le cas des licences standard.

Deux critères supplémentaires sont exigés en vue de l'attribution des licences standard (nationales ou internationales):

f) Compétence Professionnelle (Professional Competence): le demandeur doit faire état d'un certificat de compétence professionnelle (Certificate of Professional Competence) possédé par lui-même ou au moins par l'une des personnes devant travailler avec lui dans l'entreprise.

g) Bonne réputation (Good Repute): en sus du critère de convenance vu plus haut, les autorités prennent en compte de manière plus large les condamnations antérieures éventuelles du demandeur et des personnes qui travailleront avec lui.

CHAPITRE 4

LE SECTEUR DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES EN GRANDE-BRETAGNE DEPUIS 20 ANS

La présentation des caractéristiques générales du marché des transports terrestres en Grande-Bretagne, relatée dans le chapitre deux, nous a permis de prendre la mesure de la supériorité du transport routier sur les autres modes de transports intérieurs. C'est la raison pour laquelle nous avons focalisé notre attention sur la route dans le chapitre trois, lorsque nous avons abordé de manière détaillée le système de réglementation en vigueur aujourd'hui dans le Royaume-Uni.

Ce système, centre d'intérêt et point de référence pour les autres pays européens, dans le vent de la déréglementation actuelle, a bel et bien fait des Britanniques des précurseurs en la matière. Mais au début des années 70, la situation n'était pas aussi claire. Encore fallait-il que ce système, dont les principes prenaient résolument le contre-pied de ce qui était généralement prôné dans la plupart des autres pays, fasse ses preuves pour qu'on lui accordât une crédibilité suffisante et qu'on pût même envisager un jour d'aller dans le sens qu'il préconisait. Aussi, pour cela, les Britanniques ont-ils réalisé un certain nombre d'études, dont nous avons déjà examiné partiellement le contenu dans le chapitre trois, en vue de savoir si la Loi sur les Transports de 1968 permettait aux pouvoirs publics d'obtenir des résultats positifs, corrélativement aux objectifs que ces derniers poursuivaient.

Ce dernier point est fondamental. En effet, et nous avons largement développé cet aspect précédemment, les principaux objectifs (pour ne pas dire les seuls), qui aient été poursuivis par l'Etat pour justifier de la mise en oeuvre du nouveau système des licences d'exploitant, sont liés à une sécurité accrue dans les transports routiers et au souci d'une moindre dégradation de l'environnement par les gros véhicules routiers. Il résulte de ces objectifs, très particuliers par rapport à ceux qui sont prioritairement poursuivis dans les autres pays de la CEE, une orientation spécifique des analyses envisagées et réalisées, sur ce sujet, par les chercheurs et les économistes britanniques.

Ainsi, les études qui tentent de rendre compte des impacts éventuels ou réels de la réglementation sur l'évolution du secteur des transports routiers de marchandises focalisent évidemment sur les objectifs rappelés ci-dessus et insistent moins sur certains aspects qui permettraient d'éclairer les débats, lorsqu'on s'essaye à des comparaisons internationales. En cela réside une difficulté que nous voudrions souligner ici: le secteur des transports routiers de marchandises, en Grande-Bretagne, fonctionne depuis une vingtaine d'années selon une logique différente de celles qui ont cours en France et aux Pays-Bas, par exemple. Les préoccupations des uns et des autres, en matière de contrôle des pouvoirs publics par l'intermédiaire de lois et de réglementations diverses, ne sont donc pas directement comparables.

En effet, du point de vue statistique par exemple, nous constatons qu'à partir du moment où les centres d'intérêt ne sont pas les mêmes, les données de base utilisées sont différentes et cela rend les comparaisons internationales plus délicates. De plus, certaines données correspondent souvent à des estimations peu fiables, du fait même de l'organisation du système. Ainsi, depuis la loi de 1968, la distinction compte d'autrui-compte propre qui a une signification bien tangible dans les autres pays européens, ne reflète plus du tout la même réalité en Grande-Bretagne. C'est ce qui explique, sur ce point, un flou certain des statistiques, qui tentent toutefois de préciser quels opérateurs réalisent principalement leurs prestations pour compte d'autrui ou principalement pour compte propre. Mais il est clair qu'on ne peut pas argumenter au titre d'une comparaison très valide avec de tels éléments. Cela crée aussi des difficultés au niveau des études intérieures (cf. point 1.2.23).

Il résulte de ces remarques qu'il est deux façons de présenter l'évolution du secteur des transports routiers de marchandises en Grande-Bretagne. La première est de se placer dans l'optique des Britanniques eux-mêmes, en se référant à leurs propres critères d'analyse. Dans ce cas, les bilans s'efforcent explicitement de mettre en avant les impacts de la réglementation sur l'évolution du secteur des transports routiers en insistant sur les question de sécurité. La deuxième façon de présenter le secteur des transports routiers consiste à mettre quelque peu entre parenthèses la référence au système réglementaire britannique et à tenter une analyse plus axée sur l'impact du contexte économique.

Dans la mesure où il est important pour nous ici de faire le lien entre réglementation et efficacité économique du secteur, de manière à juger de la validité du système, il nous est nécessaire de prendre en considération la première approche évoquée ci-dessus. Nous avons précisé dans le chapitre précédent que les dix années ayant suivi la mise en place du nouveau système, ont vu la publication d'un certain nombre d'études, chargées de déceler les impacts de la réglementation sur le secteur, de manière à cautionner ou à invalider le système. Dans un premier temps, nous nous référerons à nouveau à ces analyses, qui font état de nombreuses données statistiques caractéristiques de la période 1968-1978, durant laquelle on peut considérer que le système des licences d'exploitant était en rodage. Il est donc d'autant plus intéressant de se situer dans la logique britannique durant cette période.

Dans un deuxième temps, pour la période la plus récente, nous orientons notre analyse suivant la seconde approche ci-dessus mentionnée pour deux raisons. La première est motivée par les conclusions que nous tirons des interprétations anglaises sur la période 1968-1978. A notre sens, compte tenu des statistiques disponibles et des plages d'observation envisagées, il nous semble difficile de cautionner aussi facilement le système que le font les études concernées. La réalité semble plus complexe et le matériau statistique utilisé ne permet sans doute pas de tirer des conclusions définitives. Tout au plus, peut-on constater que certaines prédictions négatives ne se sont pas vérifiées. La seconde raison découle de la première, à savoir qu'il n'est sans doute pas pertinent de mener une analyse trop étroite du secteur, en fonction des seules réglementations en vigueur. Par ailleurs, en 1987, le système des licences d'exploitant, conforté ces dernières années, a peu de chances d'être remis en question à brève échéance. Aussi n'est-il pas fondamental d'y faire systématiquement référence, surtout dans la mesure où la question ne fait même plus l'objet de recherches en Grande-Bretagne.

I. LES IMPACTS DU NOUVEAU SYSTEME DES LICENCES D'EXPLOITANT, SELON LES ETUDES BRITANNIQUES.

1. L'ETUDE DE BRIAN BAYLISS.

Nous avons eu l'occasion de parler rapidement de cette étude dans le chapitre trois, sans insister sur ses développements économiques. Rappelons que celle-ci a été réalisée en 1972 et a été conçue pour fournir des informations sur la structure, l'activité et les caractéristiques financières du secteur des transports routiers de marchandises en Grande-Bretagne, en même temps qu'il était prévu de dresser un bilan des effets de la Loi Transport de 1968 sur le secteur des transports routiers de marchandises, et de mettre à jour une partie des informations rassemblées par le Ministère des Transports en 1965, lors d'une enquête sur les coûts d'exploitation dans les transports routiers de marchandises. Dans le but d'analyser le secteur, Bayliss a porté son attention sur les quatre points suivants :

a) Les agents dont le parc est composé de véhicules de moins de 3,5 tonnes de poids total en charge. Comme ces agents ne sont pas repérables, du fait qu'ils ne détiennent pas de licences, il n'existe pas de données statistiques disponibles et Bayliss dut envisager de construire un échantillon significatif, sur la base du registre des cartes grises. Il cherchait à établir lesquels, parmi les enquêtés, détenaient simultanément des licences d'exploitant en tant que propriétaires de véhicules de plus de 3,5 tonnes. Enfin, dans ce dernier groupe, étaient distingués ceux qui transportaient uniquement pour compte propre et ceux qui réalisaient des opérations pour compte d'autrui.

b) Les transports pour compte d'autrui réalisés par d'anciens transporteurs pour compte propre (anciens possesseurs d'une licence C), soit 1.400 questionnaires.

c) Les sorties et entrées dans la branche. Un échantillon de nouveaux opérateurs fut réalisé dans le but de connaître la nature de leur activité. Cette enquête s'est appuyée sur 600 questionnaires convenablement remplis. L'information sur la sortie du secteur repose, quant à elle, sur l'analyse d'une population de 7.430 opérateurs recensés en 1971 dans le fichier d'une enquête sur les transports routiers de marchandises, réalisée par le Ministère de l'Environnement.

d) Les activités de transports routiers publics. L'information sur la taille du parc et sa composition, sur le type d'activité et sur les coûts d'exploitation fut obtenue par une enquête auprès de plus de 500 agents. L'information sur les investissements a été collectée à partir de l'enquête annuelle réalisée depuis 1967 par le Ministère du Commerce et de l'Industrie auprès de 2.100 agents. Des renseignements complémentaires ont été aussi puisés dans l'enquête sur les transports routiers de marchandises du Ministère de l'Environnement.

L'étude est conduite en trois étapes: la première partie prend en compte les aspects structurels du secteur (cf. les quatre points signalés ci-dessus), plus précisément avec le souci de faire référence à la Loi de 1968 ; la seconde partie s'attache au problème des coûts d'exploitation, de la rentabilité et du niveau d'investissements chez les transporteurs professionnels, en comparant les chiffres avec les données de 1965 ; la troisième partie contient, sous forme d'annexe, de nombreux détails quant aux caractéristiques techniques de l'enquête.

11. LA STRUCTURE DU SECTEUR DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES DEPUIS 1968

111. FLOTTES COMPOSEES DE VEHICULES DE MOINS DE 3,5 TONNES.

Pour Bayliss, il était essentiel de savoir si certains opérateurs pour compte d'autrui pouvaient tirer avantage à constituer un parc de véhicules de moins de 3,5 tonnes, afin d'échapper à la nouvelle réglementation. En 1968, il y avait 837.000 véhicules de moins de 1,5 tonnes de poids à vide (3,5 T de poids total en charge), ce qui représentait un chiffre équivalent à 57 % du nombre total des véhicules du transport de marchandises. L'année suivante ce nombre a atteint 880.000 unités (59 % du nombre de véhicules marchandises), alors que celui des véhicules dont le poids à vide est compris entre 1,5 et 3 tonnes est tombé de 15 à 13 %. Le jugement qui consistait à dire qu'a priori des agents utiliseraient les caractéristiques de la législation de 1968 pour échapper aux contraintes de la réglementation qualitative a pu ainsi être vérifié dans certains domaines. Mais comme à la même époque, la licence de transporteur public existait encore, on peut ajouter que c'est tout autant le contournement des contraintes quantitatives que qualitatives qui pouvait être recherché.

Le nombre de véhicules de moins de 1,5 tonnes de poids à vide a été soumis à d'importantes fluctuations annuelles depuis 1962 et le nombre de véhicules dont le poids est compris entre 1,5 et 3 tonnes a chuté régulièrement tout au long de la décennie. Alors que le nombre de véhicules de moins de 1,5 tonnes à vide correspond à plus de 50 % du nombre total de véhicules routiers de marchandises, l'enquête sur les transports routiers de marchandises, de 1967/1968 montrait que moins de 1,5 % des véhicules de moins d'une tonne de poids à vide était employé à des fins de transport public et que seulement 2 % des véhicules dont le poids à vide est compris entre 1 et 2 tonnes, était utilisé pour du transport public.

Au regard de la taille des véhicules, il existe d'importantes économies d'échelle. L'enquête de 1965 sur les coûts d'exploitation montrait par exemple, qu'il fallait dépenser annuellement plus de 1.000 £ pour assurer le fonctionnement d'un véhicule de moins d'une tonne de poids à vide, contre seulement une fois et demie cette somme pour le fonctionnement d'un véhicule de 8 tonnes de poids à vide.

L'activité des véhicules de moins de 1,5 tonnes à vide est consacrée à la distribution en ville et correspond par conséquent à un faible kilométrage annuel. L'enquête sur les transports routiers de marchandises de 1967/1968 a montré que les transporteurs publics qui possédaient de tels véhicules parcouraient environ 16.500 km par an: rien de comparable avec les 42.500 km réalisés en moyenne par l'ensemble des véhicules. Compte tenu des déséconomies d'échelle qu'entraînent les petits véhicules, c'est seulement sur de courtes distances, donc pour les zones urbaines, qu'ils sont rentables.

Dans ce domaine, pas plus le nombre d'heures de conduite que le mauvais entretien du véhicule ne peut permettre de compenser les

déséconomies provoquées par les petits véhicules, lorsqu'on établit une comparaison avec ceux qui sont utilisés pour les transports de moyenne et longue distances.

A partir des constatations précédentes, Bayliss avance l'hypothèse que si des transporteurs professionnels utilisent des véhicules de moins de 3,5 tonnes pour échapper aux contrôles qualitatifs des licences d'opérateurs, cela se produit plus significativement dans les grandes agglomérations. C'est pour cette raison que l'enquête sur les opérateurs dont la flotte correspond à des véhicules de moins de 3,5 tonnes, a porté uniquement sur la région urbaine de Londres.

Sur les 1.097 agents disposant de véhicules de moins de 1,5 tonnes de poids à vide enquêtés sur la grande région londonnienne, 284 (26 %) possédaient aussi des véhicules de plus de 3,5 tonnes de poids utile et détenaient une licence d'exploitant. Sur le restant (813), seulement 12 transportaient aussi des marchandises pour le compte d'autrui et sur ces 12, seulement 5 exerçaient cette activité à titre principal, c'est-à-dire que plus de 50 % des tonnages transportés par eux l'étaient pour d'autres qu'eux-mêmes.

L'analyse montre donc que les opérateurs professionnels n'ont pas essayé de contourner la législation qualitative en cherchant à exercer dorénavant leur activité avec une flotte de véhicules de moins de 3,5 tonnes. La poursuite d'une activité avec des véhicules des deux catégories à la fois ne pouvait pas s'avérer intéressante, car les contrôles auxquels sont astreints les titulaires de licences d'exploitant s'appliquent à l'ensemble de leur parc.

112. TRANSPORT POUR COMPTE D'AUTRUI REALISE PAR D'ANCIENS TRANSPOR- TEURS POUR COMPTE PROPRE.

Les réticences formulées par les transporteurs professionnels à l'encontre des transporteurs de compte propre qui exercent une activité de compte d'autrui portent sur le fait que ces derniers n'ont pas besoin de couvrir la totalité des coûts spécifiques à cette activité, pour que celle-ci s'avère commercialement rentable pour eux. Les agents pour qui la possession d'un parc propre de véhicules est indispensable à leur activité commerciale, peuvent, c'est l'argument avancé, mettre à disposition leur capacité excédentaire sur la base d'une simple couverture du coût marginal qu'engendre un tel transport. Les transporteurs professionnels redoutent que de telles pratiques conduisent à rendre le secteur instable.

Or, en 1956, à l'époque des événements de Suez, les transporteurs de compte propre reçurent l'autorisation de transporter pour autrui, mais l'Association des Commerçants du Transport Routier (qui regroupait des transporteurs pour compte propre) remarqua à cette occasion que ses adhérents avaient fait peu d'effort pour tirer avantage de cette autorisation. Sur ce point, Bayliss avance l'hypothèse que les surcoûts occasionnés par une activité de transport public chez les commerçants ne sont pas totalement négligeables, surtout si la flexibilité et la disponibilité des moyens de transports s'avèrent des facteurs importants dans la décision d'acquérir son propre parc de véhicules, et si les avantages que procure cette flexibilité et cette disponibilité sont considérablement réduits par l'engagement d'une activité complémentaire de transport professionnel. Mais en 1956, chacun savait qu'il s'agissait d'une

concession de courte durée puisqu'elle avait simplement été adoptée pour faire face à une catastrophe nationale. Rien ne permet de conclure à une réaction de même nature en cas de concession plus longue.

Sous l'ancien régime des licences de transporteur, il était bien sûr possible pour un commerçant de faire du transport pour compte d'autrui, soit en acquérant une licence B qui avait été créée spécialement à cet effet, ou, si une large gamme d'activité avait été prévue, en acquérant une licence A ou une licence contractuelle A : les licences de type A étant d'ailleurs les plus difficiles à obtenir.

Sur les 1.432 anciens possesseurs de licence de transporteur en compte propre qui ont été enquêtés, 85 réalisaient aussi des opérations de transport public avant mars 1970 (soit 6%). Parmi ces derniers, 63 avaient un nombre de véhicules inférieur ou égal à 5 ; 40 d'entre eux consacraient seulement 10 % maximum de leur tonnage à des opérations pour compte d'autrui.

L'enquête a montré que, suite à la mise en oeuvre de la Loi de 1968, environ 15 % des transporteurs privés avaient soit accru leur activité complémentaire de transport public, soit commencé pour la première fois à offrir ce genre de prestation. Environ les 4/5 de ces 15% détenaient en général une flotte d'au maximum 10 véhicules, mais les ratios montrent que le transport public reste encore pour eux une activité occasionnelle.

Sur les 211 opérateurs de compte propre concernés par une augmentation des activités de transport pour compte d'autrui, 155 (soit 11 % des personnes enquêtées) ont déclaré avoir commencé le transport public juste après la mise en place des licences d'opérateur. Presque les trois-quarts utilisaient au plus 6 véhicules et ne transportaient pas plus de 10 % de leurs tonnages à des fins publiques.

L'analyse des réponses de ceux ayant fourni des données chiffrées en tonnages montre qu'environ 2 % des tonnes transportées par des transporteurs privés en 1970 concernaient du transport public. Or les transporteurs de compte propre qui réalisaient déjà du transport en compte d'autrui avant mars 1970 ont maintenu, en 1971, leur activité de transport public au même niveau qu'en 1970. En 1971, cela ne représentait plus que 0,5% du total des tonnages réalisés par les transporteurs de compte propre. On peut donc conclure que 1,5% des tonnages transportés en 1971 par les transporteurs de compte propre ont été des trafics de transport public, qu'ils n'auraient pas réalisés si la Loi de 1968 n'avait pas été mise en place.

L'enquête de 1967/1968 sur les transports routiers de marchandises montrait qu'à l'époque le tonnage transporté par les transporteurs de compte propre était supérieur à celui transporté par les transporteurs de compte d'autrui. En considérant une même valeur de l'indicateur pour 1971 (ce qui reflétait pratiquement la réalité), les 1,5 % de trafic supplémentaire réalisés en compte d'autrui par les transporteurs de compte propre correspondaient à un peu moins de 2 % du total des tonnages acheminés par les transporteurs publics.

On constate que 3% des enquêtés ont accru leur activité de transport public depuis mars 1970 ou l'ont engagée pour la première fois à cette date et la pratiquent régulièrement depuis. Pour ces agents, leur prestation pour autrui consiste principalement à effectuer des trajets particuliers suivant la demande, plutôt que des transports réguliers. Les

trois-quarts déclarent qu'ils effectuent des transports à la demande et les autres ne s'occupent que des frets réguliers de retour, confiés par des personnes ou des entreprises.

La plus grande partie (environ 90 %) des opérateurs pour compte propre qui ont débuté ou augmenté une activité de transport public après mars 1970, l'ont fait sur de courtes ou moyennes distances et pour des opérations de bout en bout, sans déchargement en route.

113. LES ENTREES ET SORTIES DANS LA BRANCHE.

1131. LES NOUVEAUX ENTRANTS.

Dans leur rapport d'activité annuelle, les autorités compétentes indiquent le nombre de licences octroyées à de nouveaux agents. Entre 1962 et 1968, cela s'est traduit par 60.000 distributions annuelles. A partir de 1968, les véhicules de moins de 3,5 tonnes de poids en charge ne sont plus tenus de circuler sous licence et le nombre de nouvelles demandes est descendu à 27.250 en 1969. En 1971, première véritable année de fonctionnement du système des licences d'opérateur, le nombre était de 26.500.

Le fait que les chiffres de 1971 sur les nouvelles licences d'opérateur soient légèrement inférieurs à ceux correspondant aux licences de transporteur de 1969 est significatif de ce que les deux comptes sont énormément surévalués.

Premièrement, les agriculteurs qui payaient une taxe spéciale "F" aux Contributions Indirectes et qui, en contrepartie étaient auparavant dispensés de posséder une licence de transporteur, furent tenus d'avoir une licence d'exploitant à partir de mars 1971.

Deuxièmement, beaucoup de détenteurs de licences de transporteur négligèrent de les échanger contre des licences d'exploitant pendant la période prévue à cet effet et furent donc considérés, après coup, comme des nouveaux entrants dans le secteur.

La distribution des licences d'exploitant aux agriculteurs signifie que presque 27.000 véhicules de plus de 3,5 tonnes ont été ainsi soumis pour la première fois au système des licences.

La procédure ne comportait aucune distinction entre les agriculteurs et les autres nouveaux suffragants, mais les autorités compétentes ont essayé de dresser une liste du nombre d'attributions de licences faites aux assujettis à la taxe "F". Une analyse de 480 nouvelles licences données à des agriculteurs sur 11 zones de distribution de licences a montré que presque 90 % des agents n'avaient qu'un véhicule et que la taille moyenne des parcs était de 1,18 véhicule. Une taille moyenne du parc de 1,18 et un total de 27.000 véhicules soumis à la procédure de demande de licence impliquait que 22.900 agriculteurs auraient dû se retrouver parmi les 26.599 nouveaux opérateurs en 1971. Le chiffre estimé est à l'évidence trop important comparativement au total des nouvelles licences distribuées, si bien qu'il y a de fortes raisons de penser que de nombreux agriculteurs ont négligé de prendre une licence d'exploitant.

En effectuant divers recoupements, Bayliss arrive à estimer que, sur l'année 1972, on a 10.500 "nouveaux" opérateurs. En fait, 7.000 d'entre eux seulement sont de véritables nouveaux entrants dans la branche, les 3.500 autres représentent des ayant-droits retardataires (agriculteurs en particulier).

1.500 nouveaux opérateurs, pris parmi les 10.500 ont été enquêtés et l'analyse montre qu'environ 40% d'entre eux assurent principalement des transports pour autrui. Le nombre des nouveaux opérateurs professionnels entrés dans le secteur, au cours de la période des douze derniers mois, fut approximativement de 3.000. Et ce nombre représente environ 6 % du nombre total des transporteurs publics recensés à la fin de l'année 1969.

L'échantillon des 1.500 nouveaux opérateurs de transport semble indiquer que le nombre moyen de véhicules possédés par chaque authentique nouveau transporteur professionnel est de 1, contre 2,7 pour les transporteurs en compte propre. Un taux de 1,6 signifie qu'avec 3.000 véritables nouveaux transporteurs professionnels arrivant sur le marché, le nombre correspondant de véhicules est de 4.800. Cela représente 2 % des 225.000 véhicules utilisés par les transporteurs publics, chiffres estimés pour 1971.

En fait, 249 personnes sur les 1.500 étaient d'authentiques nouveaux opérateurs. Sur les premiers, 137 (55 %) réalisaient des transports pour autrui, mais parmi eux, seulement 108 (43 % du total) transportaient plus de la moitié de leur tonnage pour le compte d'autrui. Bien que plus de la moitié des nouveaux arrivants enquêtés aient déclaré réaliser des transports pour compte d'autrui, en terme de tonnage total transporté par les 249 nouveaux opérateurs, cela ne correspondait qu'au 1/3 de leur activité totale.

1132. LES SORTANTS DU SECTEUR.

Le faible niveau de faillites constaté dans le secteur des transports routiers de marchandises a souvent été présenté comme la conséquence d'une absence de concurrence excessive. Toutefois, il est évident que dans une telle activité de services, où les niveaux de stocks et de crédits sont très bas, les déclarations de faillite sont plutôt inhabituelles lorsque des opérateurs sont amenés à cesser leur activité. Aussi, il est généralement admis que l'analyse des rétrocessions de licences offre une meilleure approximation du nombre d'opérateurs qui abandonnent le secteur.

Bayliss utilise les données de l'Enquête Permanente sur les Transports de Marchandises pour évaluer les sorties du secteur. En 1971, sur les 7.430 licences prélevées au hasard, on considéra que 333 d'entre elles correspondaient à des licences non utilisées. Mais il arrive fréquemment que des opérateurs n'informent pas les autorités de leur cessation d'activité. Les questionnaires envoyés aux opérateurs ont montré qu'on pouvait estimer à 1% ce poids des licences non rendues. Ainsi globalement, c'est 5,5% des licences qui ont été, soit restituées, soit sont restées sans usage.

Sur les 333 licences précédentes, 267 étaient exploitables statistiquement et Bayliss estima que l'échantillon était suffisamment représentatif. 191 opérateurs possédaient des licences de type A ou B

(c'est-à-dire étaient des transporteurs professionnels) et 57 avaient des licences de type C (c'est-à-dire étaient des transporteurs pour compte propre). Le nombre de propriétaires de licences d'opérateurs transportant majoritairement pour autrui était estimé, en 1971, à 55000, sur un effectif d'approximativement 110000 détenteurs de licences d'exploitant, ce qui représente 50% du total.

En prenant pour référence la proportion d'opérateurs professionnels parmi les opérateurs ayant restitué des licences, et la proportion d'opérateurs professionnels parmi les détenteurs de licences d'exploitant, on peut estimer à environ 8% la part des transporteurs professionnels qui ont soit rendu, soit cessé d'utiliser leur licences pendant la période prise en considération.

L'étude des raisons qui ont conduit à la restitution de licences montre, toutefois, que ce taux apparemment élevé de défaillance d'entreprises est trompeur. Les autorités qui attribuent les licences connaissent la raison de ces cessations dans 160 cas parmi les 191 qui correspondent à des retours de licences d'exploitant. On observe que seulement 1/5 des opérateurs quittent réellement le secteur. Un tiers des situations conduisent à une reprise d'activité, sans que la nature de l'activité en question soit connue. La forte proportion d'affaires qui changent d'entité juridique est due en grande partie à la constitution de sociétés anonymes.

Si seulement 1/5 de ceux qui ont restitué des licences sortent du secteur, cela signifie que seulement un peu plus de 1% des transporteurs professionnels ont abandonné leur activité pendant la période considérée.

114. L'ACTIVITE DES ENTREPRISES DE TRANSPORTS PUBLICS.

L'introduction de la licence d'exploitant a permis aux transporteurs routiers professionnels d'accroître librement la taille de leur parc (à condition de respecter la réglementation de 1968), et d'exercer leur activité sur n'importe quel type de marché. Les paragraphes suivants sont consacrés à: la taille des entreprises, la taille des véhicules, la quantité de marchandises transportées, le kilométrage effectué et la nature de l'activité.

1141. LA TAILLE DES ENTREPRISES.

Dans l'enquête de 1965, on constate que presque 40% des opérateurs professionnels ont augmenté la taille de leur flotte au cours de l'année. Dans l'enquête de 1971, le chiffre n'est que de 10%. L'accroissement annuel net moyen du nombre de véhicules pour 1971 fut en fait tout juste supérieur à 1%.

En regard des changements observés au cours des années 1965 et 1971 dans le nombre de véhicules possédés par les transporteurs professionnels, il est évidemment nécessaire de comparer le niveau de la demande dans chacune des deux périodes considérées. Entre 1964 et 1965 le total des tonnages réalisés par les transporteurs routiers professionnels a augmenté de 5%, contre 4% entre 1970 et 1971, si bien que, du point de vue

du niveau général de la demande, on aurait pu s'attendre à un développement équivalent du nombre de véhicules en 1971 par rapport à 1965. Le fait que cela ne se soit pas produit s'explique probablement par l'accroissement de la taille même des véhicules (cf. paragraphe suivant).

1142. LA TAILLE DES VEHICULES.

Les renseignements disponibles sur la répartition de la taille des véhicules utilisés par les transporteurs routiers publics sont fournis par l'Enquête sur les Transports Routiers de Marchandises réalisée par le Ministère de l'Environnement. On constate que, depuis 1962, la taille des véhicules utilisés pour les transports en compte d'autrui s'est accrue de façon significative. Pour ce qui concerne les camions de 5 à 8 T de poids à vide, on passe de 11% du parc en 1962 à 25% en 1968 et 31% en 1971. De même, pour les véhicules de plus de 8T, pour les trois années précédentes, on a respectivement 3% du parc, 10% et 20%. Il est ainsi impossible de tirer la moindre conclusion sur l'effet de la Loi de 1968 sur la taille des véhicules. Si effet il y a eu, cela ne peut être qu'à la marge de la tendance lourde.

Les données de l'enquête de 1971 laissent apparaître qu'il existe une assez faible différence dans la répartition des poids des véhicules, lorsqu'on considère différentes tailles de flottes de moins de 20 unités. Par contre dans les catégories de 21 à 50 véhicules et plus de 50 véhicules, on note une large proportion de véhicules de plus de 8 tonnes de poids à vide (respectivement 28% et 40%). Les opérateurs les plus importants traitant des marchés en extension peuvent tirer avantage de la massification des flux de trafic pour réaliser des économies d'échelle en ayant recours à des véhicules plus grands.

1143. L'EMPLOI DE LA CAPACITE.

Dans le paragraphe précédent, il a été signalé que l'effet sur la taille des véhicules de la Loi sur les Transports de 1968, ne pouvait pas être isolé d'une forte tendance générale. De même une analyse de l'utilisation de la capacité doit tenir compte de tous les facteurs qui influencent cette utilisation, ensemble au sein duquel la Loi sur les Transports de 1968 n'est qu'un élément parmi d'autres. Evidemment, un des plus importants facteurs influençant la capacité est le niveau général de la demande de prestation de transport. Les chiffres sur les tonnages transportés par les opérateurs professionnels pour les années 1968 et 1971 montrent les évolutions suivantes: on passe de 756 M de tonnes transportées à 834 M de tonnes, soit +10%. Dans le même temps, on passe de 3.500 T transportés par véhicule à 3.700 T.

Nous avons vu antérieurement que la non obligation de détention d'une licence pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes, ainsi que l'adoption du système de licences d'opérateurs, en 1970, n'avaient eu qu'un faible impact sur le nombre de nouveaux opérateurs entrant dans le secteur des transports routiers publics. Il a aussi été perçu que la principale raison de l'expansion, chez les anciens transporteurs routiers, provient de l'augmentation de la taille des véhicules plutôt que du nombre des véhicules. Les éléments statistiques permettent de constater que les tonnages transportés par les véhicules des opérateurs professionnels a augmenté. Le

fait que les tonnages transportés par tonne unitaire à vide des véhicules aient diminué n'est pas nécessairement la conséquence de l'expansion mais le reflet des économies d'échelles induites par l'utilisation de véhicules plus gros. On observe en effet qu'en 1968, on a 721 T transportées par tonne de poids à vide de véhicule, la valeur de 1971 est de 648 T, soit -10%. En d'autres termes, il peut s'avérer économiquement avantageux de transporter des marchandises en remplissant un gros camion à 90% plutôt qu'un petit à 100%.

Il n'est pas évident que la Loi des Transports de 1968 ait conduit à la création de capacité excédentaire chez les transporteurs routiers professionnels.

L'enquête sur les coûts d'exploitation de 1965 a permis de collecter des informations sur les tonnages transportés et sur les distances parcourues par les véhicules de flottes de différentes tailles. Sur la période de six ans, de 1965 à 1971, le kilométrage annuel par véhicule est resté plus ou moins stable. Cependant, les véhicules les plus grands ont été utilisés plus que par le passé sur les courtes distances. Ce résultat est aussi établi par les enquêtes du Ministère de l'Environnement qui indiquent une chute de la distance moyenne parcourue par les véhicules de plus de 8 tonnes de poids à vide de 56 à 37 kilomètres, entre 1962 et 1971, dans les transports routiers de marchandises pour compte d'autrui. Il y a eu aussi un accroissement du tonnage moyen transporté par véhicule, mais le tonnage transporté par tonne unitaire à vide a considérablement diminué. Bien sûr, ceci provient de l'accroissement de la taille moyenne des véhicules.

Comme il a déjà été signalé, certains écarts entre les types de flottes de véhicules s'expliquent par les variations dans les tailles de véhicules, surtout pour les parcs de plus de 50 véhicules. Un autre facteur important réside dans le type d'activité. Les données font apparaître que les transports de longue distance se trouvent concentrés chez les gros opérateurs plutôt que chez les petits, ce qui de ce fait réduit relativement le total des tonnages-kilométriques. De même les petits opérateurs, et particulièrement les opérateurs qui ne possèdent qu'un seul véhicule, concentrent leur activité sur le bâtiment et les travaux publics, qui occasionnent de plus gros tonnages que les autres types d'activités. Les tonnages transportés par véhicule dans les travaux publics et le bâtiment, par exemple, sont presque sept fois plus élevés que les tonnages transportés en messagerie, qui est la catégorie où les flottes de plus de 50 véhicules sont les plus nombreuses.

12. LES COÛTS D'EXPLOITATION DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS PUBLICS DE MARCHANDISES.

La décomposition, pour l'année 1971, de l'ensemble des coûts d'exploitation relatifs à des tailles de flotte différentes montre que la proportion des dépenses totales, affectée à chaque type de dépenses est remarquablement uniforme entre les différentes tailles de flottes (à partir de trois véhicules), et la comparaison avec l'enquête de 1965 montre qu'il y a eu relativement peu de changements tout au long des six années. Ainsi, le poste Matériel Roulant correspond à environ 22% du total des frais d'exploitation. Pour l'Entretien, on a environ 8%, pour les Salaires 42%, pour l'Amortissement 10% et pour le reste (location de véhicules, gestion, ...) 18%.

Le rapport de l'enquête de 1965 a fait ressortir que les chiffres moyens, comme les coûts à la tonne et au kilomètre, devaient être interprétés avec les plus grandes précautions, dans la mesure où ils ne prenaient pas en compte des facteurs comme, par exemple, la nature de l'activité exercée. Le coût au kilomètre pour différents types d'opérateurs pourra être comparé seulement si l'on prend soin de différencier les types de travaux réalisés par des parcs importants, de ceux fait par les plus petits. Ainsi, presque 30% des entreprises ne comprenant qu'un véhicule sont spécialisées dans les Travaux Publics, alors que ce chiffre n'est seulement que de 5% dans le cas des entreprises de plus de 50 véhicules. Il en résulte des coûts kilométriques très différenciés d'une catégorie d'activité à l'autre.

En ce qui concerne les données sur les coûts et les recettes moyennes, pour différentes tailles de flottes, on peut constater qu'il y a des relations assez similaires entre les dépenses et les recettes, et que ces relations, en 1971, sont, en moyenne, identiques à celles qui existaient en 1965. Cette constance temporelle des relations entre les dépenses et les recettes implique que les coûts et les rémunérations ont augmenté de la même manière au cours de la période de six ans. Les économies d'échelle croissent évidemment avec l'importance des véhicules. Pour corroborer ce fait, les données permettent de repérer que le ratio coûts sur poids total à vide n'a pas augmenté, entre 1965 et 1971, aussi rapidement que le coût kilométrique (et ceci est valable, quelle que soit la taille des parcs) et, en moyenne, on observe une différence substantielle (de 10% à 60%, selon la taille des flottes).

Au cours de la période de six ans les prix (recettes) par tonnes transportées se sont accrus en moyenne, pour les parcs de plus de deux véhicules, de 46%. On peut rapprocher cette valeur de celle qui fait état de l'accroissement du niveau général des prix de détail, qui a été de 37%, et de celui des prix des services, de 50%. Il faut cependant prendre des précautions pour effectuer de telles comparaisons dans la mesure où elles nécessitent que les conditions générales soient équivalentes pour chacune des deux années considérées. Dans le cas du transport, cela suppose entre autres choses, que les marchandises transportées ne soient pas très différentes, que les distances parcourues et que les conditions de circulation soient équivalentes.

Une des raisons de la variation des dépenses et recettes moyennes entre des flottes de tailles différentes repose sur la spécialisation dans certains types de trafic. On peut dès lors s'intéresser aux données sur les rémunérations et les coûts moyens en distinguant suivant les activités. Il convient de rester vigilant, quant à l'interprétation des statistiques dans la mesure où les salaires des opérateurs ne possédant qu'un véhicule, ainsi que les dépenses de management des entreprises avec deux véhicules, ne sont pas prises en compte. Comme les opérateurs à un ou deux camions ne sont pas répartis uniformément à l'intérieur de chacune des catégories, les données ne peuvent fournir qu'une évaluation approximative, et donc erronée, de la situation. Cependant, on peut clairement constater que les coûts sont nettement plus élevés dans les transports de messagerie, et les transports de vrac pour liquide et pétrole, que dans les autres catégories. Ce sont deux situations qui revêtent une extrême importance pour les opérateurs de grande taille, mais un relativement faible intérêt pour les plus petits. C'est bien le type de produits transportés qui est le principal facteur explicatif de la lourdeur des coûts chez les plus gros opérateurs.

On constate, par ailleurs, qu'en moyenne les coûts représentent 85% des recettes. Si l'on examine la relation coûts-recettes selon les parcs de différentes tailles, on peut s'apercevoir que la répartition dans la classe "toute tailles confondues" est presque identique entre les deux années de référence: 1965 et 1971.

Un des critères les plus fréquemment utilisés pour évaluer les performances d'une entreprise est le taux de rentabilité des actifs. Ce n'est pas ici le lieu d'évoquer les nombreux problèmes que pose cette mesure de la performance économique des sociétés, il suffit de préciser que ce taux sert simplement à comparer des entreprises où on a pris soin de mesurer d'une manière identique les bénéfices et les actifs.

Ceci conduit aussitôt à écarter l'utilisation de la comptabilité publique pour une telle évaluation, dans la mesure où les seuls actifs peuvent être évalués de nombreuses manières différentes, allant de la provision complète des amortissements jusqu'à l'inclusion des actifs corporels à leur prix de renouvellement, augmenté des actifs incorporels. Un problème particulier se pose selon qu'on ait à faire à des actifs loués ou en propriété. Même en situation de marché parfait, cela va affecter le taux de rentabilité, puisque les charges de location intégreront des intérêts pour couvrir les risques du capital emprunté, alors que celui qui est propriétaire de ses actifs espère être rémunéré par le niveau général des profits pour les risques qu'il a pris.

En conséquence, il fut décidé de demander aux opérateurs de fournir une estimation de la valeur de leurs actifs, à l'exception des actifs incorporels, au prix actuel du marché, et aussi de préciser les dépenses en matière de louage et de location de manière à ce que celles-ci puissent être comptabilisées. Les sommes correspondant au louage ont été capitalisées en multipliant leur valeur par 10 alors que les dépenses de location ont été affectées d'un coefficient multiplicateur de 4. Les recettes de louage comme les dépenses de location ont été ensuite retirées des dépenses et un poste de dépréciation, évalué à 15% de la valeur des véhicules, a été introduit à la place. Les opérateurs ne possédant qu'un ou deux véhicules ont été exclus de l'analyse. On peut constater, d'après les données, qu'il y a très peu de différences entre les taux de rentabilité, suivant la taille des opérateurs. Dans chaque classe, il y a toujours plus de la moitié des opérateurs qui obtiennent un taux de rentabilité ne dépassant pas 25%.

Bayliss signale qu'il ne dispose pas de données comparables pour d'autres types d'activités, mais en 1970, le Ministère du Commerce et de l'Industrie avait calculé, sur la base des documents comptables, que le revenu net représentait en moyenne de 14,2% de la valeur des actifs nets pour des entreprises du secteur des services, non cotées en bourses. Dans le cas des Transports et Télécommunications (avec exclusion du transport maritime) le chiffre était de 14%. Des calculs similaires, effectués dans le cadre de la présente étude, ont conduit à des résultats moyens qui cachent en fait d'énormes écarts existant au niveau des taux de profits réels.

Les investissements entre 1967 et 1970.

Depuis 1967, l'Office des Statistiques du Commerce réalise chaque année une enquête sur les dépenses en capital d'un échantillon de transporteurs routiers professionnels. Deux groupes d'opérateurs sont distingués: ceux qui possédaient plus ou moins de 20 véhicules en 1966. Les résultats sont fournis à partir de la première année avec quatre échantillons successifs d'opérateurs. L'office des Statistiques du Commerce

analyse simplement les informations au niveau des prix courants, mais, afin de pouvoir faire des comparaisons pluriannuelles significatives, les chiffres ont été convertis en prix constants 1967 au moyen d'indices officiels. Il n'est pas d'indice parfait pour ce qui concerne les "Autres dépenses en capital", mais pour ce qui est des bâtiments et des véhicules, on peut les considérer comme exacts.

Dans le groupe des opérateurs possédant les flottes de plus de 20 camions, les investissements en véhicules (qui représentent de loin le poste le plus important) ont régulièrement décliné tout au long de la période de quatre ans, alors que le même phénomène ne s'est produit qu'au cours des deux dernières années dans l'autre groupe. Par opposition, les autres formes d'investissements se sont généralement développées pendant la période.

Etant donné l'accroissement de la taille des véhicules sur la période, et le fait que les gros véhicules sont relativement plus coûteux que les petits, on peut prévoir une chute de l'investissement en ce domaine; mais par ailleurs les opérateurs ont aussi augmenté la capacité totale de leur flotte.

On admet généralement que l'investissement est fonction des perspectives d'avenir que pressentent les entrepreneurs. On doit toutefois considérer que même si les données sur l'investissement ne prêtent pas à l'optimisme, le peu de changements constatés laisse à penser qu'il n'y a pas de véritables inquiétudes à propos du nouveau système des licences d'exploitant.

En conclusion de l'étude, Bayliss présente les principaux points importants qui ont été mis en évidence:

(1) Aucune trace d'une utilisation accrue des véhicules de moins de 3,5 tonnes de poids total en charge par les opérateurs professionnels pour éviter les contrôles qualitatifs attachés aux licences d'exploitant.

(2) L'accroissement des tonnages transportés pour le compte d'autrui par des opérateurs dont l'activité porte principalement sur du transport pour compte propre n'a pas dépassé 2% du total des tonnages transportés pour autrui en 1971.

(3) Aucune trace d'une entrée massive de nouveau arrivants dans le secteur des transports routiers professionnels de marchandises.

(4) Pas de phénomène significatif de sortie du secteur de la part des opérateurs professionnels.

(5) Aucune indications tendant à prouver que les transporteurs professionnels ont augmenté la taille de leur flotte en fonction de l'accroissement de la demande.

(6) En 1971, les taux de profit ont été quasiment équivalents à ceux de 1965.

(7) Les coûts et les charges ont augmenté au même rythme, et sont restés conformes à l'accroissement des prix entre les années 1965 et 1971.

(8) Finalement, la crainte que pouvait occasionner pour l'avenir l'instauration du système des licences d'exploitant n'a eu que peu d'influence sur le niveau des investissements.

2. LE RAPPORT DU COMITE FOSTER.

Nous avons eu l'occasion de présenter ce rapport dans le chapitre trois, relatant alors les nombreuses recommandations faites par le Comité en vue d'améliorer le nouveau système de licences. Si l'essentiel du document est consacré aux aspects réglementaires, l'un des chapitres présente une intéressante analyse de la situation du secteur des transports routiers de marchandises sur la période 1967-1977, qui s'appuie sur les statistiques officielles et les résultats de quelques enquêtes réalisées au milieu des années 70. Ces réflexions sont évidemment à la base des conclusions ultérieures du Comité, dont celle qui précise que le nouveau système des licences d'exploitant, mis en place par la loi de 1968, est "fondamentalement sain".

La partie du document que nous nous proposons d'analyser plus à fond présente et interprète l'évolution de huit paramètres qui caractérisent le secteur des transports routiers de marchandises. De manière non systématique, le Comité fait référence à l'impact de la réglementation sur l'état économique et l'évolution du secteur.

21. L'EVOLUTION DU NOMBRE DE VEHICULES.

Si l'on considère la période 1973-1977, et l'ensemble des véhicules dont l'utilisation est spécifiée sur les licences d'exploitant, on observe une hausse de leur nombre jusqu'en 1975, puis une vive décroissance: de 546.800 en 1973, on passe à 563.300 en 1975 pour retomber à 480.600 en 1977. Ces données globales reflètent très imparfaitement ce qui se passe, puisqu'on fait abstraction des différents types de camions.

Une première opération pertinente consiste à distinguer les véhicules articulés des camions ordinaires. On constate que la chute observée de manière générale dépend, en fait, à peu près uniquement de ces derniers. Après une stabilisation autour de 460.000 en 1974 et 1975, leur nombre s'effondre: 433.300 en 1976 et 379.000 en 1977. Le nombre des véhicules articulés reste stable autour de 100.000 pendant la même période, en notant toutefois que la courbe qui retrace l'évolution de leur nombre passe aussi par un maximum en 1975, avec 104.400 véhicules et s'établit à 101.500 en 1977.

Une partie de l'explication de cette baisse est imputable, pour 1977, à une modification apportée à la procédure d'enregistrement statistique. Celle-ci a consisté à ne plus prendre en compte certains véhicules, mentionnés sur des licences non renouvelées, et dont on ne trouvait trace nulle part ailleurs, sur d'autres licences. On a supposé que ces camions avaient été retirés de la circulation, si bien qu'on arrive à près de 30% de véhicules en moins pour l'année, soit environ 55.000 camions. Cela signifie, du même coup, que le nombre de véhicules circulant effectivement sous licence d'exploitant a été surestimé durant la période étudiée (car certains opérateurs sortant du secteur ont omis de le signaler aux autorités) et cela rend moins spectaculaire la baisse, a priori

importante, que l'on constate sur les années 1976 et 1977. Pour le Comité, la faible diminution observée du nombre des véhicules articulés entre 1975 et 1977, serait compensée par une augmentation de la capacité des semi-remorques et une utilisation plus rationnelle de ces dernières.

Plus fondamentalement, lorsqu'on distingue les camions suivant leur poids total en charge, l'évolution est très instructive. Qu'il s'agisse des camions ordinaires ou des véhicules articulés, leur nombre n'augmente sur la période que pour des poids totaux en charge supérieurs à 28 tonnes. De manière générale, plus les véhicules sont petits, plus leur nombre chute et ce phénomène est surtout valable pour les camions ordinaires de 3,5 à 11 tonnes. Pour ce qui concerne les véhicules articulés de plus de 28 tonnes, leur nombre a presque doublé, de manière régulière, passant de 40.500 camions en 1973 à 75.700 en 1977. Dans la même catégorie, le nombre des camions ordinaires passe de 4.300 en 1973 à 10.800 en 1977.

Malgré cela, il est indéniable que la diminution globale du parc total depuis 1973 se traduit par un recul au niveau de la souplesse dans l'utilisation de la flotte. Le phénomène est, semble-t-il aggravé par l'augmentation de l'âge moyen des camions: fin 1977, si 16% des véhicules ont moins de deux ans, 16% ont plus de neuf ans, même si l'année 1977 fait apparaître une légère amélioration. La récession économique générale et la forte hausse des prix des camions de plus de 3,5 tonnes, qui ont presque triplé entre 1973 et 1977, expliquent le retard qu'ont pris les opérateurs pour remplacer leur matériel, dans des délais normaux.

22. LES DETENTEURS DE LICENCES D'EXPLOITANT.

Les rapports annuels des autorités compétentes en matière d'attribution des licences font état des données suivantes, en ce qui concerne les licences d'exploitant: en 1971, il y en a 121.300. Leur nombre s'accroît rapidement les deux années suivantes (environ 10.000 de plus par an), pour plafonner en 1975 à 143.100. Ensuite, on note une légère diminution, pour arriver à 138.100 en 1977. Cependant, ces valeurs ne prennent pas en compte l'ensemble des opérateurs. En effet, certains d'entre eux ont des bases dans plusieurs zones de trafic et, de ce fait détiennent plus d'une licence. Le Département des Transports permet d'avoir une estimation du nombre des opérateurs entre 1973 et 1977. Passant de 131.400 en 1973 à 145.500 en 1975, leur nombre diminue ensuite et tombe à 124.400 en 1977.

Le Comité utilise, pour expliquer la diminution plus forte qu'on observe entre 1976 et 1977, le même argument que précédemment, à savoir que, la procédure d'enregistrement ayant été modifiée cette dernière année, c'est seulement à ce moment-là qu'on a pu prendre la mesure du nombre des exploitants sortis du secteur durant les cinq années précédentes et ayant omis de retourner leur licence aux autorités concernées. Toutefois, si l'on s'intéresse aux licences nouvellement accordées, on constate aussi un mouvement d'abord ascendant, puis descendant: 14.800 en 1972, 18.300 en 1974 et 12.600 en 1977, sachant que ces données incluent des changements de raison sociale et des expansions d'activité à de nouvelles zones de trafic. Cette remarque vaut pour les licences non renouvelées, dont le nombre oscille entre 12.000 et 17.000 par an entre 1973 et 1977. Compte tenu du fait que cette opération inclut pour une part des restructurations d'entreprise et que, d'autre part, des exploitants sortant du secteur ne retournent pas leur licence aux autorités, la signification de cet indicateur est très réduite. Tout au plus constate-t-

or qu'en 1972 et 1973, l'ordre de grandeur est de 6.000 à 8.000, ce qui, toutes choses égales par ailleurs, permet d'avoir une idée de l'impact de la crise, catalysée par la hausse des prix du pétrole.

Sur les 124.400 exploitants en 1977, 56% ne possèdent qu'un seul véhicule, spécifié sur la licence et 88% d'entre eux n'en possèdent pas plus de cinq. Seulement 0,7% du total possèdent plus de 50 véhicules. En pourcentage de la flotte totale de véhicules sous licence qui est de 480.600 camions, cela donne respectivement 14,5% pour les possesseurs d'un seul véhicule, 37,6% pour ceux qui en ont de un à cinq et 24% pour ceux dont le parc est supérieur à 50. Si l'on considère plus précisément les camions réfrigérants et les camions-citernes, on note que les petites exploitations sont moins nombreuses dans ces secteurs spécialisés: respectivement 17% et 19% de la flotte appartiennent à des opérateurs ayant moins de six camions. De même, les véhicules articulés ne sont pas non plus l'apanage des petites entreprises: pour la catégorie précédente, le pourcentage est de 21% seulement.

De cet ensemble d'information sur les exploitants, le Comité tire la conclusion que de nombreux observateurs se sont trompés en prdisant une atomisation du marché, du fait d'un accès à la branche prétendument moins contrôlé. De fait, il est vrai qu'entre 1973 et 1977, le nombre des petits exploitants (1 à 5 véhicules) est resté autour de 88% du total et que leur poids dans l'ensemble de la flotte n'a guère oscillé aux environs de 37-38%. A l'inverse on peut dire que le nouveau système n'a pas favorisé spécifiquement les entreprises de tailles plus conséquentes, de manière à permettre une meilleure rentabilité et une meilleure compétitivité extérieure. Il est vrai que tel n'était pas le but du système mis en place en 1968.

23. LE COMPTE D'AUTRUI ET LE COMPTE PROPRE.

La loi de 1968 a supprimé la pertinence de ce clivage et le Comité Foster a dû faire une étude complémentaire (conjointement avec la Commission Price, chargée au même moment d'enquêter sur la fiscalité et les coûts des entreprises soumises aux licences d'exploitant) pour essayer d'estimer l'évolution des parts respectives du secteur public et du secteur privé. De cela il résulte qu'en 1977, le secteur public comprend environ 46.400 exploitants (à rapprocher des 124.400, soit 37% du total) et 189.000 véhicules (parmi les 480.600, soit 39% du total). Notons que les ordres de grandeur précisés dans le point précédent, relativement à la structuration du secteur se retrouvent à l'identique dans le cas présent.

L'enquête tentait de faire apparaître les principales raisons de l'attachement des chargeurs au compte propre. Les deux critères les plus souvent cités furent la fiabilité et la maîtrise des opérations, loin devant les critères financiers. Mais, dans le même temps, les deux-tiers des exploitants pour compte propre déclaraient réaliser aussi des transports pour compte d'autrui, et quelques 40% parmi eux avaient une activité régulière de transporteur public. Cependant, les choses doivent être relativisées, si l'on compare le tonnage transporté pour compte d'autrui par ces opérateurs et le tonnage total des transports pour compte d'autrui. Le Comité fait état d'une analyse de J.C. Cooper (Carrying for Others: The Role of the Own Account Operator), dans laquelle ce dernier arrive à la conclusion que seulement 2,7% du tonnage total sont le fait des transporteurs pour compte propre, ce qui dénote un statu quo depuis l'étude de Bayliss, relativement à 1970-71. Il résulte de cela que, compte tenu de

logiques d'action différentes (quant à l'utilisation des véhicules et aux investissements réalisés à cet égard) et d'une telle disproportion dans les trafics, ces deux modes ne sont pas strictement concurrents: en compte propre, les exigences du service interne de l'entreprise sont de toute façon prioritaires, face à une activité de transport pour compte d'autrui, considérée comme accessoire.

24. LE TRAFIC.

Sur la période 1967-1977, le tonnage total transporté a diminué de 14% environ (1,65 M de tonnes en 1967 et 1,42 M de T en 1977) et même de 17,5% depuis 1973 (1,67 M de T). Mais le tonnage réalisé par les transporteurs faisant essentiellement du compte d'autrui a augmenté depuis 1967 (+3,9%, passant de 0,74 M de T à 0,77 M de T), même s'il est en régression (-14%) depuis 1973 (0,9 M de T), alors que celui des opérateurs faisant essentiellement du compte propre a fortement diminué (0,91 M de T en 1967, 0,77 M de T en 1973 et 0,65 M de T en 1977, soit -28,5% en 10 ans et -16% en 5 ans). La part du "compte d'autrui" est passée de 44,9% en 1967 à 53,7% en 1973 et à 54,2% en 1977 (à noter cependant que la tendance est irrégulière et se renverse certaines années). Lorsqu'on raisonne selon les catégories de véhicules, les tonnages transportés réalisés par des camions supérieurs à huit tonnes de poids à vide continuent à croître malgré la crise, alors qu'ils diminuent souvent fortement en cinq ans pour des véhicules plus petits.

La forte baisse de la demande de transport dans les secteurs de la construction et des matières premières est à l'origine de la décroissance générale des trafics. Par contre, on note une élévation de la distance moyenne des trajets (45 km en 1967, 54 km en 1973 et 69 km en 1977), car les produits précédents sont majoritairement acheminés sur de courtes distances et, par ailleurs, la période voit des changements dans les systèmes de distribution des produits. Egalement, on observe une tendance à utiliser davantage les autoroutes, plus rapides et plus sûres, au détriment des itinéraires les plus courts.

Si l'on envisage les trafics globaux en tonnes-kilomètres (tkm), on observe une augmentation de 31% sur dix ans, mais seulement de 8,5% depuis 1973 (74,6 MM de tkm en 1967, 90,4 MM de tkm en 1973 et 98 MM de tkm en 1977). La hausse est, là encore plus forte pour les transports principalement réalisés pour compte d'autrui (44,3 MM de tkm en 1967, 58,2 MM de tkm en 1973 et 64,9 MM de tkm en 1977, soit +47,5% sur dix ans et +11% seulement sur les cinq dernières années). La hausse est beaucoup plus faible en ce qui concerne les autres opérateurs: 30,2 MM de tkm en 67, 32,2 MM de tkm en 73 et 33,1 MM de tkm en 1977, soit +10% sur dix ans et seulement 2,5% depuis 1973. Ici encore, la part du "compte d'autrui" s'élargit: 59,4% en 1967, 64,4% en 1973 et 66,2% en 1977, mais il est des années sur la période, où la tendance se renverse, comme pour les tonnages transportés. La même remarque est à faire au sujet des véhicules envisagés pour effectuer les transports: seuls les camions de plus de huit tonnes de poids à vide voient leur trafic augmenter, malgré la crise.

Sur l'ensemble de ce point, le commentaire du Comité Foster reste discret, relativement au système réglementaire. Il semble clair en effet qu'une interprétation en ce sens soit pour le moins hasardeuse, dans la mesure où les décisions des agents sont davantage orientées par les pressions du contexte généré par la crise économique, durant cette période, que par les exigences requises par le système des licences d'exploitant. On

se trouve dans l'incapacité de savoir exactement ce qui aurait pu se passer dans le cadre d'autres réglementations, inspirées par une logique différente.

25. LES EFFECTIFS DU SECTEUR.

La décroissance de l'emploi salarié dans le secteur des transports pour compte d'autrui est continue entre 1973 et 1978: on passe de 225.000 à 189.000 personnes, soit -16% en six ans. Durant l'année 1973, la seule Société Nationale de Fret (National Freight Corporation) s'est séparée de plus de 10.000 de ses employés. Par ailleurs, le Comité fait état de quelques 40.000 salariés qui se sont mis à leur compte durant la période, estimant possible que la diminution générale de l'emploi puisse être tempérée par ce phénomène.

Soulignant la difficulté d'une estimation précise en ce qui concerne le compte propre, le Comité, s'appuyant sur les résultats d'une enquête de 1976, retient le chiffre de 500.000 salariés, ce qui permet de penser qu'environ 700.000 personnes travaillent dans le secteur des transports routiers de marchandises en 1976-77, soit 3% de la population active totale (22 M de personnes). Durant la période, diverses études permettent d'avancer avec prudence que les salariés du secteur sont un peu mieux rémunérés que la moyenne des travailleurs manuels (2 à 12 £ de plus par semaine, selon les opérateurs), mais qu'ils travaillent sept heures de plus par semaine.

26. LA STABILITE DU SECTEUR.

Toujours sur la base d'enquêtes partielles, Le Comité tente de préciser le degré de stabilité du secteur, rappelant la difficulté de connaître exactement le nombre d'entrants nouveaux et de sortants définitifs du secteur (cf. paragraphe 22.), puisque les changements d'entité juridique sont comptabilisés dans la même catégorie. De plus, s'agissant des opérateurs effectuant principalement du compte propre, on ne sait pas si l'abandon de leur licence est dû à leurs opérations transport ou à leur activité principale.

De manière générale toutefois, les données relatives aux enquêtes signalées plus haut, montrent que les entreprises les plus fragiles sont celles de moins de trois ans d'âge et dont le parc n'excède pas cinq véhicules, corroborant en cela les résultats du Comité Geddes (1963) à ce sujet (nous constatons sur ce point que la nouvelle réglementation ne modifie guère la situation antérieure). En fin de compte, sur la base des données dont il dispose, le Comité ne considère pas que le secteur connaît une instabilité plus grande que par le passé. On observe que l'âge moyen des firmes du secteur est de 22 ans. Si l'on distingue suivant la taille du parc, l'âge moyen est de 25 à 30 ans pour les entreprises de plus de cinq véhicules, alors qu'il n'est que de 19 ans lorsque la flotte comprend de 2 à 5 camions, et de 10 ans seulement dans le cas où il n'y a qu'un seul camion.

27. L'ETAT FINANCIER DU SECTEUR.

En la matière, le Comité déplore l'insuffisance notoire de la disponibilité d'informations suffisamment éclairantes, pour porter un jugement un peu affirmé. Dans le secteur du compte propre, la difficulté est incontournable, car la comptabilité des entreprises ne distingue pas les services de transports du reste de l'activité de ces dernières. Par ailleurs, la structure du secteur public est telle (grand nombre de petits opérateurs et peu de grandes entreprises cotées en bourse) que les renseignements portant sur les résultats financiers des firmes sont rares. A cela vient s'ajouter le fait que certains exploitants ont des activités connexes (stockage, magasinage, conditionnement,...) qui sont prises en compte de manière indifférenciée au niveau des résultats.

Pour ces raisons, le Comité a utilisé l'enquête commune avec la Commission Price, pour tirer quelques enseignements, non facilement généralisables cependant, puisque l'échantillon ne comportait que 140 entreprises de transports pour compte d'autrui, ayant une flotte d'au moins cinq véhicules. Les calculs du Comité tendent à montrer qu'après amortissement, les bénéfices des entreprises sont voisins de zéro pour 1977. Le rendement des investissements est quasiment inférieur au taux d'intérêt des emprunts, ce qui n'est évidemment pas un signe de bonne santé financière.

Le Comité souligne le fait qu'il ne s'agit pas là d'un phénomène isolé et que le secteur, comme les autres, a été touché par la récession économique des dernières années. Honnêtement, le Comité Foster pose la question, non résolue, de savoir si des changements apportés dans le système des licences pourraient véritablement aider à l'accroissement des rendements financiers des entreprises ou bien si le seul remède réside en une reprise de l'activité économique nationale.

28. L'EVOLUTION DE LA SECURITE.

Si l'on s'intéresse à l'ensemble des véhicules routiers et à tous les accidents, la tendance générale est à la baisse. Si l'on distingue selon les catégories de véhicules, on constate que ceux dont le poids à vide est supérieur à 1,5 tonnes (dont l'utilisation est subordonnée à la détention d'une licence d'exploitant), sont moins impliqués dans les accidents que ceux dont le poids à vide n'excède pas 1,5 tonnes. On passe de 190 accidents par 100 M de véhicules-kilomètres en 1963, à 88 en 1977, pour les camions de plus de 1,5 T. Pour les autres, les données respectives sont de 267 en 1963 et 119 en 1977.

Par contre, si l'on considère les seuls accidents mortels, le taux d'implication des gros véhicules est double de celui des véhicules légers en 1977. On observe 9,3 accidents mortels par 100 M de véhicules - kilomètres en 1963 et 4,9 en 1977, pour les camions de plus d'1,5 T de poids à vide. Pour les véhicules plus légers, on passe de 5,6 en 1963 à 2,8 en 1977. Il est vrai que, pour les premiers, la tendance à la baisse est plus importante depuis le début des années 70, mais il est d'autres facteurs qui interviennent que la réglementation pour expliquer la diminution des dernières années.

L'étude fait ainsi état d'un pourcentage de parcours sur autoroutes (sur lesquelles les accidents sont moins nombreux pour toutes

les catégories de véhicules) bien supérieur dans le cas des gros camions (22% contre 7% pour les véhicules légers). D'autre part, il suffit également de considérer, en même temps que les accidents mortels, les accidents graves pour constater que la baisse du nombre de ceux-ci s'est effectuée de manière similaire depuis 1969, pour l'ensemble des camions.

De manière générale, c'est la masse des gros camions qui induit des accidents plus graves. Fort heureusement, l'amélioration de la qualité des réseaux routiers, à l'instar de ce qu'on peut observer dans les autres pays de la CEE, a permis une diminution des accidents, malgré un fort accroissement de la circulation. D'autres raisons participent à cette explication: l'amélioration de la conception des véhicules, le port de la ceinture de sécurité, les campagnes de lutte contre l'alcoolisme au volant, etc. Le Comité souligne qu'il est difficile de raisonner en faisant abstraction de tels facteurs, pour ne retenir que les procédures mises en place au début des années 70 (tests annuels de l'état de marche des véhicules et limitation des heures de conduite), en vue d'expliquer les points positifs observés.

Le Comité conclut sur ce point en encourageant les efforts entrepris pour pallier les négligences, relativement à l'entretien des véhicules. Mais plus encore, il juge prioritaire de mener des actions visant à bonifier les comportements des conducteurs, ce qui devrait avoir des effets plus évidents sur le nombre des accidents que des améliorations incessantes apportées aux normes de maintien en état de marche des véhicules. Cette affirmation finale montre bien, selon nous, qu'il n'est pas facile de préciser très nettement les impacts d'une réglementation, alors que de nombreux paramètres socio-économiques se modifient par ailleurs, dans un contexte général de crise économique profonde.

* * *

Si nous avons voulu relater, de manière assez détaillée, ces deux importantes études, c'est pour tenter de montrer que les Britanniques eux-mêmes n'ont pas véritablement trouvé d'arguments décisifs pour valider à coup sûr le système des licences d'exploitant dans les répercussions que ce dernier a pu avoir sur, d'une part la santé du secteur des transports routiers de marchandises et, d'autre part sur les modifications de comportement des opérateurs du marché des transports.

Il est instructif à cet égard de prendre acte de certaines constatations faites dans l'une ou l'autre des études et qui tendent à montrer que, manifestement, les choses n'ont guère été modifiées par l'entrée en vigueur du nouveau système. Par ailleurs, les auteurs présentent, à plusieurs reprises, un certain nombre de raisons qui, selon eux (et selon nous également), tendent à expliquer les évolutions de structure du secteur et qui ne tiennent pas à des mesures réglementaires.

Il n'en reste pas moins vrai que les deux études concluent sur un avis favorable à la nouvelle réglementation. Pour nous, tout au plus, permettent-elles seulement d'affirmer que le nouveau système n'a pas aggravé la situation précédente. Mais chacune de ces analyses possède quelques points faibles qui, à notre sens, ne permettent pas de trancher nettement en faveur du bien-fondé de la loi de 1968.

L'étude Bayliss n'a pas, en particulier, été réalisée avec un recul suffisant, par rapport à la mise en oeuvre effective de la loi de

1968; donc, les premières implications ne pouvaient pas apparaître de manière suffisamment précise pour qu'on pût affirmer grand chose en la matière. L'étude du Comité Foster, quant à elle, analyse la situation durant une période particulièrement mouvementée de l'histoire économique mondiale et il apparaît clairement, au Comité lui-même, que la crise imprime au secteur des transports routiers de marchandises des modifications autrement plus conséquentes que des mesures réglementaires sectorielles, qui ne sont qu'un élément parmi d'autres, auxquelles les entreprises de transport sont quotidiennement confrontées.

II. LE SECTEUR DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES DANS LES ANNEES RECENTES.

Depuis les rapports des Comités Foster et Armitage, il n'y a pas eu de publications synthétiques générales, visant à faire le point sur les impacts du cadre réglementaire actuel sur le secteur des transports routiers de marchandises. Dans la mesure où bon nombre de recommandations émises par ces Comités ont été reprises par des lois ou des règlements au début des années 80, il semble que les pouvoirs publics jugent, en même temps que les études citées et détaillées précédemment, que le système est bon et que, non seulement il ne s'agit plus aujourd'hui de le remettre en question, mais bien au contraire de le conforter.

De plus, le secteur ne connaît pas, dans les années récentes, de difficultés majeures (même s'il ne brille pas pour autant par son efficacité), qui pourraient éventuellement laisser à penser que la réglementation est en cause. Enfin, près de 20 ans après la mise en oeuvre du système, et compte tenu de la remarque précédente, il est sans doute encore moins aisé de déceler des liens de cause à effet dans un contexte où les situations ne sont pas contrastées.

De ce qui précède et du fait que les mesures réglementaires ne sont qu'un des éléments qui conditionnent l'activité du secteur, nous allons mener dans la suite une analyse de ce dernier dans les années récentes qui ne s'attachera pas, sur le fond, à tenter à tout prix de cerner les impacts de la réglementation sur les transports routiers de marchandises.

En effet, l'investigation présente ne consiste pas en un repérage direct, explicite, "quasi mécanique", des effets du système réglementaire des transports routiers sur le secteur économique des transports de marchandises britanniques, tel qu'on l'a présenté dans le point I précédent, à partir des études anglaises. Il s'agit maintenant en quelque sorte d'une macro-analyse visant à dégager, sur un certain nombre de points dépendants des informations et données disponibles, les principales évolutions du mode de transport routier en Grande-Bretagne. Le lien et l'impact avec la réglementation de 1968 vont donc légèrement s'estomper. C'est aussi la conséquence évidente du fait que le système réglementaire a maintenant plus de 15 ans d'âge, et qu'il a acquis sa logique propre de fonctionnement.

Pour mener à bien notre analyse, nous allons reprendre la présentation du rôle des transports routiers de marchandises, que nous avons entrevue dans la dernière section du chapitre 2. Dans cette dernière, nous cherchions avant tout à situer les places respectives de chaque mode de transport terrestre dans le marché intérieur britannique, de

façon à disposer de l'information générale nécessaire à la perception et à la compréhension des développements réglementaires du chapitre 3.

Maintenant, il importe d'analyser plus en détail la façon dont a évolué le seul secteur des transports routiers de marchandises. Cette évolution nous renvoie, d'une part à des caractéristiques du marché intérieur et d'autre part, à des aspects du marché international. Mais auparavant, nous traiterons de deux points plus généraux, celui du rapport entre Compte Propre (CP) et Compte d'Autrui (CA), et celui de l'évolution du parc et de la capacité des véhicules en examinant plus particulièrement les effets de la seule véritable modification réglementaire britannique des transports routiers de marchandises des années 1980, à savoir la Loi sur les Transports de 1983 qui porte à 38 tonnes le poids maximum autorisé en charge.

1. EVOLUTIONS COMPAREES DES ACTIVITES DE COMPTE PROPRE ET DE COMPTE D'AUTRUI.

En guise de transition avec la période 1968-1978, étudiée plus spécialement dans la section précédente, nous nous référerons à l'ensemble des années 1964-1985 pour traiter du rapport qui s'est établi entre les activités de compte propre et les activités de compte d'autrui en Grande-Bretagne.

Tout porte à croire qu'il s'agit là d'une question importante, voire essentielle. Et pourtant, il faut être conscient que cette question n'a de véritable pertinence et de consistance que pour des observateurs français ou européens, attachés à une stricte séparation de ces deux régimes. Au Royaume-Uni, l'esprit de la loi tend à faire de cette question un problème secondaire.

La conséquence la plus funeste pour nous réside dans la difficultés d'analyser de manière approfondie chacune de ces deux formes d'activité.

La plupart des informations disponibles en Grande-Bretagne dans le domaine des transports routiers traitent de l'ensemble des activités, sans distinguer ce qui s'applique au compte propre et au compte d'autrui. Même les chiffres de base fournis sur les trafics de tonnes chargées et de tonnes-kilomètres réalisés, sont basés sur des calculs établis à partir de la notion d'activité principale. C'est en partie sous l'influence de la Communauté Economique Européenne que ces données sont encore produites annuellement.

Nous n'avons bien évidemment pas d'autre solution que d'utiliser ces chiffres, mais nous tenons à souligner qu'une comparaison trop directe avec la France reste dangereuse. En revanche, compte tenu des redressements effectués par les services statistiques britanniques au fur et à mesure des quelques modifications de procédures de comptabilisation, il semble possible d'accorder, du strict point de vue du secteur britannique des transports routiers de marchandises, une certaine confiance aux séries de données que nous allons présenter maintenant.

Nous commencerons par nous intéresser à la répartition des tonnages chargés, puis nous traiterons conjointement de l'effet des trajets, en référence aux tonnes-kilomètres et aux distances moyennes parcourues.

11. LES TONNAGES CHARGES.

Le tableau n°20 contient l'ensemble des informations relatives à la période 1964-1985.

La première constatation que l'on peut faire en analysant ce tableau porte sur la modification en 20 ans de la structure de répartition des tonnages entre compte propre et compte d'autrui.

On est passé d'une situation de 58% en faveur du compte propre en 1964, c'est-à-dire durant la période du "Carriers' Licensing System", à une situation de 52% environ, en faveur du compte d'autrui en 1984-85. Sur ce point, il est clair que les remarques du Comité Geddes de 1965 sur le poids excessif du transport pour compte propre et les freins de l'ancien système au développement du transport routier pour compte d'autrui ont été corrigés par le nouveau "Operators' Licensing System".

En observant plus attentivement les chiffres et en s'appuyant sur les illustrations qui en sont données dans les deux graphiques n°22 et 23 qui l'accompagnent, on peut cependant se poser la question de savoir jusqu'à quel point le changement obtenu correspond, d'une part aux attentes mises dans le système pour remédier à la sur-représentation (relative, comparée à d'autres pays) du compte propre, et d'autre part à la capacité du nouveau système à opérer systématiquement, quel que soit le contexte économique, une meilleure allocation des activités de transport.

Les graphiques des pages suivantes font nettement apparaître plusieurs phases entre 1964 et 1984, et en laissent présager une dernière, à partir de 1983/84.

La première de ces phases se termine en 1968. La tendance à la stagnation des activités de compte propre était bien amorcée depuis 1964, de même que la croissance du transport pour compte d'autrui. Le résultat est que l'écart initial de 16 points entre les parts respectives du compte propre et du compte d'autrui est divisé par deux en l'espace de quatre ans.

En 1968 commence une deuxième période qui se traduit par la poursuite d'une tendance, pour le compte d'autrui, à conquérir des parts de marché au détriment du compte propre.

Mais cette période contient pour le moins deux étapes. Dans la première, il semble que, face à un début de réduction généralisée du fret en 1969, 1970 et 1971, consécutif aux premiers symptômes britanniques de la crise, et suite à la mise en place de la législation libérale sur les transports de marchandises, le terrain soit devenu favorable, soit à un changement de comportement en matière de choix de régime de transport routier, soit à la mise en application effective de tels choix, auparavant contraints par les mesures réglementaires en vigueur. Cette hypothèse s'appuie sur le fait que lors de la reprise momentanée des activités de transport, en 1972 et 1973, c'est essentiellement le transport pour compte d'autrui qui en fut le bénéficiaire.

Ainsi donc, quel que soit le contexte économique, la libéralisation britannique de 1968 semble avoir parfaitement rempli, à court terme, le rôle mécanique et systématique de retour à l'équilibre qu'on lui attribue généralement. La plus grande liberté offerte pour, d'une

part recourir au mode routier et pour, ensuite, opter en faveur du régime le plus favorable selon l'arbitrage individuel du consommateur, a donné aux forces du marché la possibilité de modifier rapidement les poids respectifs du compte propre et du compte d'autrui.

Tableau n°20

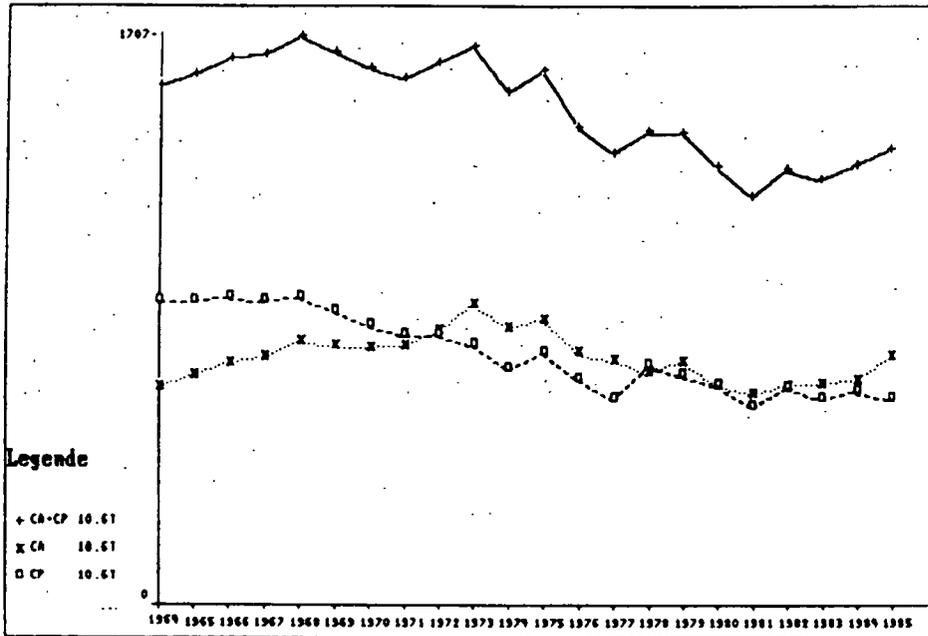
Evolution des tonnages chargés par les régimes compte propre et compte d'autrui, entre 1964 et 1985, exprimée en volume (millions de tonnes) et en parts respectives (%).

	Quantités de tonnes chargées			Pourcentages	
	Compte Propre	Compte Autrui	Total CP + CA	Compte Propre	Compte Autrui
1964	904	655	1559	58,0	42,0
1965	904	686	1590	56,9	43,1
1966	920	721	1641	56,1	43,9
1967	909	742	1651	55,1	44,9
1968	920	787	1707	53,9	46,1
1969	879	779	1658	53,0	47,0
1970	838	773	1611	52,0	48,0
1971	807	775	1582	51,0	49,0
1972	808	821	1629	49,6	50,4
1973	774	898	1672	46,3	53,7
1974	706	831	1537	45,9	54,1
1975	751	851	1602	46,9	53,1
1976	678	756	1434	47,3	52,7
1977	619	734	1353	45,8	54,2
1978	720	700	1420	50,7	49,3
1979	686	730	1416	48,4	51,6
1980	659	658	1317	50,0	50,0
1981	591	635	1226	48,2	51,8
1982	651	659	1310	49,7	50,3
1983	616	664	1280	48,1	51,9
1984	642	678	1319	48,6	51,4
1985	619	748	1367	45,3	54,7

D'une situation de 54% pour le compte propre et 46% pour le compte d'autrui à la veille de la réforme réglementaire, le secteur des transports routiers britanniques est passé à une situation diamétralement opposée en 1973: 54% pour le compte d'autrui et 46% pour le compte propre. Cette période d'ajustement peut paraître longue, mais il ne faut pas oublier que certaines des mesures de la loi de 1968 n'ont été réellement mises en application qu'en 1970.

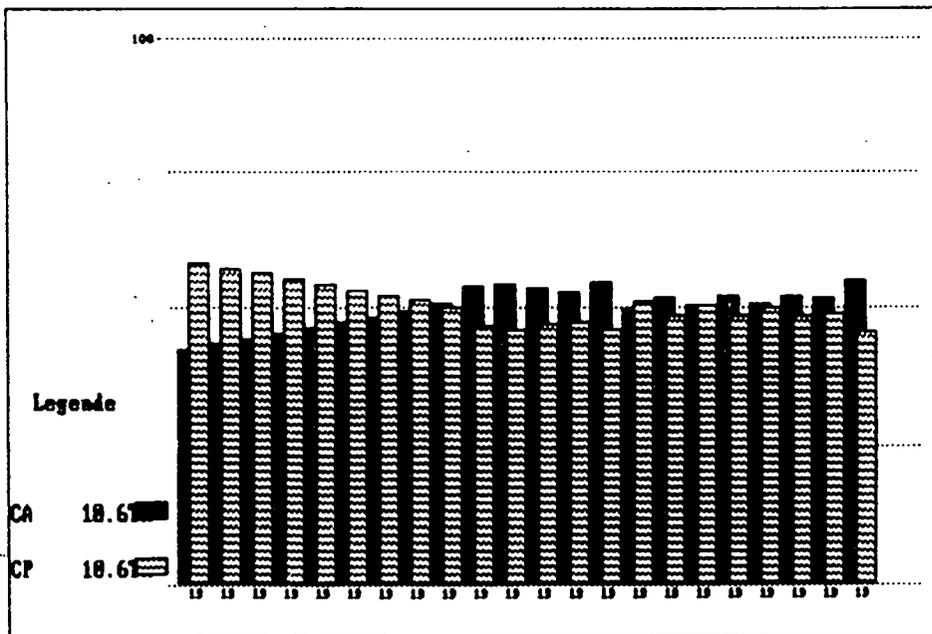
Graphique n°22

Evolution du tonnage chargé par le compte propre et le compte d'autrui (exprimée en millions de tonnes), entre 1964 et 1985.



Graphique n°23

Evolution des pourcentages respectifs des tonnes chargées par le compte propre et le compte d'autrui, en transport domestique entre 1964 et 1985 en Grande-Bretagne.



Dans la deuxième étape de cette seconde période, qui va de 1973 à 1977 et qui est caractérisée par un recul important des quantités transportées par la route (-320 millions de tonnes, soit -19% en quatre ans) l'équilibre de courte période, 54% CA et 46% CP, se maintient. Mais cet équilibre ne sera que provisoire. En 1978, les deux régimes de compte propre et de compte d'autrui se trouvent en position égalitaire: 50,9% pour le CA et 49,1% pour le CP.

Avec l'année 1978 commence une troisième période marquée par un partage plus ou moins égalitaire du trafic entre le compte d'autrui et le compte propre, ce qui manifeste un regain d'intérêt pour ce dernier. Le symptôme de ce changement peut être repéré dans les résultats de l'année 1978. La légère reprise des activités dans les transports de marchandises va entièrement se faire au bénéfice du compte propre. Le phénomène se reproduira, avec toutefois moins d'ampleur, lors de la reprise d'activité qui interviendra, à la fin de cette période, en 1982, après la double récession de 1980 et 1981.

Il apparaît donc qu'à moyen terme le marché a fait marche arrière par rapport au mouvement d'accroissement de la part du compte d'autrui encouragé par la libéralisation, mais amorcé bien avant celle-ci. Entre temps, les conditions économiques se sont profondément modifiées. D'un marché en fort développement, on est passé à un marché en complète récession. Entre 1973 et 1981, la quantité des tonnes chargées par le mode routier, au moyen de véhicules de plus de 3,5 tonnes de poids total en charge, a chuté de 26,7%, ce qui est supérieur à la chute de 21,5% du fret ferroviaire enregistrée entre les mêmes dates.

On peut objectivement se demander si, pendant cette période de forte récession, les transporteurs routiers publics ont réellement eu les moyens de fournir une offre de transport de qualité bien supérieure et/ou à un prix bien inférieur aux transports que certains agents pouvaient s'offrir. Ainsi, après une phase de mise à l'épreuve du transport pour compte d'autrui, certains opérateurs auraient pu revenir au compte propre. Il ne s'agit là que d'une simple réflexion: rien ne permet d'en faire une hypothèse, et encore moins de la valider.

Les faits et l'expérience montrent simplement qu'à moyen terme la libéralisation a conduit à un raffermissement du compte propre. On est alors en droit de se demander si le même état final n'aurait pas pu être obtenu en conservant l'ancienne réglementation.

Il ne s'agit pas pour nous de prétendre que la nouvelle réglementation n'a pas fait mieux que l'ancienne, ce qui au demeurant ne serait que reprendre l'impression que nous ont laissée les études britanniques présentées dans la section précédente. Au contraire, il est possible, qu'à résultat équivalent, la nouvelle réglementation ait été préférable à l'ancienne, en aboutissant à redonner un sain regain d'intérêt pour le compte propre, plutôt qu'à faire persister un recours contraint à celui-ci, faute de ne pouvoir trouver la trace d'une offre équivalente et concurrentielle.

A travers ces quelques remarques nous voulions simplement nous interroger sur la réalité, à moyen terme, de la contribution de la loi de 1968 à la définition de la structure actuelle du marché des transport routiers de marchandises en Grande-Bretagne.

La dernière phase qui semble se profiler depuis 1982/1983, et qui tend à stimuler l'activité de transport pour compte d'autrui, est peut-être à mettre au crédit de la "libéralisation technique", mise en place par les pouvoirs publics en acceptant de porter à 38 tonnes la capacité limite autorisée pour les véhicules de transports routiers. Les gains de productivité que permettent ces nouvelles normes doivent rendre le transport public plus compétitif, et conduire certains chargeurs utilisant du matériel personnel, à opter pour ce régime de transport.

C'est en tous les cas ce qui semble s'être produit, au vu des résultats de 1984 et surtout de 1985. En effet, après deux années de reprise de l'activité dans les transports routiers, le compte d'autrui a atteint le niveau sans précédent de 54,7% des tonnages chargés par la route, en bénéficiant quasiment de l'intégralité de la croissance réalisée ces années-là. En fait, la plus grande partie de cette croissance a pu se faire au détriment, non pas tant du compte propre, mais bien davantage des autres modes et plus particulièrement du rail, bien mal en point à cette période.

Il faut certes toujours prendre avec précaution les derniers résultats statistiques connus, aussi ne parlerons-nous pas, pour 1985, de "record" sur toute la période 1964-1985, mais nous insisterons néanmoins sur le fait que l'évolution est nette et qu'il existe par ailleurs des indices tendant à prouver qu'une réaction rapide du secteur des transports routiers a pu se produire, suite à la loi de mai 1983. Nous aurons l'occasion, dans le prochain paragraphe consacré au parc de véhicules, de faire plus amplement le point sur les effets de cette récente modification réglementaire.

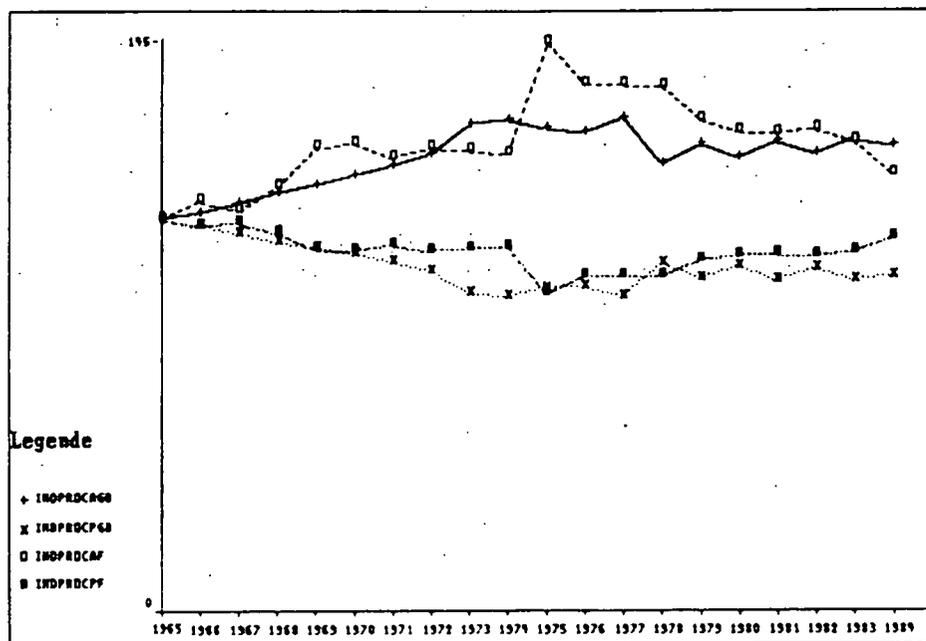
Cette première évocation des changements enregistrés en Grande-Bretagne entre compte propre et compte d'autrui mérite d'être rapprochée des changements que la France a connus à la même époque. Nous employons à dessein l'idée de rapprochement, de préférence à comparaison, dans la mesure où d'une part le transport pour compte d'autrui a toujours été structurellement plus important en Grande-Bretagne qu'en France, même à l'époque où les principes réglementaires appliqués aux secteurs routiers étaient proches, et dans la mesure où, d'autre part la logique actuelle de fonctionnement des deux systèmes réglementaires est très différente.

Le graphique n°24 présenté ci-après illustre une même évolution en France et en Grande-Bretagne entre 1965 et 1984. Le compte d'autrui se développe relativement plus vite que le compte propre jusqu'au milieu des années 1970, puis le phénomène s'inverse jusqu'à l'époque actuelle. On perçoit deux différences entre les deux pays, qui permettent de tirer une conclusion générale.

On constate d'abord que l'effet du premier "choc pétrolier" s'est traduit en France par un processus violent de croissance en volume du compte d'autrui et de décroissance en volume du compte propre, entre 1974 et 1975. Un phénomène semblable s'était produit en Grande-Bretagne entre 1972 et 1973, mais avec une ampleur bien moindre. Doit-on voir là, l'effet d'une crise économique moins brusque, ou l'effet régulateur du système libéral mis effectivement en place en 1970, ou bien encore le fait que le transport pour compte d'autrui, étant plus développé au Royaume-Uni qu'en France, la probabilité pour qu'un changement violent de comportement se produise dans le secteur devienne plus faible? Il est délicat de prétendre qu'une de ces interprétations est la bonne. Il en existe d'ailleurs bien d'autres, et il est possible que plusieurs aient joué en même temps.

Graphique n°24

Evolution des indices base 100 en 1965 des tonnes chargées par les transporteur routiers de compte propre et de compte d'autrui, en France et en Grande-Bretagne.



L'autre différence notable réside dans la tendance plus marquée en France qu'en Grande-Bretagne à une réduction de la croissance du compte d'autrui depuis 1978, et à une augmentation corrélative de la croissance du compte propre.

Globalement, il apparaît que les évolutions sont plus contrastées en France qu'en Grande-Bretagne, en particulier en matière de compte d'autrui.

12. L'EFFET DISTANCE.

La prise en compte des trafics, exprimés en tonnes-kilomètres, permet d'apporter un éclairage intéressant sur la répartition des activités entre compte propre et compte d'autrui en Grande-Bretagne.

Dans le tableau n°21 qui suit, on vérifie la caractéristique qui veut qu'à tonnage équivalent de marchandises, le compte d'autrui transporte celles-ci sur de plus longues distances, et donc qu'il détienne une part plus importante sur le marché des T.Km.

On observe en particulier, qu'en 1964, alors que les transporteurs pour compte d'autrui ne chargeaient que 42% des tonnages, ils effectuaient déjà 55,5% des tonnes-kilomètres.

Tableau n°21

Evolution des tonnes-kilomètres réalisées, entre 1964 et 1985, en compte propre et en compte d'autrui, exprimée en volume (milliards de T.Km) et en parts respectives (%).

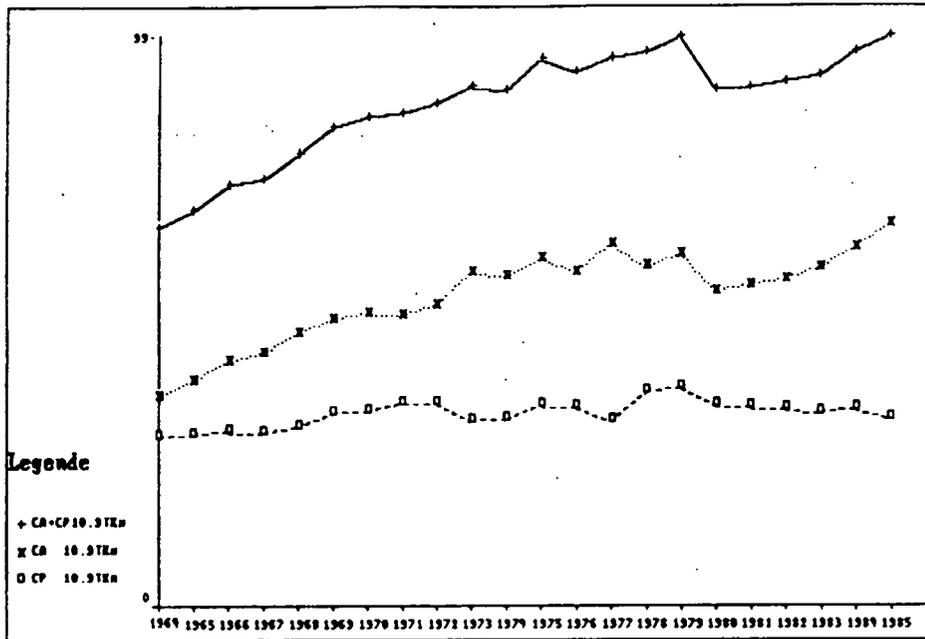
	Quantités de tonnes chargées			Pourcentages	
	Compte Propre	Compte Autrui	Total CP + CA	Compte Propre	Compte Autrui
1964	29,3	36,5	65,8	44,5	55,5
1965	29,6	39,2	68,8	43,0	57,0
1966	30,4	42,8	73,2	41,5	58,5
1967	30,2	44,3	74,5	40,5	59,5
1968	31,2	47,7	78,9	39,5	60,5
1969	33,4	50,0	83,4	40,0	60,0
1970	34,0	51,0	85,0	40,0	60,0
1971	35,3	50,6	85,9	41,1	58,9
1972	35,2	52,3	87,5	40,2	59,8
1973	32,2	58,2	90,4	35,6	64,4
1974	32,3	57,5	89,8	36,0	64,0
1975	34,8	60,5	95,3	36,5	63,5
1976	34,5	58,4	92,9	37,1	62,9
1977	32,2	63,2	95,4	33,8	66,2
1978	37,2	59,1	96,3	38,6	61,4
1979	37,9	61,4	99,3	38,2	61,8
1980	35,0	54,9	89,7	39,0	61,0
1981	34,4	55,8	90,2	38,1	61,9
1982	34,3	56,8	91,1	37,7	62,3
1983	33,5	58,8	92,3	36,3	63,7
1984	34,2	62,3	96,5	35,4	64,6
1985	32,5	66,6	99,1	32,8	67,2

Le graphique n°26, qui présente les trois premières colonnes du tableau précédent, rend plus perceptible la distinction des évolutions respectives du compte propre et du compte d'autrui. Il fait nettement apparaître que le volume des tonnes-kilomètres, réalisé par les transporteurs privés, est resté pratiquement constant sur toute la période. A l'inverse, le volume total et le volume fait par les transporteurs publics, ont fortement augmenté.

Le développement du compte d'autrui s'est fait au rythme moyen de 3,5% par an entre 1964 et 1979 avant de connaître une forte récession de 10,6% en 1980, suite aux difficultés économiques qu'a connues la Grande-Bretagne à cette époque. Après une stagnation de trois ans, la croissance semble repartie en 1984 et 1985 et confirme par là l'effet bénéfique qu'a eu, pour le régime compte d'autrui, l'accroissement jusqu'à 38 tonnes de la capacité autorisée.

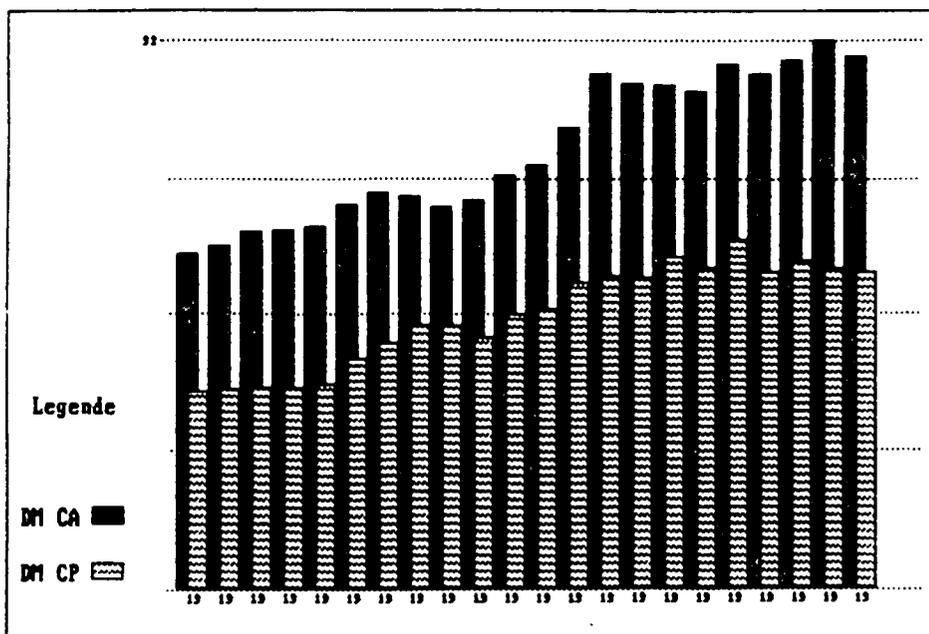
Graphique n°25

Evolution des tonnes-kilomètres effectuées en compte propre et en compte d'autrui entre 1964 et 1985 en Grande-Bretagne, exprimée en milliards de T.Km.



Graphique n°26

Evolution de la distance moyenne parcourue par une tonne de marchandises en transports routiers de compte propre et de compte d'autrui, exprimée en kilomètres.



Les résultats qui viennent d'être présentés pourraient laisser penser que la distance des trajets a dû fortement s'accroître pour le compte d'autrui, et beaucoup moins pour le compte propre. Le calcul des distances moyennes de parcours sur toute la période d'observation, rend cette interprétation caduque. En fait, on constate un parfait parallélisme entre les courbes d'évolution du compte propre et du compte d'autrui et donc, du trafic total. Le graphique n°26 en apporte l'illustration.

Si on prend en compte le rapport entre la distance moyenne de parcours en compte d'autrui et la distance moyenne de parcours en compte propre, on constate que celui-ci retrouve en 1984 sa valeur d'il y a 20 ans : 1,72 fois plus de kilomètres pour le compte d'autrui que pour le compte propre. Ce ratio a diminué de 1968 à 1973, date à laquelle sa valeur était de 1,46 : il a oscillé autour de 1,52 jusqu'en 1982 avant de remonter jusqu'au niveau de 1,7. Il est clair que sur l'ensemble de la période, et ce malgré un accroissement général de la distance parcourue, la libéralisation n'a pas réellement incité les utilisateurs du transport de marchandises à recourir davantage au transport public pour le transport à longue distance.

L'explication est peut-être à chercher dans la structure du parc de véhicules routiers britanniques. C'est une des raisons qui nous poussent à traiter ce point dans le paragraphe suivant. Il est certain que la restriction longtemps maintenue par les pouvoirs publics britanniques d'un poids maximum de 32,5 tonnes des véhicules en charge constitue une entrave au développement du compte d'autrui.

2. LES CARACTERISTIQUES DU PARC DE VEHICULES BRITANNIQUES.

Dans ce paragraphe nous évoquerons en premier lieu et de façon générale, l'évolution récente du parc de véhicules britanniques, ainsi que les usages de celui-ci, en prenant pour base de comparaison les dix dernières années. Ensuite, nous présenterons les conséquences, sur le parc, de la modification législative apportée par la loi du 1er mai 1983.

21. EVOLUTION DU PARC DE VEHICULES.

Compte tenu des informations qui précèdent, nous prendrons deux années de référence pour évaluer l'évolution du parc de véhicules en Grande-Bretagne.

Le tableau n° 22 présente les différences de structure entre le parc actuel et celui du milieu des années 70 et il n'est guère besoin de commenter longuement ce tableau pour faire apparaître l'essentiel des profondes modifications qui se sont produites en l'espace de 10 ans.

Les véhicules de moins de 16 tonnes qui représentaient presque les 3/4 (72,9 %) des effectifs en 1975, n'en représentent plus que la moitié aujourd'hui (50,9 %). En revanche, la part des véhicules de plus de 24 tonnes est passée de 12,5 % à presque 30 %. Quant à la part et au nombre des véhicules de plus de 28 tonnes, les chiffres ont doublé en 10 ans. Face à cet accroissement des capacités unitaires des véhicules, il faut relever

la forte réduction du nombre total de véhicules: on dénombre 128.000 véhicules en moins, soit 23 % du parc.

Tableau n° 22

Comparaison de la composition des parcs de véhicules routiers britanniques en 1975 et en 1985 (Il s'agit des véhicules "rigides" et "articulés" du compte propre et du compte d'autrui réunis).

	1975		1985	
	Milliers de véhicules	%	Milliers de véhicules	%
3,5 - 6*	63,6	11,4	29,6	6,9
6* - 8,5	94,0	16,8	118,3	27,4
8,5 - 11	70,6	12,6	24,4	5,7
11 - 16	179,6	32,1	47,3	10,9
16 - 20	28,8	5,1	82,9	19,2
20 - 24	39,2	7,0	2,0	0,5
24 - 28	14,9	2,7	31,9	7,4
28 - 32	55,8	9,9	19,0	4,4
32 - 38	-	-	76,2	17,6
TOTAL	560,1	100	431,7	100

(* moins de 6 tonnes en 1985 et de 5,5 tonnes en 1975).

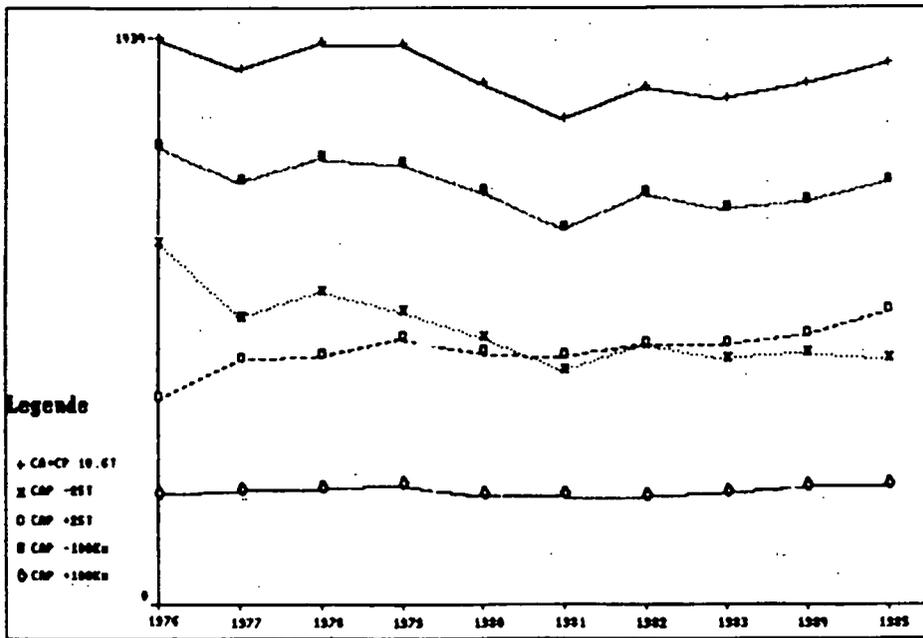
Les deux graphiques qui suivent, complètent la connaissance de l'utilisation du parc total de véhicules routiers britanniques, en montrant l'évolution des tonnages (Graphique n° 27) et des tonnes-kilomètres (Graphique n° 28), effectués entre 1976 et 1985, d'une part par les véhicules de moins de 25 tonnes et ceux de plus de 25 tonnes, et d'autre part par les véhicules qui opèrent à plus de 100 km et ceux qui opèrent à moins de 100 km.

Les quantités de tonnages chargés par les véhicules de plus de 25 tonnes sont pratiquement restées constantes sur la période, à l'exception des deux années extrêmes. A l'opposé, le volume chargé par les véhicules de moins de 25 tonnes s'est effondré en l'espace de 10 ans; de majoritaire qu'il était, avec 64 % en 1976, il est devenu minoritaire avec 46 % en 1985.

On observe aussi une autre tendance à la stagnation, dont la conséquence est légèrement positive, en terme de part relative; c'est celle des transports à plus de 100 km qui concentrent un volume régulier d'environ 300.000 tonnes de fret en Grande-Bretagne, et représentent actuellement 21,8 % du trafic intérieur contre 19,2 % en 1976.

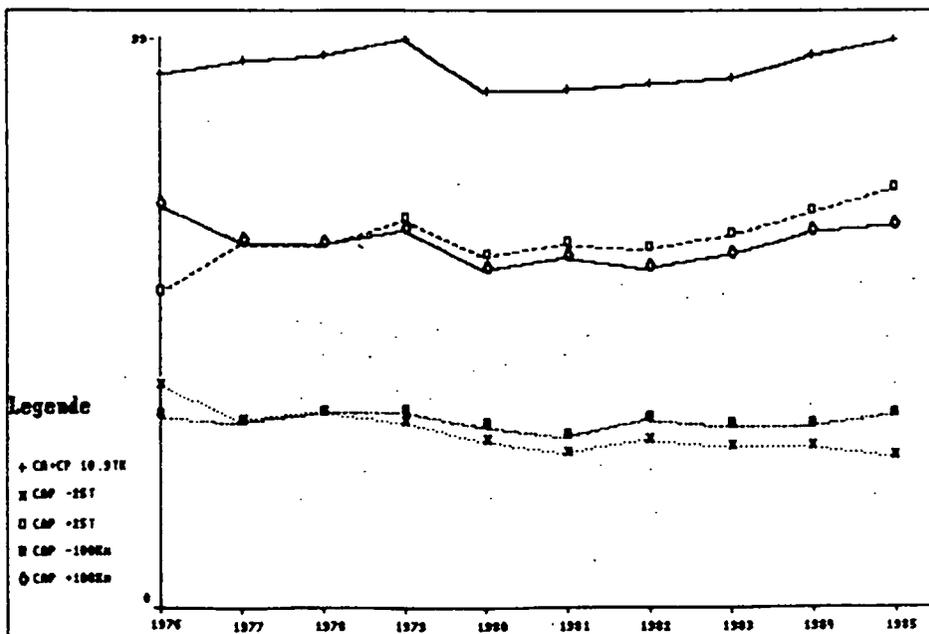
Graphique n°27

Evolution des tonnages chargés (en millions de tonnes), respectivement par les véhicules de plus de 25 T et de moins de 25 T, et pour des distances de plus de 100 Km et de moins de 100 Km.



Graphique n°28

Evolution des tonnes-kilomètres (en milliards de T.Km), effectuées respectivement par les véhicules de plus de 25 T et de moins de 25 T, et pour des distances de plus de 100 Km et de moins de 100 Km.



En matière de tonnes-kilomètres, la répartition des trafics entre les déplacements à plus de 100 km et à moins de 100 km évolue très peu autour d'une valeur moyenne de 66 % en faveur de la première catégorie citée. Il est par ailleurs intéressant de constater la proximité de niveau et d'évolution, d'une part des courbes de tonnes-kilomètres effectuées à plus de 100 km et de trafic des véhicules de plus de 25 tonnes, et d'autre part des courbes de tonnes-kilomètres effectuées à moins de 100 km et de trafic des véhicules de moins de 25 tonnes. On obtient ainsi, à partir du marché britannique des transports routiers de marchandises, l'illustration du fait que les variables "capacité" et "distance" ne sont pas indépendantes.

Avant d'aborder l'impact du développement des plus gros véhicules sur le parc, nous pouvons retracer l'évolution des tonnages et des tonnes-kilomètres réalisés par les camions de plus de 32,5 T. On observe ainsi qu'en 1976, ces derniers représentaient 1 % seulement du trafic en tonnes et en T.Km. Leur part est ensuite passée à environ 10 % en 1983, puis à 25 % en 1984, pour atteindre près de 40 % en 1985.

22. LES EFFETS DE LA LOI DU PREMIER MAI 1983.

Parmi les modifications récentes, et importantes aux yeux des Britanniques, de la réglementation des transports routiers, nous avons à plusieurs reprises signalé le passage de la limite supérieure du poids total autorisé en charge pour les véhicules routiers, de 32,5 tonnes (4 essieux), à 38 tonnes (plus de 4 essieux).

Peut-on considérer que cette mesure, qui va dans le sens d'une libéralisation "technique", va aussi dans le sens d'une plus grande liberté générale du système des transports routiers de marchandises? La question est posée et il n'est pas si facile d'apporter une réponse sans équivoque, quand on sait que, sur ce point, la Grande-Bretagne ne fait que se conformer à une pratique déjà courante dans la plupart des pays européens où la réglementation est jugée par ailleurs plus contraignante.

Une étude récente du Ministère britannique des transports (F.Johnson & P.Wilding "Monitoring 38 tonnes Goods Vehicles" 1986) montre, à travers l'évolution du parc, quels sont les principaux effets de ce changement réglementaire sur le secteur.

Sur les 87.000 véhicules articulés en service au premier trimestre 1983, soit 20 % du parc total de véhicules britanniques, 72.000 étaient classés dans la catégorie limite de 32,5 tonnes. Au dernier trimestre de 1985, le nombre total de véhicules articulés était passé à 90.000, dont 49.000 répertoriés dans l'ancienne catégorie des 32,5 tonnes et 26.000 recensés dans la nouvelle catégorie des 38 tonnes à 5 essieux.

Sur la période, le nombre total de poids lourds a diminué de 3.000 unités. C'est le résultat de la disparition de 6.000 camions "rigides" et de l'apparition de 3.000 camions "articulés" supplémentaires.

Une estimation réalisée en fin d'année 1984 a montré que, sur les 19.000 véhicules de la nouvelle catégorie 38 T, seulement 9.000 étaient réellement des véhicules neufs. Pour près de la moitié, il s'agissait d'anciens véhicules de la catégorie 32,5 T, dont les caractéristiques techniques, permettaient le passage "sans frais" à la catégorie supérieure.

C'était, en quelque sorte, le "stock avant inventaire" des poids lourds "32,5 T", potentiellement "38 Tonne-isables".

Aussi est-il possible de synthétiser les effets à court terme de la réglementation de 1983 sur le parc de véhicules, en disant que sur les 26.000 poids lourds de 38 T en service à la fin de l'année 1985, 12.000 étaient déjà des 38 tonnes "avant la lettre", 15.000 des véhicules neufs, provenant respectivement pour environ 75 % (11.000) et 25 % (4.000) du remplacement, d'une part d'anciens véhicules "articulés" de moins de 32,5 tonnes et, d'autre part d'anciens camions "rigides".

Les auteurs de l'étude signalent que, sur les 15.000 nouveaux véhicules 38 T, plus de 10 % (1.600) sont des poids lourds à 6 essieux (3 pour le tracteur et 3 pour la remorque). Ils rappellent les avantages que cela procure au regard de l'état des chaussées et de leur durée de vie (dans le cas présent, une réduction de 2 à 3 % des dépenses d'entretien et de réfection des routes), mais ils évoquent aussi le fait qu'avec un plus grand nombre d'essieux par véhicule, les transporteurs peuvent remplir plus aisément les camions, sans risque d'infraction aux règlements sur la charge maximale autorisée par essieu. C'est donc un avantage certain pour la gestion "physique" du parc, mais pas nécessairement un avantage économique.

Enfin, ils rappellent qu'en théorie, si on double la capacité des véhicules, leur nombre peut être réduit de moitié. Selon ce principe, ils évaluent qu'en l'absence de modification de la réglementation, c'est-à-dire sans l'accroissement de 20 % de la capacité unitaire des véhicules, grâce au passage du PTAC de 32,5 tonnes à 38 tonnes, il aurait fallu recourir à 3.000 véhicules supplémentaires en 1984. Ils estiment que pour 1985, le chiffre aurait été de 5.000.

Ainsi, la tendance à la réduction du parc de véhicules se confirme. Elle devrait se poursuivre du fait de cette nouvelle réglementation, laquelle prend en quelque sorte le relais des facteurs économiques exogènes aux transports (cf. la nouvelle organisation du transport, analysée en termes de rationalisation, relativement à la productivité générale des entreprises), qui expliquaient jusqu'à présent l'essentiel des motifs de réduction et de réorganisation de l'offre de transport routier de marchandises.

3. LES ENTREPRISES ET LES COÛTS.

La caractéristique du système libéral britannique en général et en matière d'activité des transports routiers de marchandises en particulier, se traduit par le fait que les autorités cherchent à intervenir le moins possible dans le fonctionnement des entreprises. Celles-ci sont responsables de leur gestion et souveraines de leurs actes économiques. Le corollaire pratique de cette conception conduit l'administration à restreindre autant que possible la production d'enquêtes et le suivi systématique des résultats d'exploitation des entreprises. En fait, les enquêtes annuelles existantes portent surtout sur des aspects "techniques". L'administration évite d'aborder des questions considérées comme du domaine privé de l'entreprise. La première raison à cette restriction de l'information est simple: la démarche administrative d'enquête périodique est mal acceptée par les entreprises à qui les pouvoirs publics prétendent offrir par ailleurs les conditions d'un fonctionnement libéral. La seconde raison relève de la plus élémentaire logique: à quoi servirait-il de produire des données dans un champ déterminé, si l'administration ne se fixe pas d'objectifs particuliers à atteindre et ne désire pas intervenir dans le système?

Nous avons pris conscience de cette situation en consultant les statistiques officielles disponibles en Grande-Bretagne. Nous en avons eu par ailleurs la confirmation auprès de nos collègues chercheurs britanniques de l'"Institute for Transport Studies" à Leeds. Eux-mêmes évitent de se lancer dans la production d'études nécessitant des enquêtes sur ce sujet auprès des entreprises, et s'ils le font, c'est sur la base d'un petit échantillon avec uniquement des objectifs qualitatifs. Pourtant, il s'agit bien, dans leur cas, d'enquêtes ponctuelles qui n'ont rien à voir avec la procédure d'enquête administrative.

La technique d'enquête ponctuelle est aussi en définitive celle qui est la plus fréquemment employée en Angleterre par les pouvoirs publics lorsque le besoin se fait sentir d'une meilleure connaissance du secteur des transports de marchandises. Les rapports Geddes et Foster sont là pour l'attester. De telles commissions ad hoc ont précisément pour rôle de lancer des enquêtes spécifiques dans le but de compléter les informations les plus usuelles. Le rapport Foster avait pour sa part pris la peine de signaler dans son annexe C (pages 138-139) quelles étaient les carences des statistiques régulières produites par le Ministère britannique des transports. Mais, et c'est là une chose tout à fait significative, les remarques ne portaient que sur une plus grande précision à apporter aux données existantes en matière d'attribution de licences d'exploitants, ou sur la double extension de l'information à une meilleure connaissance du taux des accidents et à l'évaluation des effets de la réglementation sur la sécurité routière. Nous sommes donc loin des informations qui auraient pu permettre d'évaluer les effets de la réglementation sur la démographie et la santé économique des détenteurs d'"Operators' licensing".

Depuis, aucune enquête n'a été déclenchée sur ce thème par les pouvoirs publics. Le rapport Armitage de décembre 1980 ne consacre, quant à lui, que quatre pages aux conséquences économiques de la réglementation, et plus précisément 14 lignes au secteur du transport routier de marchandises.

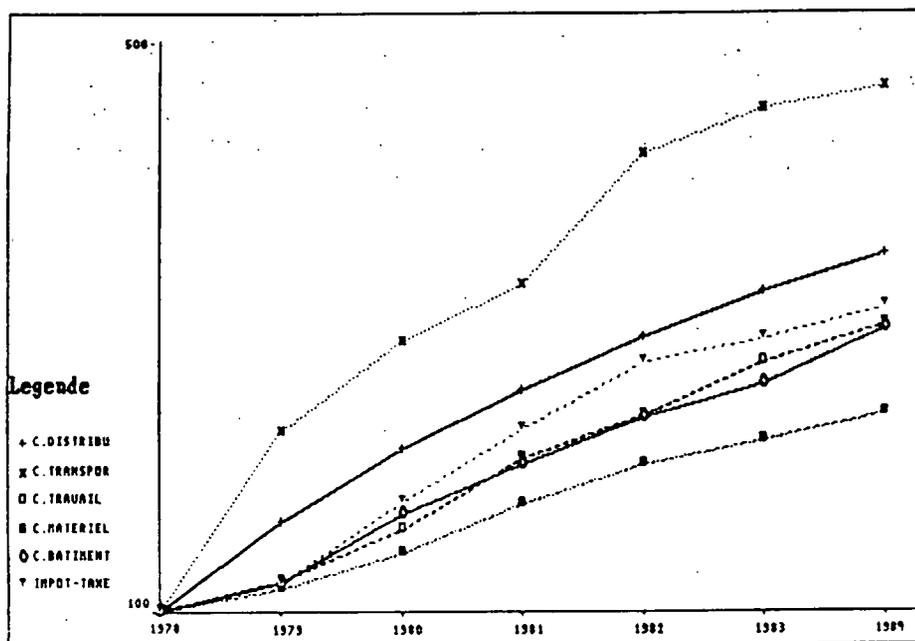
Il est peut-être possible que des données existent au Ministère des Transports britanniques, sur la base de documents plus ou moins confidentiels. Nous n'y avons pas eu accès. Il est clair que nous ne devons pas être les seuls, car à lire les publications 1985-1986 des chercheurs britanniques spécialisés dans les transports routiers de marchandises, nous avons pu constater qu'il était rare de les voir évoquer les points qui nous préoccupent dans cette section autrement que sur la base de leur propre production d'enquêtes. Nous sommes donc réduit à utiliser des informations de seconde main, sans avoir les moyens ni de les vérifier ni d'en mesurer la réelle représentativité à l'échelon national.

Aussi nous ne chercherons pas à nous montrer plus "anglais" que les Britanniques eux-mêmes. Tout au plus, à titre d'exemple, indiquerons-nous, sur la base d'un document d'Alan McKinnon (Les effets de la centralisation des stocks sur les trafics routiers de marchandises en Grande-Bretagne. Département de Géographie ; Université de Leicester, 1986), que depuis 1978, ce sont surtout les coûts de véhiculage proprement dit, qui ont connu la plus forte augmentation relative par rapport à l'ensemble des coûts générés par l'activité de distribution des marchandises. Pour lui, cette forte croissance, qui apparaît nettement sur le graphique n°29, graphique établi sur la base d'un échantillon restreint d'entreprises ("limited samples of firms") et qui dans ces conditions doit être interprétée avec précaution, a été plus que compensée sur la période par les gains générés à partir d'une forte réduction du niveau des stocks. Néanmoins le différentiel d'évolution entre chacun des cinq facteurs (Transport, Travail, Matériel, Bâtiment, Impôts et Taxes) qui intervient dans la structure

des coûts d'exploitation des activités de distribution des entreprises enquêtées est tel qu'il traduit nécessairement, mais avec une plus ou moins grande précision, la réalité tendancielle de la période récente.

Graphique n° 29

Illustration de l'évolution de la structure des coûts d'exploitation entre 1978 et 1984, telle qu'elle apparaît au vu d'un échantillon d'entreprises exerçant des activités de distribution en Grande-Bretagne.



Pour compléter ces informations récentes mais qui restent relatives à une dimension particulière du marché des transports de marchandises, nous pouvons signaler que sur la période complète des 20 dernières années (1965-1984), la croissance des coûts d'exploitation des véhicules se serait répartie, selon les chiffres fournis par l'industrie des véhicules, de la manière suivante :

- . + 53 % pour les véhicules rigides de 12 T
- . + 52 % pour les véhicules rigides de 6,5 T
- . + 40 % pour les véhicules articulés de 32,5 T
- . + 21 % pour les véhicules articulés de 24 T

On retrouve ainsi à la fois une confirmation et une explication des résultats présentés dans le paragraphe consacré au parc de véhicules, qui montraient l'intérêt porté par les transporteurs, entre 1975 et 1985, aux véhicules de plus de 24 tonnes. Depuis, nous savons que le passage du poids maximum autorisé à 38 tonnes a pu modifier cette analyse des coûts d'exploitation.

III. L'ACTIVITE DU MARCHE DES TRANSPORTS ROUTIERS BRITANNIQUES DE MARCHANDISES.

Dans la mesure où tout laisse à penser qu'aucune modification réglementaire touchant aux fondements de la loi de 1968 ne se produira dans les années à venir, on peut avancer l'hypothèse que les évolutions du marché des transports britanniques continueront à se faire essentiellement sous l'influence directe des forces du marché. Dans ces conditions, il nous paraît utile de procéder à l'analyse du marché des transports routiers britanniques sur la période récente 1978-1985, en évoquant tour à tour le cas du marché domestique et celui du marché international.

1. LE MARCHE DES TRANSPORTS ROUTIERS DOMESTIQUES.

Nous avons vu dans le chapitre 2 que, globalement, le mode routier dominait très largement les trois autres modes de transport qui interviennent sur le marché intérieur britannique. Au cours des dix dernières années, il a toujours réalisé à lui seul plus de 82 % des transports exprimés en tonnes, et plus de 55 % des tonnes-kilométriques.

Mais ces chiffres, fournis officiellement par les statistiques britanniques, incluent une estimation des trafics réalisés par les véhicules de moins de 3,5 tonnes. Bien qu'ils fassent entièrement partie du marché des transports routiers de marchandises, ces trafics tendent à surevaluer le poids de la route dans toute tentative de comparaison "objective" qu'on peut être amené à faire avec les autres modes terrestres.

Tentative en effet, dans la mesure où nous avons constaté, dans le chapitre 2, qu'il existait une assez grande spécialisation des modes sur des marchés spécifiques de produits: la caractéristique du mode routier étant de faire de celui-ci le seul mode généraliste. Aussi n'existe-t-il pas de découpage parfait autorisant une comparaison des modes de transport "ceteris paribus". Il semble plus pertinent de procéder, soit à des découpages cohérents, marché par marché (principe que nous avons appliqué dans le chapitre 2, en isolant trois marchés: pétrole, charbon et autres produits), soit à des découpages conventionnels, mode par mode, et c'est ce que nous essayons de mettre en oeuvre dans cette partie consacrée aux activités de transports routiers intérieurs de marchandises, de 1978 à 1985.

11. L'ACTIVITE DES POIDS LOURDS DANS LE TRAFIC INTERIEUR.

La convention adoptée par l'ensemble des pays européens veut que l'on traite des activités du transport routier de marchandises sur la base des véhicules de plus de 3 tonnes de poids total en charge, ce qui correspond, au Royaume-Uni, à la catégorie des véhicules de plus de 3,5 T.

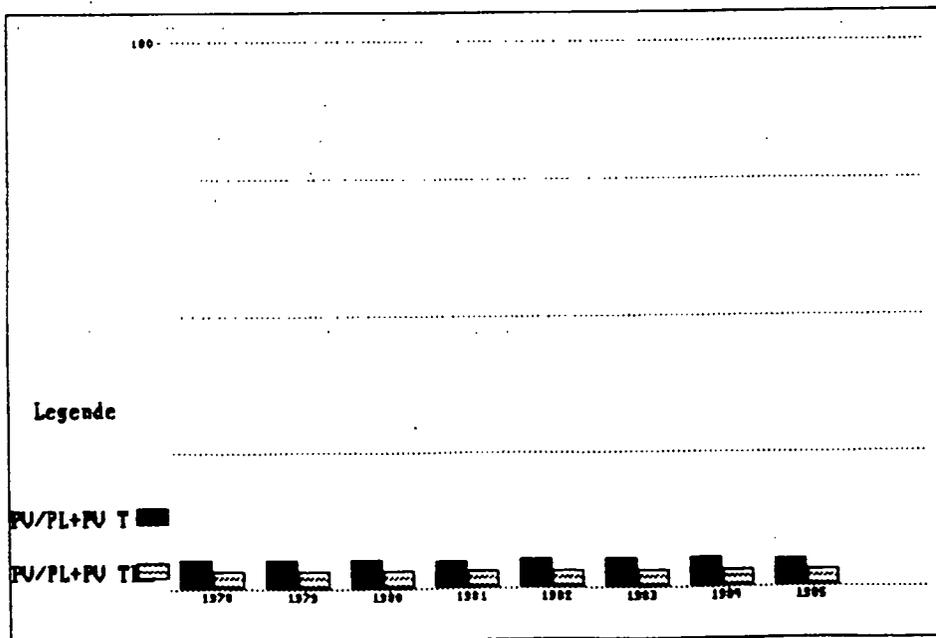
Le graphique suivant situe, pour ce pays, l'évolution, en %, de la part du trafic réalisé par les véhicules de moins de 3,5 tonnes dans l'ensemble des activités domestiques de transport routier de marchandises.

Signalons par ailleurs que les données statistiques britanniques font apparaître que, jusqu'en 1980, le nombre de kilomètres annuels

effectués par l'ensemble des véhicules de plus de 3,5 T. indépendamment des masses et quantités de marchandises transportées, était strictement équivalent à celui réalisé par l'ensemble des véhicules de moins de 3,5 T. soit 20 milliards de kilomètres. Depuis cette date, on observerait un différentiel de 10 % environ en faveur des plus petits véhicules : 23,6 milliards de Km pour ces derniers, contre 21,5 milliards pour les poids lourds, en 1985. Mais il est difficile d'accorder du crédit à cette évolution dans la mesure où, rappelons-le, les autorités anglaises ont changé le principe de constitution de leur fichier statistique en 1981. A partir de cette date, leur source d'information n'est plus le fichier des "véhicules soumis à la détention d'une licence d'exploitant (Operator's Licensing)", mais un nouveau fichier des "véhicules autorisés à transporter des marchandises sur le réseau routier public". Les autorités britanniques sont les premières à reconnaître que la substitution a pu introduire quelques biais dans la série.

Graphique n° 30

Contribution des petits véhicules (moins de 3,5 T) à l'activité générale du transport routier domestique en Grande-Bretagne, évaluée en % des Tonnes et des T.Km. entre 1978 et 1985.



Si on procède maintenant à la comparaison modale entre l'activité des seuls poids lourds et celles des trois autres modes britanniques de transport domestique, on constate que la correction n'apporte aucune modification tangible par rapport aux résultats présentés dans les tableaux n° 15 et 16 du chapitre 2. La part du mode routier se trouve simplement réduite de 0,8 %, en tonnes comme en tonnes-kilomètres, et cela pour chacune des années prises en compte entre 1978 et 1985. La place occupée en 1985 par les poids lourds, sur le marché des transports intérieurs britanniques, est donc de 83,4 % en tonnes et de 59,2 % en T.Km. Rappelons qu'en France, à la même époque, les valeurs sont respectivement de 90,3 % et 68,2 %.

Nous allons regarder plus en détail maintenant la répartition des flux domestiques, sous l'angle des produits transportés. Nous présente-

rons d'abord un tableau de la décomposition des trafics selon la classification NST, pour faciliter la comparaison avec la France. Par la suite, nous nous référerons à une autre décomposition en 15 branches, utilisée usuellement par les Britanniques, de façon à décrire les principales évolutions récentes.

12. REPARTITION DU TRAFIC ROUTIER INTÉRIEUR PAR PRODUITS

La tableau n° 23 compare, pour l'année 1984, la répartition des trafics routiers britanniques, par grandes rubriques NST, entre la France et la Grande-Bretagne. Ce tableau nous donne l'occasion de vérifier que les tonnages et les tonnes-kilométriques réalisés par le mode de transport routier sont plus importants, en volume, en Grande-Bretagne qu'en France. On constate que trois postes, dans les deux pays, concentrent la majorité des trafics, en tonnes comme en tonnes-kilomètres, mais avec quelques différences notoires.

Tableau n° 23

Répartition des trafics routiers, Tonnes et T.Km, par catégories NST, en Grande-Bretagne et en France, en 1984.

	MILLIONS DE TONNES				MILLIARDS T.KM	
	GRANDE-BRETAGNE	%	FRANCE	%	GRANDE-BRETAGNE	FRANCE
NST 0	112,0	8,2	134,1	11,0	10,0	10,0
NST 1	206,0	15,1	156,7	12,9	19,4	17,4
NST 2	61,0	4,5	10,2	0,8	3,4	0,5
NST 3	75,0	5,5	66,7	5,5	4,4	4,5
NST 4	19,0	1,4	19,9	1,6	1,4	0,8
NST 5	49,0	3,6	21,6	1,8	6,1	3,7
NST 6	418,0	30,6	62,1	50,9	17,1	15,4
NST 7	22,0	1,6	29,7	2,4	1,9	1,9
NST 8	48,0	3,5	26,2	2,2	6,4	4,8
NST 9	356,0	26,1	133,1	10,9	28,8	19,6
TOTAL	1366,0	100	1219,1	100	98,9	78,6

En France, le poste NST 6, "Minéraux et matériaux de construction" est, à lui seul, majoritaire pour ce qui concerne les tonnages chargés. Au Royaume-Uni, il est aussi le premier poste, mais avec une part de 30% seulement, talonné d'assez près par les 26% du poste NST 9 "Produits manufacturés", qui n'arrive qu'en troisième position en France avec 11% seulement. La part du troisième poste important, celui des "Denrées alimentaires" (NST 1), est comparable en France et en Grande-Bretagne, à la seule différence qu'il occupe la seconde position en France avec une part de 13%, inférieure aux 15% de la Grande-Bretagne où il n'arrive qu'en troisième position. Par ailleurs, les deux véritables différences proviennent,

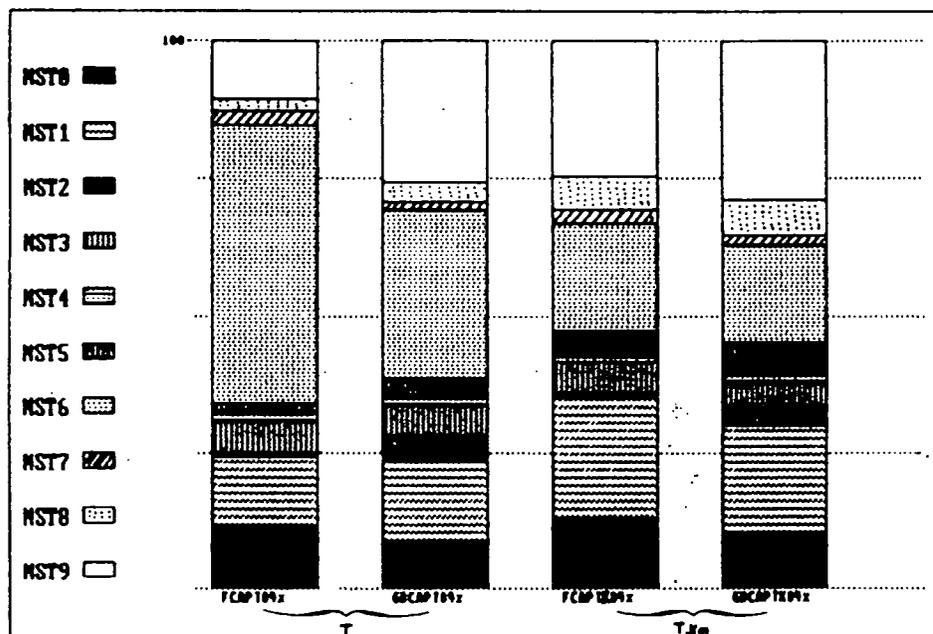
d'une part du rôle relativement important de la NST 0 "Produits agricoles" en France, comparée à la Grande-Bretagne, et d'autre part des trafics de "Combustibles minéraux solides" (NST 2) qui détiennent une part de 4,5 % en Grande-Bretagne contre à peine 1 % en France.

La structure des T.Km est beaucoup plus équilibrée, à l'exception du cas qui vient d'être évoqué à l'instant, c'est-à-dire des trafics routiers de produits "Combustibles minéraux solides" ainsi que des trafics de "Produits manufacturés", nettement plus conséquents en Grande-Bretagne qu'en France.

Le graphique n° 31 suivant donne une illustration plus nette des propos qui viennent d'être tenus.

Graphique n° 31

Structures comparées de la décomposition par produits des trafics routiers domestiques en France et en Grande-Bretagne, exprimées en pourcentage des tonnes et T.Km, pour l'année 1984.



Nous allons à présent essayer d'illustrer l'évolution de la répartition par types de marchandises des trafics routiers domestiques sur la période 1978-1985. Pour cela, nous utiliserons la classification en 15 positions, adoptée dans les documents officiels britanniques.

Nous présentons, dans le tableau n° 24, les structures respectives extrêmes des années 1978 et 1986. L'évolution continue est donnée en illustration dans les deux graphiques n° 32 et 33.

Tableau n° 24

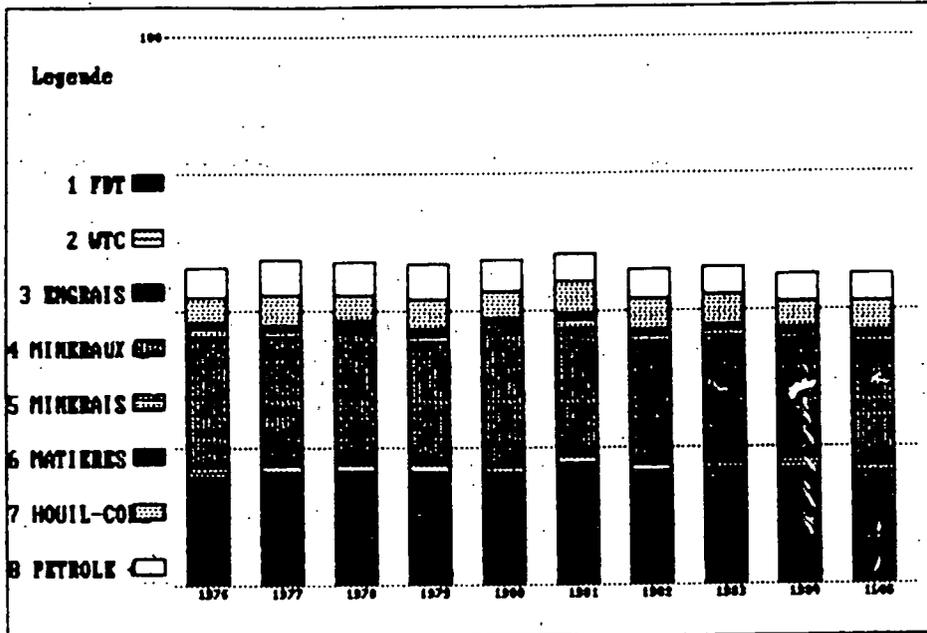
Evolution des trafics routiers, en tonnages et en pourcentages, par catégories de produits, entre les années 1978 et 1985, en Grande-Bretagne.

	Millions de tonnes			
	1978	1985	%	%
1 P. alimentaires	276	268	19,2	19,6
2 Bois, liège,	24	21	1,7	1,5
3 Engrais	15	20	1,0	1,5
4 Minéraux bruts	328	285	22,9	20,8
5 Minerais	22	19	1,5	1,4
6 Matières brutes	16	14	1,1	1,0
7 Houille, Coke	70	72	4,9	5,3
8 Pétrole	78	71	5,4	5,2
9 P. chimiques	38	43	2,6	3,1
10 Mat. de constr.	161	150	11,2	11,0
11 Fer et Acier	69	49	4,8	3,6
12 Autres P.métal.	14	12	1,0	0,9
13 Machin. Transp.	46	45	3,2	3,3
14. P. manufacturés	66	66	4,6	4,8
15 Autres divers	211	234	14,7	17,1
Total	1434	1369	100	100

La principale évolution est à mettre à l'actif de la catégorie "Autres divers", ce qui à première vue n'est pas très explicite ni très significatif. Pourtant, cette catégorie comporte pour une large part des produits manufacturés, souvent nouveaux. Or, on sait que la production manufacturière, après avoir longtemps périclité en Grande-Bretagne, s'est remise à croître dans le second tiers des années 1980. Il s'agit d'un trafic pour lequel la route est pratiquement assurée d'un large succès. La plus forte réduction relative de trafic sur la période a concerné les transports des produits minéraux, qui occupent néanmoins la première place dans cette classification avec 1/5 des trafics, juste devant les produits alimentaires. On retrouve en quatrième position, les matériaux de construction, avec 11 %.

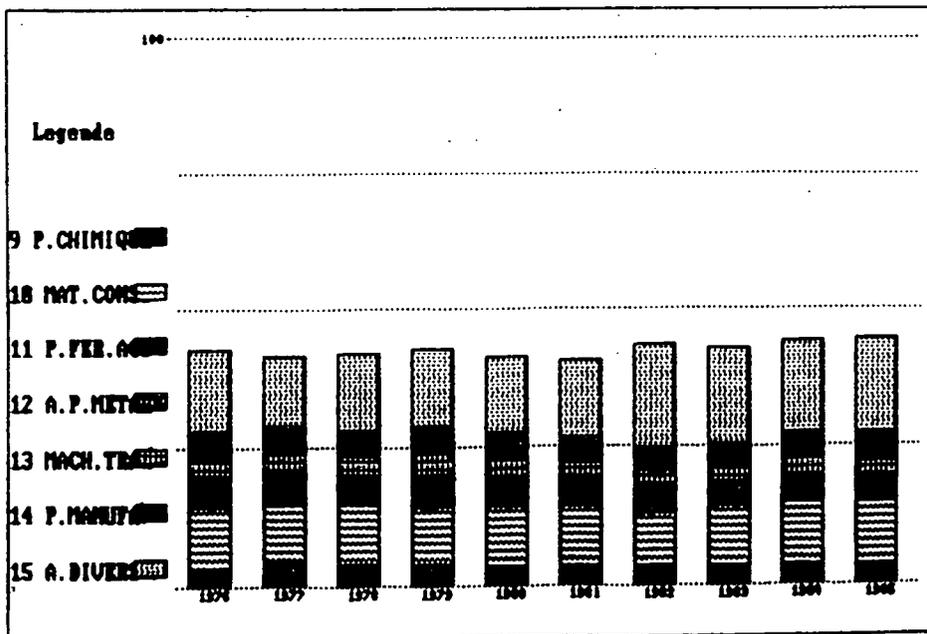
Graphique n° 32

Evolution entre 1978 et 1985 de la répartition des trafics de tonnages, exprimés en pourcentage, pour les catégories 1 à 8 de la classification britannique des marchandises.



Graphique n° 33

Evolution entre 1978 et 1985 de la répartition des trafics de tonnages, exprimés en pourcentage, pour les catégories 9 à 15 de la classification britannique des marchandises.



2. LE MARCHÉ DU TRANSPORT ROUTIER INTERNATIONAL.

Dans cette section qui clôt notre analyse du marché des transports routiers britanniques, nous allons essayer de préciser les principales caractéristiques et tendances qui rendent compte de la situation actuelle des transports routiers internationaux en Grande-Bretagne.

Nous avons déjà eu l'occasion de dire, dans le deuxième chapitre, combien ce marché était limité, tant par rapport au marché des transports maritime et fluvio-maritime, que par rapport au marché du transport routier domestique. Pour mémoire rappelons qu'en 1984 le transport routier international ne représente que 0,3 % du total des tonnages chargés par des poids lourds britanniques, et 3,5 % du total des tonnes-kilomètres. Il ne paraît pas opportun de se lancer dans une comparaison ou une analyse des interférences entre les trafics routiers intérieurs et internationaux. Nous aurions bien du mal à faire apparaître sur les graphiques que nous avons utilisés jusqu'à présent, une quelconque évolution. Il faut donc étudier le transport international routier britannique, pour lui-même, en tant que marché spécifique.

Dans un premier temps, nous allons aborder le marché du transport routier britannique à travers la seule activité des transporteurs britanniques.

21. LE PAVILLON BRITANNIQUE.

Nous avons déjà fourni, dans le chapitre 2 et dans les sections précédentes de ce chapitre, un certain nombre d'informations éparses concernant le contexte dans lequel les transports routiers de marchandises ont assuré leur développement au cours des dix dernières années. Nous reviendrons essentiellement ici sur quelques éléments qui permettent de se faire une idée plus précise des résultats les plus récents de ce secteur.

Tous trajets (origines et destinations) confondus, et tous régimes (compte propre et compte d'autrui) considérés, les tonnages chargés par les transporteurs routiers britanniques ont beaucoup diminué entre 1979 et 1983, avant de remonter en 1984 : 4,75 millions de tonnes en 1979, 4,02 millions de tonnes en 1981, 3,96 millions de tonnes en 1982 et 4,40 millions de tonnes en 1984.

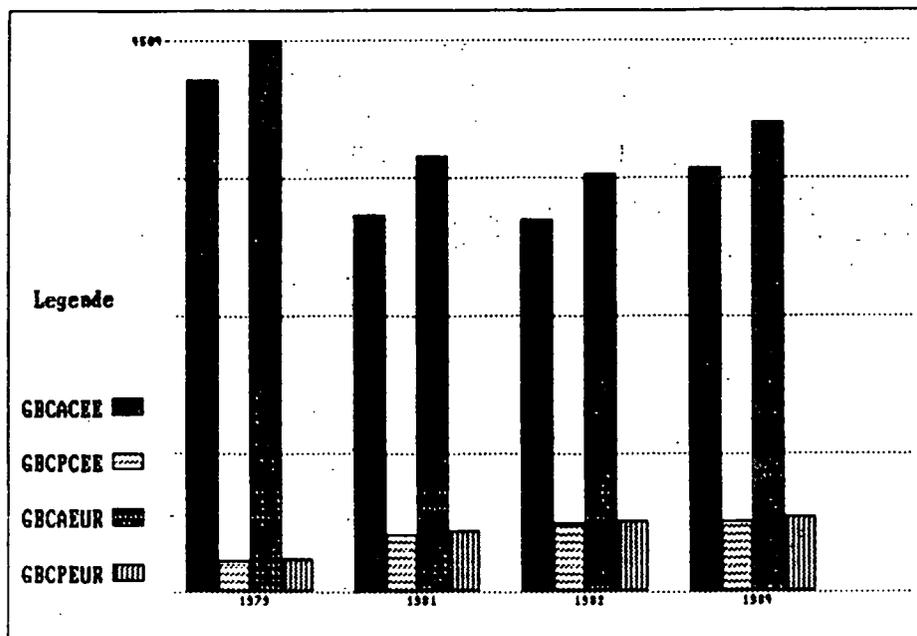
Ce sont essentiellement les transports internationaux de compte d'autrui qui ont eu à souffrir de cette récession. Ils ont enregistré une chute du fret de 1.107.000 tonnes entre 1979 et 1983, soit une perte d'activité de 24,6 %. Entre temps, le volume réalisé en transport pour compte propre a plus que doublé, gagnant 230.000 tonnes, si bien qu'en 1984, la part occupée par le compte propre en transport international atteint 13,3 % contre 5,3 % en 1979.

Au regard des seuls échanges avec les pays de la CEE, qui représentaient 92,7 % du trafic routier international effectué par le pavillon britannique en 1979 et 90,5 % en 1984, en dépit de l'entrée de la Grèce dans le Marché Commun, la croissance est même légèrement plus importante puisque le compte propre est passé de 5,5 % à 13,8 %. Ainsi la période récente tend à prouver que les transports internationaux réalisés en compte

propre ne peuvent plus être considérés en Grande-Bretagne comme un trafic marginal. Le graphique n°34 suivant en fournit l'illustration.

Graphique n° 34

Evolution, entre 1979 et 1984, de la répartition des tonnages de trafics internationaux du pavillon routier britannique entre compte propre et compte d'autrui.



La décomposition des trafics entre ceux qui partent de Grande-Bretagne à destination de la CEE (indicés PGB dans les commentaires et les graphiques qui suivent), et ceux qui arrivent en Grande-Bretagne en provenance de la CEE (indicés AGB), aide à préciser les caractéristiques de cette évolution.

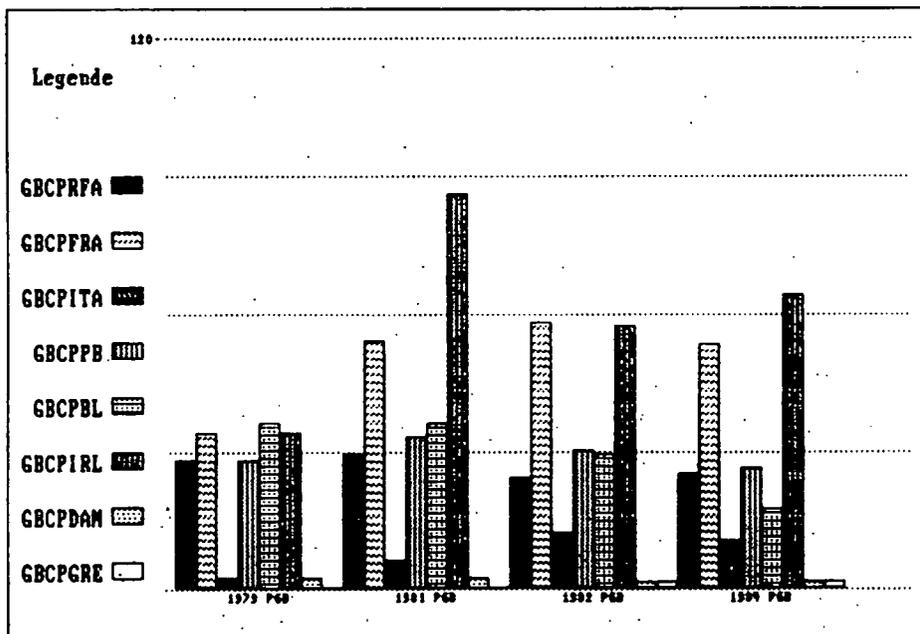
En 1979, les tonnages pris en charge par le pavillon britannique au départ de la Grande-Bretagne vers la CEE étaient supérieurs aux tonnages que celui-ci réalisait à destination de la Grande-Bretagne (2,28 millions de tonnes PGB, contre 2,13 millions de tonnes AGB). Mais à partir de 1980 la tendance s'inverse. Le pavillon britannique réalise dorénavant l'essentiel de son activité sur la base du fret d'importation en Grande-Bretagne.

Ainsi en 1981 les transporteurs de compte d'autrui réalisent 46,3 % de leur activité internationale avec les flux à destination de la CEE, contre 53,7 % avec les flux en provenance de la CEE. En 1984, les résultats sont respectivement de 48,2 % et 51,8 %. Evaluée sur la base des T.Km, la tendance se trouve confirmée avec toutefois une ampleur plus faible. Les chiffres du trafic à destination de la Grande-Bretagne dans l'ensemble des T.Km (Départ-Arrivée) sont respectivement de 47,3 % en 1979, puis de 52,9 % en 1981, 50,7 % en 1982 et 49,8 % en 1984.

Mais là où l'évolution est plus radicale encore, c'est en compte propre. En 1979, les tonnages recensés en transports "d'opérateurs privés" se répartissaient à raison de 32,2 % comme du trafic en provenance de la CEE et à raison de 67,8 % comme du trafic à destination de la CEE. En 1984, la situation est presque exactement inversée avec 35,7 % du trafic à destination de la CEE et 64,3 % du trafic en provenance de la CEE. Sur la base des T.Km, la tendance est confirmée, mais contrairement au compte d'autrui, elle est même largement amplifiée comme le montrent les données suivantes. Les parts de T.Km à destination de la Grande-Bretagne sont passées de 28,6 % en 1979, à 51,4 % en 1981, 62,0 % en 1982 et même 65,7 % en 1984.

Graphique n° 37

Evolution, entre 1979 et 1984, de la répartition des tonnages de trafics internationaux du pavillon routier britannique réalisés en compte propre au départ de la Grande-Bretagne.

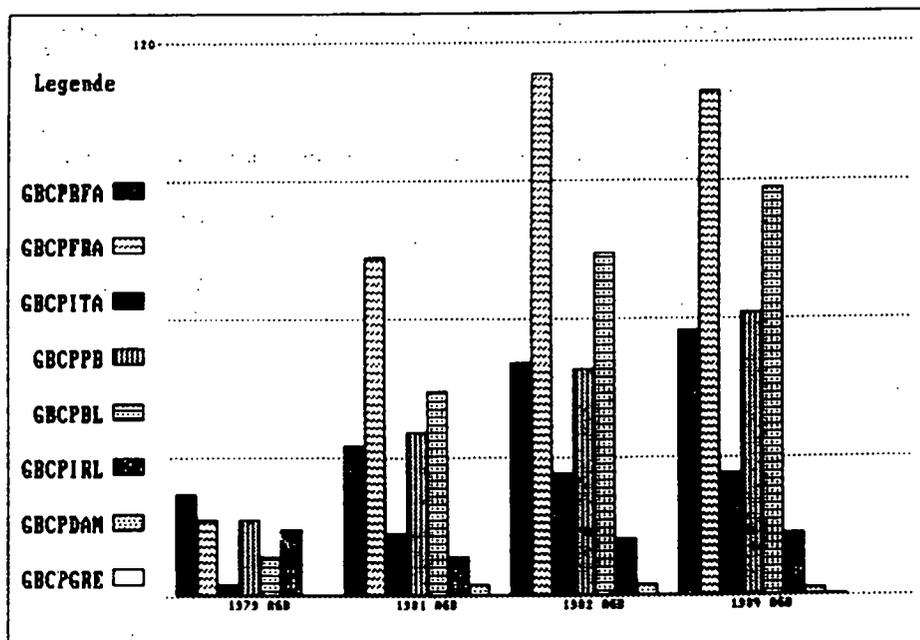


Il importe à présent de se faire une idée plus précise des flux internationaux qui sont à l'origine de ces effets somme toute non négligeables.

Pour cela nous commencerons par analyser le cas des transports de compte propre, en signalant d'abord la relative stagnation des flux T.Km en partance de Grande-Bretagne (même s'ils ont progressé de 20 % en 5 ans) en comparaison avec le développement considérable (plus de 560 % en 5 ans) des flux en provenance de la CEE. Ensuite il convient d'observer que la situation respective des pays de la Communauté européenne est différente suivant le sens des flux.

Graphique n° 38

Evolution, entre 1979 et 1984, de la répartition des tonnages de trafics internationaux du pavillon routier britannique réalisés en compte propre à destination de la Grande-Bretagne.



Pour les expéditions à partir de la Grande-Bretagne, on peut isoler un ensemble de 5 pays pour lesquels le trafic est en légère réduction ou stagnation : il s'agit de l'Allemagne (RFA), des Pays-Bas (P.B.), du pôle Belgico-Luxembourgeois (B.L.) et du Danemark (DAN). Dans les autres pays, c'est-à-dire la France (FRA), l'Italie (ITA), l'Irlande (IRL), et la Grèce (GRE) dans une moindre mesure, le trafic est en augmentation. En revanche, pour les réceptions en Grande-Bretagne, tous les flux avec les pays de la CEE sont à loger à la même enseigne, à savoir celle d'une forte croissance qu'on peut même qualifier de très forte dans le cas des pays suivants : FRA, ITA, P.B., B.L. et GRE. L'effet distance intervient bien évidemment dans cette évolution, mais ce n'est pas lui qui explique le phénomène. Il suffit pour cela de remarquer, par exemple pour la France (et plus encore pour la Belgique et l'Italie), que la croissance des tonnages de compte propre à destination de la Grande-Bretagne réalisés par les véhicules britanniques, a été de 580 % en 5 ans (et de 1000 % et 1200 % respectivement pour les 2 autres pays). Il est vrai que les flux étaient relativement peu importants en 1979, voire insignifiants, mais il n'en demeure pas moins vrai qu'en terme de repérage des transformations des comportements et des pratiques, ce constat présente un certain intérêt surtout pour l'élaboration de scénarios d'évolution des transports routiers internationaux entre le continent et les îles britanniques dans la décennie à venir.

Il est certain que la croissance récente du trafic des transporteurs britanniques comptabilisée en "compte propre" pose à nouveau le problème de la position et la définition particulière des deux régimes de transport routier en Grande-Bretagne.

Sur la même période, l'activité des transporteurs britanniques de compte d'autrui, évaluée en tonnes, s'est réduite avec de nombreux pays, en expédition comme en réception dans le cas des échanges avec les quatre

pays RFA, FRA, P.B., et DAN, en expédition seulement dans le cas du commerce avec l'Irlande, ou a stagné, avec une chute entre 1981-82, en expédition comme en réception dans le cas de l'Italie et de la Belgique. Seule la Grèce fait exception, mais sa situation est particulière puisqu'elle n'a rejoint la CEE qu'en 1981.

Les commentaires qui viennent d'être faits conduisent à se poser la question de savoir si les médiocres résultats des transporteurs routiers "publics" britanniques, sont le reflet d'une tendance économique générale, ou au contraire le signe d'une détérioration de la position du pavillon routier britannique par rapport à ses concurrents européens. Nous allons essayer de fournir des éléments de réponse à cette question en abordant le marché du transport routier international avec la Grande-Bretagne à travers l'activité des transporteurs communautaires non britanniques.

22. LES TRANSPORTEURS CEE.

Il importe de signaler que seulement six pays sont pris en compte ici, dans la mesure où l'Italie et le Luxembourg ne fournissent pas de données sur les trafics de leur pavillon avec la Grande-Bretagne, et dans la mesure où les chiffres de la Grèce ne couvrent qu'une période de 3 ans. Les tableaux n°25 et n°26 présentent tour à tour l'évolution entre 1979 et 1984 des trafics effectués entre la Grande-Bretagne et les six pays européens, d'un côté par le pavillon britannique et de l'autre par le pavillon du pays européen avec lequel l'échange a lieu. Cela permet une comparaison utile à la fois du poids bilatéral respectif des pavillons et surtout de leur dynamisme récent.

Tableau n°25

Comparaison et évolution, entre 1979 et 1984,
des parts de marché, exprimées en milliers de tonnes,
des transporteurs britanniques et des transporteurs de la CEE
pour les trafics entre ces pays et la Grande-Bretagne.

Pays X	1979			1984		
	G.B	X	Total	G.B	X	Total
RFA	994	192	1186	782	459	1241
FRA	1216	1169	2385	1109	1671	2780
P.B	572	320	842	487	565	1052
BEL	618	81	699	594	52	646
IRL *	215	1034	1249	173	1037	1210
DAN	26	379	405	8	625	633
TOTAL	3591	3175	6766	3153	4409	7562

(* Les chiffres de l'Irlande sont ceux de 1980)

Graphique n° 39

Evolution, entre 1979 et 1984, de la répartition comparée des tonnages de trafics internationaux du pavillon routier britannique et des pavillons des transporteurs de la CEE dans les échanges avec la Grande-Bretagne.

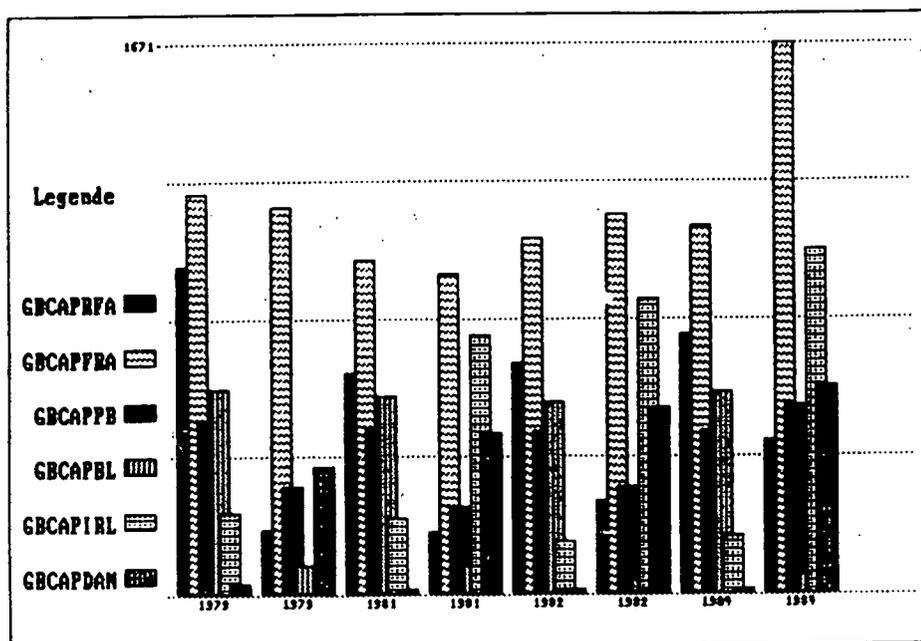


Tableau n°26

Comparaison et évolution, entre 1979 et 1984, des parts de marché, exprimées en pourcentages, des transporteurs britanniques et des transporteurs de la CEE pour les trafics entre ces pays et la Grande-Bretagne.

Pays X	1979			1984		
	G.B	X	Total	G.B	X	Total
RFA	83.8	16.2	100	63.0	37.0	100
FRA	51.0	49.0	100	39.9	60.1	100
P.B	62.0	38.0	100	46,3	53,7	100
BEL	88.4	11.6	100	92.0	8.0	100
IRL *	17.2	82.8	100	14.3	85.7	100
DAN	6.4	93.6	100	1,3	98,7	100
TOTAL	53.1	46.9	100	41.7	58.3	100

(* Les chiffres de l'Irlande sont ceux de 1980)

A l'exception de la Belgique, la part du trafic réalisé par les transporteurs de l'Allemagne, de la France, des Pays-Bas, de l'Irlande et du Danemark a augmenté dans le total des flux d'expédition et de réception de marchandises avec la Grande-Bretagne.

Dans tous les cas (Belgique compris), l'évolution des échanges entre le Royaume-Uni et les 6 pays de la CEE ici considérés, se traduit par une perte absolue de trafic du pavillon britannique. Au contraire, et à l'exception bien évidemment de la Belgique mais aussi de l'Irlande, la progression est très positive pour la RFA (+ 139 %), pour les P.B. (+ 77 %), pour le DAN (+ 65 %) et aussi pour la FRA (+ 43 %).

Le résultat de la France peut paraître a priori relativement médiocre. Mais il ne faut pas oublier que le niveau des échanges routiers entre la France et la Grande-Bretagne est le plus important de la CEE. Le trafic international routier effectué par le pavillon français est 1,6 fois supérieur à celui du pavillon irlandais, 2,7 fois supérieur à celui du pavillon danois, 3 fois supérieur à celui du pavillon néerlandais, 3,6 fois supérieur à celui du pavillon allemand et 32 fois supérieur à celui du pavillon belge!

A ce propos, la structure de répartition des pavillons dans les trafics bilatéraux des six pays communautaires avec la Grande-Bretagne est très éclatée. On peut distinguer quatre ensembles.

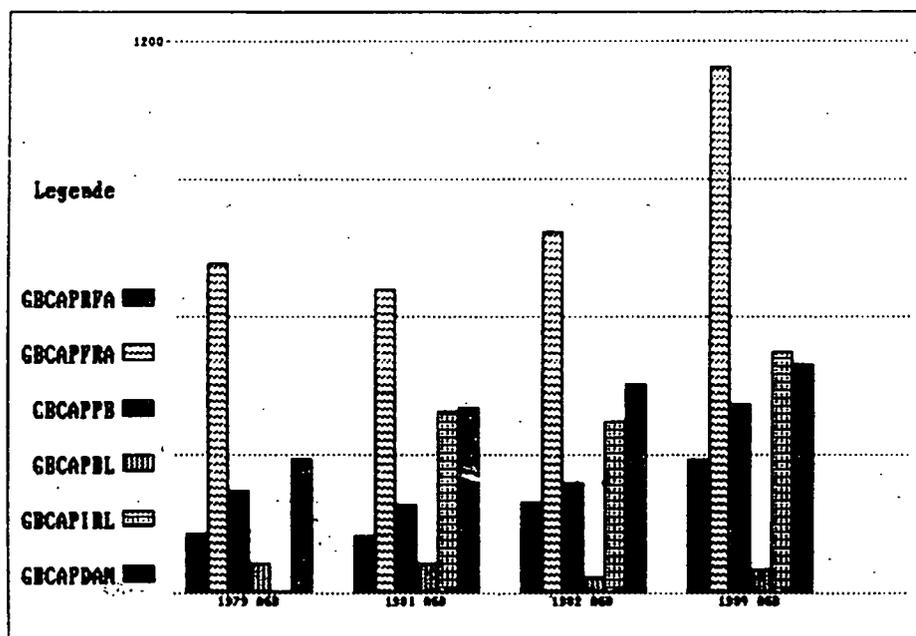
Dans le premier d'entre eux, le pays communautaire domine très largement la Grande-Bretagne avec plus de 80 % du marché. C'est le cas du Danemark, sur un marché en expansion, et de l'Irlande, sur un marché en stagnation. Dans le second ensemble, le pays communautaire domine légèrement la Grande-Bretagne. On trouve ici les Pays-Bas, avec actuellement 54 % du marché bilatéral contre 38 % en 1979, et la France, avec 60 % contre 49 % en 1979. L'époque récente a donc été très favorable à ces deux pays en matière de transport routier international bilatéral au détriment de la Grande-Bretagne. Dans le troisième ensemble, le pays communautaire se trouve confronté à une situation de légère domination du Royaume-Uni. C'est le cas de la RFA qui détient moins de 40 % de la part de marché bilatéral. Si ce résultat est nettement défavorable à l'Allemagne, il ne faut pas oublier l'information donnée plus haut qui montrait une très forte croissance récente au profit du pavillon allemand dont la part n'était que de 13 % en 1979. Enfin le dernier ensemble est celui du pays communautaire qui subit la forte domination du pavillon britannique. La Belgique est dans ce cas avec 8 % seulement du marché contre 12 % en 1979.

Globalement sur l'ensemble des trafics routiers internationaux bilatéraux entre les six pays de la CEE et la Grande-Bretagne, le pavillon routier britannique est passé d'une situation majoritaire avec 53 % du fret en 1979 à une situation largement minoritaire avec une part de 41,7 % en 1984.

Les graphiques n°40 et 41 présentent la structure des trafics à destination et en provenance de la Grande-Bretagne pour chacun des six pays étudiés. L'Irlande mise à part, tous les transporteurs de la CEE réalisent un maximum d'activités sur les trajets à destination de la Grande-Bretagne. En moyenne, la répartition est de 1/3 au départ de la Grande-Bretagne et de 2/3 au départ des 5 cinq pays continentaux. Mais il existe de fortes amplitudes et quelques évolutions contrastées.

Graphique n° 41

Evolution, entre 1979 et 1984, des tonnages de trafics internationaux à destination de la Grande-Bretagne réalisés par les transporteurs de la CEE.



Il n'est pas aisé de relier la situation de la Grande-Bretagne en transport routier international à la spécificité de la réglementation de son système de transport de marchandises, car le contexte économique plus maussade au Royaume-Uni que dans le reste de l'Europe depuis 1979 explique certainement l'essentiel de la déficience du pavillon routier britannique. Par ailleurs la spécificité du mode routier en transport international pour un pays insulaire comme la Grande-Bretagne ajoute encore à l'explication de cette évolution. Néanmoins l'insularité n'est pas quelque chose de récent: elle existait déjà avant 1979, époque à laquelle le pavillon britannique semblait afficher une meilleure santé.

Aussi, à l'issue des deux paragraphes consacrés aux transports routiers internationaux à origine et destination de la Grande-Bretagne, est-on tenté de présenter l'hypothèse selon laquelle le système libéral britannique, aussi paradoxal que cela puisse paraître n'a pas été un stimulant à la reconnaissance du marché porteur qu'est pourtant devenu le transport routier international. Le système libéral n'est sans doute pas à l'origine des difficultés du pavillon britannique. Mais à l'expérience il peut s'interpréter comme un facteur pénalisant, compte tenu des évolutions économiques récentes.

La totale liberté laissée aux opérateurs de faire du transport de compte propre ou du transport de compte d'autrui, n'a semble-t-il pas favorisé l'éclosion d'un véritable secteur "professionnel" du transport

routier, avec toutes les conséquences d'un savoir-faire que cela suppose, capable de se lancer dans la compétition européenne du transport routier international.

Il aurait peut-être été utile qu'une intervention vienne compenser les imperfections du marché britannique des transports routiers qui ne fournit pas, de lui-même, le moyen d'entrevoir l'intérêt d'entreprendre et de développer des activités internationales. C'est une conséquence somme toute logique pour un fonctionnement pensé "insulairement". C'est aussi une carence qui risque de s'avérer préjudiciable pour la Grande-Bretagne dans un environnement économique ouvert plus complexe.

Le paradoxe veut donc qu'actuellement le système européen le plus libéral soit le moins bien placé pour aborder convenablement la croissance des transports routiers internationaux de demain, en particulier celle que beaucoup, et peut-être trop, d'observateurs placent à l'horizon 1993 dans la perspective du marché communautaire européen unique.

CONCLUSION.

Arrivés au terme de ce travail, il importe de rassembler les principaux éléments qui, selon nous, permettent de mieux comprendre le système réglementaire britannique des transports de marchandises en vigueur depuis 20 ans et ses conséquences sur l'évolution du marché.

Notre objectif de mise en évidence des impacts de la réglementation sur l'organisation et le fonctionnement du marché des transports de marchandises, a été poursuivi en procédant à une double démarche. Nous allons brièvement revenir sur cette dimension méthodologique avant de synthétiser les enseignements qui se dégagent de l'étude.

Avant toute chose, il n'est pas inutile de rappeler que de nombreux aspects, tant géographiques, qu'historiques, économiques, politiques et sociaux rendent parfaitement illusoire toute comparaison trop mécaniste de la situation britannique avec la situation française. C'est une remarque qui peut paraître évidente, même triviale pour beaucoup. Encore fallait-il se donner la peine d'en prendre la mesure. C'est ce que nous avons essayé de faire dans notre premier chapitre. Ce détour s'est avéré des plus judicieux. Il nous a permis de mieux situer le secteur des transports de marchandises dans l'environnement général du contexte britannique. Mais il a surtout contribué à nous faire prendre conscience de l'écart important qui existe depuis longtemps déjà entre la Grande-Bretagne et la France, à propos de la logique et de la conception de la réglementation du secteur des transports de marchandises.

Cela nous a en particulier convaincus qu'un certain nombre de questions, qui sont effectivement pertinentes en France, compte tenu de l'organisation du secteur des transports, apparaissent comme sans fondement aux yeux d'observateurs imprégnés des conceptions et pratiques en vigueur au Royaume-Uni. Pour pallier cette difficulté, et surtout pour sensibiliser les lecteurs à cet aspect fondamental, nous avons choisi de présenter aussi fidèlement que possible les analyses et les études, telles qu'elles ont été réalisées par les Britanniques eux-mêmes, et de compléter ces informations par un certain nombre de développements propres à satisfaire la curiosité légitime de personnes habituées à raisonner selon un point de vue et des arguments français.

Cette démarche méthodologique a dû s'accomoder des données statistiques existantes. Il ne pouvait être question de se substituer aux sources disponibles en produisant les données manquantes ou non diffusées. Dans ces conditions il n'a pas toujours été possible, en particulier sur la période la plus récente, d'établir convenablement un rapprochement entre les situations respectives de la France et de la Grande-Bretagne sur des paramètres économiques précis et essentiels, comme par exemple celui des coûts d'exploitation des entreprises de transports routiers de marchandises.

Toutefois, nous pensons avoir fait émerger avec une certaine fidélité, et ce n'est pas là le point le moins positif de cette étude, la réelle spécificité du point de vue britannique en matière de conception des transports de marchandises.

Ce n'est pas l'objet d'une conclusion que de reprendre en détail des enseignements tirés de l'étude tout entière. Aussi nous contenterons-nous de rappeler, après l'aparté méthodologique qui précède, les principaux résultats et les interprétations qui se dégagent de notre travail.

La Grande-Bretagne a choisi dès la fin des années 60 la voie libérale, pour présider au développement de son système des transports intérieurs de marchandises. Parmi tous les facteurs qui ont exercé une réelle influence sur la décision finale, il en est un qui a été décisif. Il s'agit de la convergence de vue des rapports Beeching (1963) et Geddes (1965), consacrés respectivement à la restructuration des Chemins de fer britanniques et à l'évaluation des fondements du système quantitatif de licences en vigueur dans le secteur des transports routiers de marchandises depuis 30 ans. L'un et l'autre voyaient d'un bon oeil la perspective d'un fonctionnement moins réglementé, en tout cas économiquement moins interventionniste, au sein de ces secteurs. Les raisons invoquées étaient cependant quelque peu différentes.

Pour ce qui est du rapport Beeching, son mérite est d'avoir clairement ôté toute illusion au mode ferroviaire. Malgré la présence d'une réglementation qui lui assurait une certaine protection, tout tendait à prouver que le chemin de fer n'était pas capable en l'état actuel d'enrayer le mal qui le rongait depuis de nombreuses années. Il devenait alors parfaitement légitime de se demander si le maintien d'un système artificiel de rééquilibrage modal était réellement salutaire pour le mode ferroviaire lui-même et si, plus globalement, l'activité économique générale y trouvait son compte. La rapport Beeching avait parfaitement situé la déficience du chemin de fer au niveau de l'inadéquation entre ses moyens et ses fins: trop de lignes, et surtout trop de gares, en comparaison avec l'évolution du rôle économique effectivement joué par ce mode de transport. Pour rétablir l'adéquation, rien ne paraissait plus approprié que le recours au vertu de la libre concurrence.

Corrélativement, il était clair qu'en renonçant à intervenir en faveur des chemins de fer, il n'y avait plus de raison de réguler l'activité des transports routiers de marchandises autrement que sur la base d'un respect, d'une part de la concurrence, et d'autre part de mesures d'ordre technique et sécuritaire. C'est en ces termes que les membres de la commission Geddes ont conçu leur rapport. En suggérant la suppression du système des "Carriers' licensing", qui pénalisait la libre entreprise des transporteurs de compte d'autrui, le comité rendait possible le développement d'une offre de transport plus concurrentiel et donc en définitive, comme le veut le credo libéral, l'apparition d'un avantage significatif pour le consommateur.

En dépit de la cohérence et de la complémentarité de vue entre les deux études, il serait erroné de croire que la solution libérale faisait l'unanimité. On peut se faire une vague idée des hésitations de l'époque, en constatant qu'un an seulement avant l'adoption de la loi libérale des transports de 1968, qui officialisait les principales recommandations du rapport Geddes, un livre blanc sur les transports avait été publié, qui proposait un contrôle quantitatif des transports routiers à plus de 150 km pour les poids lourds de plus de 16 tonnes, renouant ainsi avec l'idée d'une protection des marchés "naturels" du chemin de fer.

La mise en oeuvre de la législation libérale n'a pas provoqué, en Grande-Bretagne, les "bouversements" auxquels font en général référence, avec des objectifs évidemment diamétralement opposés, les adeptes de la réglementation d'une part et les partisans du libéralisme de l'autre.

S'il est vrai qu'à très court terme, entre 1968 et 1974, le changement de législation s'est traduit par l'inversion pure et simple des positions respectives du compte propre et du compte d'autrui en matière de tonnages chargés (54% au CP et 46% au CA en 1968, 46% au CP et 54% au CA en 1974), il est nécessaire et utile d'apporter deux précisions complémentaire. La première tient compte de la situation qui précède l'adoption de la Loi sur les Transports de 1968, et la seconde complète l'analyse de court terme par l'observation des évolutions de moyen et long termes.

Si on procède tout d'abord à une "projection rétrospective", sur la base d'un prolongement pur et simple des tendances de la période 1964-1968, on constate que le transport pour compte d'autrui rejoint le transport pour compte propre (répartition 50%-50%) en 1972, comme cela s'est réellement produit, et atteint en 1974, comme ce fut également le cas, la part de 54% du marché occupée initialement par le compte propre. Ainsi cet exercice tend à démontrer que la réglementation n'a fondamentalement rien changé. Il apporte, à sa manière, en quelque sorte la confirmation des études de Bayliss (1973) et Foster (1978) qui se contentent de constater que le nouveau système d'"Operators' Licensing" n'est pas plus mauvais que l'ancien sous l'angle du fonctionnement et des résultats économiques, sans avoir pu nettement repérer des effets positifs dans ce domaine. Le principal avantage que ces derniers voient dans le nouveau système est qu'il en simplifie l'organisation, à la fois pour les "opérateurs", mais aussi pour l'administration en permettant à celle-ci d'afficher clairement les principes sur lesquels elle entend faire porter toute sa vigilance, à savoir le contrôle technique des véhicules (gabarit et entretien) et de leur utilisation (temps de conduite et surcharge), dans un souci du respect des règles de sécurité et plus généralement de l'environnement.

N'oublions pas toutefois que la simulation précédente reposait sur l'hypothèse d'un prolongement, "toutes choses égales par ailleurs" de la croissance du début des années 60. Or celle-ci fut loin de se poursuivre puisqu'en réalité l'année 1968 reste, pour la Grande-Bretagne, la dernière année faste, celle du niveau record des tonnages chargés en transports terrestres de marchandises, avec le dépassement pour la première et unique fois du seuil des 2 milliards de tonnes chargées. Cette dernière remarque nous permet d'évoquer le deuxième point annoncé précédemment.

A moyen et long termes, la répartition entre compte propre et compte d'autrui s'est rééquilibrée autour de 50%. Si effet immédiat il y a eu, permettant à la tendance "spontanée" de ne pas entrer en contradiction avec les éventuels butoirs réglementaires de l'ancien système, on ne peut pas dire pour autant que le nouveau système ait transformé les rapports entre les régimes de transports routiers de marchandises. C'est une autre façon de dire que les enjeux réglementaires ne sont peut-être pas toujours aussi importants que les événements ou les théoriciens veulent bien en faire accroire.

Il est clair que les transformations des conditions économiques auxquelles s'est trouvée confrontée la Grande-Bretagne, comme beaucoup d'autres pays, tout au long des années 70, ont pu se révéler beaucoup plus structurantes pour le secteur des transports de marchandises que la réglementation introduite à la fin des années 60. Pour illustrer ce fait,

nous rappellerons que la période de crise économique s'est traduite en Grande-Bretagne, pour le secteur des transports, par une chute annuelle du fret routier de 2,5% en moyenne depuis 15 ans, et par une chute annuelle moyenne du fret ferroviaire de 1,6% sur la même période. On constate donc qu'en situation de récession économique, qui, Outre-Manche s'est manifestée principalement par une chute considérable de la production manufacturière, la présence de la réglementation libérale n'a pas conduit à la dégradation relative des positions du chemin de fer (même si en termes absolus son rôle sur le marché des transports terrestres intérieurs s'est fortement réduit). La raison tient moins à la réglementation qu'au fait que les marchés spécifiques de produits de chaque mode de transport terrestre ont connu des développements très contrastés. Il suffit d'évoquer sur ce point le marché particulier des transports de produits pétroliers qui a confirmé le rôle des transports par conduites et redonné aux transports de cabotage une nouvelle jeunesse.

Ce n'est donc pas tant en matière de transport domestique que la réglementation libérale de 1968 a pu avoir ses effets les plus significatifs. Notre analyse des transports routiers internationaux britanniques nous amène à penser qu'à long terme, l'absence de stimulations autres que celles propres au marché intérieur a pu être à l'origine d'une certaine négligence des marchés extérieurs. A regarder de trop près la rentabilité immédiate ou à comparer trop systématiquement les marchés effectifs intérieurs "importants" avec les marchés potentiels et "limités" du transport international, il est possible que les transporteurs britanniques de compte d'autrui aient accumulé un certain retard vis-à-vis de leurs collègues européens. Il est vrai que le statut du transport routier international est bien spécifique en Grande-Bretagne. Il ne présente pas le même attrait que celui qu'il revêt aux yeux des transporteurs continentaux. Pourtant, c'est un marché qui semble promu à un bel avenir. Il est donc étonnant que l'esprit d'entreprise des transporteurs britanniques, normalement stimulé par le fonctionnement libéral du secteur, n'ait pas trouvé là le moyen de combattre la morosité notoire du marché intérieur. Ce ne serait en définitive qu'un nouvel exemple du rôle relativement atténué et souvent insidieux des orientations prises en matière de législation et de politique des transports de marchandises.

BIBLIOGRAPHIE

ARMITAGE A. Report of the Inquiry into Lorries, People and the Environment
London HMSO 12/1980

ATLAS ECO 1986 Rubrique: "Royaume-Uni"

BAYLISS B.T. The Road Haulage Industry since 1968 Department of the
Environment London HMSO 1973

BRITAIN (An official Handbook) London HMSO 1984

BRITISH INSTITUTE OF MANAGEMENT Survey of Distribution Costs Corby 1984

EUROSTAT Transports 1970-1983

EUROSTAT Transports de Marchandises 1979-1984

FOSTER C. Road Haulage Operator's Licensing (Report of the independent
Committee of Inquiry 11/78 London HMSO 1979

FREIGHT TRANSPORT ASSOCIATION Yearbook 1980

FREIGHT TRANSPORT ASSOCIATION Yearbook 1985

HIGHWAYS ACT 1980

MACKIE P.J., SIMON D., WHITEING A.E. EEC Freight Regulation and Model Split
Project: the U.K. Study - Domestic Freight Transport in Great-Britain:
Trends, Determinants, and the Effects of Regulation Institute for
Transport Studies (ITS) The University of Leeds 8/1985

Mc KINNON A.C. The Effects of the Centralisation of Inventory on the
Movement of Freight by Road in the United Kingdom Department of Geography
University of Leicester 1986

NASH C.A. Rail Policy in Britain - What next? Transportation n°12 1984
p. 243-259

NATIONAL INCOME AND EXPENDITURE 1983 Edition

NETTER M. Concurrence et Réglementation dans les Transports terrestres:
Comparaison historique entre les USA, la France et la Grande-Bretagne
Centre de Recherche d'Economie des Transports (CRET) Aix-en-Provence 1981

ORGANISATION DE COOPERATION ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUES (OCDE) Etudes
annuelles sur les pays de l'OCDE: le Royaume-Uni Années 1969 à 1986

PROBLEMES ECONOMIQUES n°1476 (9/6/76) L'Organisation des Transports
intérieurs de Marchandises en Grande-Bretagne: une prédominance écrasante
de la route sur le rail p. 24-29

PROBLEMES ECONOMIQUES n°1837 (1/9/83) La Démographie de la Grande-
Bretagne p. 3-8

ROAD TRAFFIC ACT 1972

ROAD TRAFFIC ACT 1974

ROAD TRAFFIC (Drivers' Ages and Hours of Work)ACT 1976

ROAD TRAFFIC REGULATION ACT 1984

TRANSPORT ACT 1968

TRANSPORT ACT 1978

TRANSPORT ACT 1981

TRANSPORT ACT 1982

TRANSPORT STATISTICS GREAT BRITAIN (TSGB) Department of the Environment
London HMSO 1964-1974

TRANSPORT STATISTICS GREAT BRITAIN (TSGB) Department of Transport London
HMSO 1975-1984

LISTE DES CARTES, TABLEAUX ET GRAPHIQUES

CHAPITRE 1

Carte n°1: Carte générale de la Grande-Bretagne. (Britain 1984, An official handbook, Her Majesty's Stationery Office, HMSO)

Tableau n°1: Taux annuel d'accroissement de la population britannique. (Problèmes économiques n°1837 p.3-8)

Tableau n°2: Taille et population des principaux Districts Urbains de Grande-Bretagne. (Britain 1984, HMSO p. 21)

Tableau n°3: Poids économique des 4 grands secteurs d'activités britanniques. (Atlas Eco 1986, rubrique "Royaume-Uni")

Tableau n°4: Poids et performances des secteurs de l'industrie manufacturière britannique. (National Income and Expenditure 1983 Edition)

Tableau n°5: Provenance des importations et destination des exportations du Royaume-Uni en 1982. (Britain 1984, HMSO)

Tableau n°6: Répartition des importations (CAF) et des exportations (FOB) selon les catégories de produits en 1982. (Britain 1984, HMSO)

Graphique n°1: Evolution en prix constant du P.I.B. et de la Production Industrielle Manufacturée, en indice base 100 de 1963. (Etudes annuelles sur les pays de l'OCDE: le Royaume-Uni, années 1969, 1978 et 1986)

CHAPITRE 2

Graphique n°2: Evolution des différentes composantes du réseau routier britannique entre 1964 et 1985. (Transport Statistics Great Britain (TSGB), Department of Transport, HMSO, années 1964-1974 et 1975-1985)

Graphique n°3: Evolution du réseau autoroutier britannique entre 1964 et 1985. (TSGB, 1964-74 et 1975-85)

Graphique n°4: Evolution du réseau de lignes ferroviaires entre 1964 et 1985, avec la décomposition entre lignes électrifiées et lignes non électrifiées. (TSGB, 1964-74 et 1975-85)

Graphique n°5: Evolution respective des capacités voies et lignes du réseau ferroviaire britannique entre 1964 et 1985. (TSGB, 1964-74 et 1975-85)

Graphique n°6: Evolution respective des Km de voies d'embranchements et des Km de lignes marchandises du réseau ferroviaire britannique entre 1964 et 1985. (TSGB, 1964-74 et 1975-1985)

Tableau n°7: Présentation synthétique des formes que prend le transport de navigation au Royaume-Uni.

Carte n°2: Principales conduites pétrolières britanniques. (Britain 84, HMSO)

Carte n°3: Principaux gazoducs maritimes britanniques. (Britain 84, HMSO)

Graphique n°7: Développement du réseau de conduites pétrolières terrestres en Grande-Bretagne. (EUROSTAT 1970-83 et TSGB 1964-74)

Graphique n°8: Evolution du trafic portuaire britannique entre 1975 et 1985, décomposé d'une part en trafic domestique et d'autre part en trafic international d'embarquement et de débarquement. (TSGB 1975-85)

Tableau n°8: Déchargements et chargements dans les ports britanniques pour 1981 et 1982, par catégories de produits NST, exprimés en milliers de tonnes. (EUROSTAT 1970-83)

Tableau n°9: Déchargements et chargements dans les ports britanniques pour 1981 et 1982, par catégories de produits NST, exprimés en % des tonnages. (EUROSTAT 1970-83)

Tableau n°10: Répartition géographique du trafic international des ports britanniques en 1981 et 1982, exprimée en milliers de tonnes chargées. (EUROSTAT 1970-83)

Tableau n°11: Répartition géographique du trafic international des ports britanniques en 1981 et 1982, exprimée en pourcentage des tonnes chargées. (EUROSTAT 1970-83)

Tableau n°12: Répartition des trafics de navigation par grandes régions portuaires de Grande-Bretagne. (TSGB 1975-85)

Graphique n°9: Evolution du trafic des six plus grands ports britanniques de 1969. (TSGB 1964-74 et 1975-85)

Graphique n°10: Evolution du trafic des six plus grands ports britanniques de 1985. (TSGB 1964-74 et 1975-85)

Tableau n°13: Part des tonnages internationaux routier et ferroviaire dans les tonnages totaux de ces modes pour 1982 et 1984. (TSGB 1975-85)

Tableau n°14: Evolution du trafic intérieur de marchandises et répartition modale, en millions de tonnes chargées, de 1964 à 1985. (TSGB 1964-74 et 1975-85)

Tableau n°15: Parts modales du trafic intérieur de marchandises (tonnes chargées) entre 1964 et 1985, en pourcentage. (TSGB 1964-74 et 1975-85)

Graphique n°11: Evolution de la répartition modale britannique entre 1964 et 1985, exprimée en millions de tonnes. (TSGB 1964-74 et 1975-85)

Graphique n°12: Evolution du trafic intérieur de marchandises en Grande-Bretagne entre 1964 et 1985, sur la base d'un indice 100 en 1964. (TSGB 1964-74 et 1975-85)

Graphique n°13: Evolution du trafic intérieur de marchandises et de la répartition modale en tonnes-kilomètres, indice base 100 en 1964. (TSGB 1964-74 et 1975-85)

Tableau n°16: Evolution du trafic intérieur de marchandises et répartition modale en milliards de tonnes-kilomètres, de 1964 à 1985. (TSGB 1964-74 et 1975-85)

Tableau n°17: Distance parcourue en moyenne par une tonne de marchandises pour chaque mode en 1965-1975-1985, au Royaume-Uni. (TSGB 1964-74 et 1975-85)

Graphique n°14: Longueur et taux de croissance du parcours moyen d'une tonne de marchandises en transport domestique en 1965-1975-1985. (TSGB 1964-74 et 1975-85)

Tableau n°18: Parts modales du trafic intérieur de marchandises de 1964 à 1985, exprimées en pourcentage des tonnes-kilomètres. (TSGB 1964-74 et 1975-85)

Graphique n°15: Pourcentage de trafic des trois marchés Pétrole-Charbon-Autres produits, entre 1975 et 1985, exprimés sur la base des tonnes chargées. (TSGB 1964-74 et 1975-85)

Graphique n°16: Répartition modale des trafics domestiques sur le marché des produits pétroliers, exprimée en pourcentage des tonnages. (TSGB 1975-85)

Graphique n°17: Répartition modale des trafics domestiques sur le marché des produits pétroliers, exprimée en pourcentage des T.km. (TSGB 1975-85)

Graphique n°18: Répartition modale des trafics domestiques sur le marché du charbon, exprimée en pourcentage des tonnes chargées. (TSGB 1975-85)

Graphique n°19: Répartition modale des trafics domestiques sur le marché du charbon, exprimée en pourcentage des tonnes-kilomètres. (TSGB 1975-85)

Graphique n°20: Répartition modale des trafics domestiques sur le marché des "Autres produits", exprimée en pourcentage des tonnes chargées. (TSGB 1975-85)

Graphique n°21: Répartition modale des trafics domestiques sur le marché des "Autres produits", exprimée en pourcentage des tonnes-kilomètres. (TSGB 1975-85)

Tableau n°19: Répartition du trafic domestique britannique de 1985 par catégories NST, entre la route et le rail, exprimée en T.km et en % de T.km. (TSGB 1975-85)

CHAPITRE 4

Tableau n°20: Evolution des tonnages chargés par les régimes compte propre et compte d'autrui, entre 1964 et 1985, exprimée en volume (millions de tonnes) et en part respective. (TSGB 1964-74 et 1975-85)

Graphique n°22: Evolution du tonnage chargé par le compte propre et le compte d'autrui (exprimée en millions de tonnes), entre 1964 et 1985. (TSGB 1964-74 et 1975-85)

Graphique n°23: Evolution des pourcentages respectifs de tonnes chargées par le compte propre et le compte d'autrui, en transport domestique entre 1964 et 1985 en Grande-Bretagne. (TSGB 1964-74 et 1975-85)

Graphique n°24: Evolution des indices base 100 en 1965 des tonnes chargées par les transporteurs routiers de compte propre et de compte d'autrui, en France et en Grande-Bretagne. (TSGB 1964-74 et 1975-85)

Tableau n°21: Evolution des tonnes-kilomètres réalisées entre 1964 et 1985 en compte propre et en compte d'autrui, exprimée en volume (milliards de T.km) et en part respective (%). (TSGB 1964-74 et 1975-85)

Graphique n°25: Evolution des tonnes-kilomètres effectuées en compte propre et en compte d'autrui entre 1964 et 1985 en Grande-Bretagne, exprimée en milliards de T.km. (TSGB 1964-74 et 1975-85)

Graphique n°26: Evolution de la distance moyenne parcourue par une tonne de marchandise en transport routier de compte propre et de compte d'autrui, exprimée en kilomètres. (TSGB 1964-74 et 1975-85)

Tableau n°22: Comparaison de la composition des parcs de véhicules routiers britanniques en 1975 et en 1985 (il s'agit des véhicules "rigides" et "articulés" du compte propre et du compte d'autrui réunis). (TSGB 1975-85)

Graphique n°27: Evolution des tonnages chargés (en millions de tonnes), respectivement par les véhicules de plus de 25 T et de moins de 25 T, et pour des distances de plus de 100 Km et de moins de 100 Km. (TSGB 1975-85)

Graphique n°28: Evolution des tonnes-kilomètres (en milliards de T.km), effectuées respectivement par les véhicules de plus de 25 T et de moins de 25 T, et pour des distances de plus de 100 Km et de moins de 100 Km. (TSGB 1975-85)

Graphique n°29: Illustration de l'évolution de la structure des coûts d'exploitation entre 1978 et 1984, telle qu'elle apparaît au vu d'un échantillon d'entreprises exerçant des activités de distribution en Grande-Bretagne. ("Survey of Distribution Costs". British Institute of Management, Corby, 1984)

Graphique n°30: Contribution des petits véhicules (moins de 3,5 T) à l'activité générale du transport routier domestique en Grande-Bretagne, évaluée en % des Tonnes et des T.km, entre 1978 et 1985. (TSGB 1975-85)

Tableau n°23: Répartition des trafics routiers, Tonnes et T.km, par catégories NST, en Grande-Bretagne et en France, en 1984. (EUROSTAT, Transports de marchandises, Route, 1984)

Graphique n°31: Structures comparées de la décomposition par produits des trafics routiers domestiques en France et en Grande-Bretagne, exprimées en pourcentage des tonnes et T.km, pour l'année 1984. (EUROSTAT, Transports de marchandises, Route, 1984)

Tableau n°24: Evolution des trafics routiers, en tonnages et en pourcentages, par catégories de produits, entre les années 1978 et 1985, en Grande-Bretagne. (Britain 1984, HMSO)

Graphique n°32: Evolution entre 1978 et 1985 de la répartition des trafics de tonnages, exprimés en pourcentage, pour les catégories 1 à 8 de la classification britannique des marchandises. (Britain 1984, HMSO)

Graphique n°33: Evolution entre 1978 et 1985 de la répartition des trafics de tonnages, exprimés en pourcentage, pour les catégories 9 à 15 de la classification britannique des marchandises. (Britain 1984, HMSO)

Graphique n°34: Evolution, entre 1979 et 1984, de la répartition des tonnages de trafics internationaux du pavillon routier britannique entre compte propre et compte d'autrui. (EUROSTAT, Transports de marchandises Route, 1979-1981-1982-1984)

Graphique n°35: Evolution, entre 1979 et 1984, de la répartition des tonnages de trafics internationaux du pavillon routier britannique réalisés en compte d'autrui au départ de la Grande-Bretagne (EUROSTAT, Transports de marchandises Route, 1979-1981-1982-1984)

Graphique n°36: Evolution, entre 1979 et 1984, de la répartition des tonnages de trafics internationaux du pavillon routier britannique réalisés en compte d'autrui à destination de la Grande-Bretagne. (EUROSTAT, Transports de marchandises Route, 1979-1981-1982-1984)

Graphique n°37: Evolution, entre 1979 et 1984, de la répartition des tonnages de trafics internationaux du pavillon routier britannique réalisés en compte propre au départ de la Grande-Bretagne. (EUROSTAT, Transports de marchandises Route, 1979-1981-1982-1984)

Graphique n°38: Evolution, entre 1979 et 1984, de la répartition des tonnages de trafics internationaux du pavillon routier britannique réalisés en compte propre à destination de la Grande-Bretagne. (EUROSTAT, Transports de marchandises Route, 1979-1981-1982-1984)

Tableau n°25: Comparaison et évolution, entre 1979 et 1984, des parts de marché, exprimées en milliers de tonnes, des transporteurs britanniques et des transporteurs de la CEE pour les trafics entre ces pays et la Grande-Bretagne. (EUROSTAT, Transports de marchandises Route, 1979-1981-1982-1984)

Graphique n°39: Evolution, entre 1979 et 1984, de la répartition comparée des tonnages de trafics internationaux du pavillon routier britannique et des pavillons des transporteurs de la CEE dans les échanges avec la Grande-Bretagne. (EUROSTAT, Transports de marchandises Route, 1979-1981-1982-1984)

Tableau n°26: Comparaison et évolution, entre 1979 et 1984 des parts de marché, exprimées en pourcentages, des transporteurs britanniques et des transporteurs de la CEE pour les trafics entre ces pays et la Grande-Bretagne. (EUROSTAT, Transports de marchandises Route, 1979-1981-1982-1984)

Graphique n°40: Evolution, entre 1979 et 1984, des tonnages de trafics internationaux en provenance de la Grande-Bretagne réalisés par les transporteurs de la CEE. (EUROSTAT, Transports de marchandises Route, 1979-1981-1982-1984)

Graphique n°41: Evolution, entre 1979 et 1984, des tonnages de trafics internationaux à destination de la Grande-Bretagne réalisés par les transporteurs de la CEE. (EUROSTAT, Transports de marchandises Route, 1979-1981-1982-1984)

TABLE DES MATIERES

Sommaire

Avant-Propos

Chapitre 1: Caractéristiques générales de la Grande-Bretagne dans les années récentes

- I. La géographie physique.
- II. La population.
- III. L'activité économique.
- IV. Le commerce extérieur.
- V. Contexte politique et conjoncture économique.
 1. La période 1957-1974.
 2. La période 1974-1979.
 3. La période 1979-1986.

Chapitre 2: Le système de transport au Royaume-Uni

- I. Les réseaux d'infrastructures.
 1. Le réseau routier.
 2. Le réseau ferroviaire.
 3. Le réseau de voies navigables.
 4. Les infrastructures de pipe-lines.
 5. Les infrastructures aériennes.
- II. L'activité des ports britanniques.
- III. Les transports terrestres britanniques.
 1. Les transports internationaux terrestres de Grande-Bretagne.

2. Le transport terrestre domestique de la Grande-Bretagne.

21. Les tonnes chargées.

22. Les tonnes-kilomètres.

23. La répartition du trafic par produits.

Chapitre 3: Evolution historique et réglementation actuelle en matière de transports routiers de marchandises

I. Le système des licences de transporteurs (Carriers' licensing system).

1. La genèse du système.

2. La Loi sur les trafics ferroviaire et routier de 1933.

3. Les modifications réglementaires et le fonctionnement du système jusqu'en 1963.

II. La révision du système des licences de transporteurs.

1. Le Comité Geddes.

2. Le Livre Blanc de 1967.

3. Le projet de loi du 20 décembre 1967.

III. La Loi sur les Transports du 25 octobre 1968

1. Les principales mesures.

11. De nouvelles instances générales.

12. La nouvelle réglementation en matière de transports routiers de marchandises.

121. Les autorités compétentes.

122. Les licences d'exploitant (Operators' licensing).

123. Autorisations spéciales pour les gros camions (Large goods vehicles).

13. Des temps de conduite.

2. Commentaires.

IV. Les évolutions de la réglementation dans les transports routiers de marchandises depuis 1968.

1. La période 1968-1974.

11. La Loi sur le Trafic Routier du 30 mars 1972.
12. L'étude de B.T. Bayliss.
13. La Loi sur le Trafic Routier du 31 juillet 1974.

2. La période 1974-1978.

21. La directive communautaire 74/561 du 12 novembre 1974.
22. La Loi sur le Trafic Routier du 25 mars 1976.
23. Le Livre Blanc de 1977 sur la politique des transports.
 231. La proposition de 1976.
 232. Le Livre Blanc de 1977.
24. La Loi sur les Transports du 2 août 1978.

3. La période 1978-1981.

31. Le Comité Foster.
32. Le Comité Armitage.

4. La période 1981-1987.

41. La Loi sur les Transports du 31 juillet 1981.
42. La Loi sur les Transports du 28 octobre 1982.
43. Diverses mesures récentes.

V. Le système des licences d'exploitant (Operator's licensing system) en Grande-Bretagne en 1987 (Résumé synthétique).

Chapitre 4: Le secteur des transports routiers de marchandises en Grande-Bretagne depuis 20 ans.

I. Les impacts du nouveau système des licences d'exploitant, selon les études britanniques.

1. L'étude de Brian Bayliss.

11. La structure du secteur des transports routiers de marchandises depuis 1968.

111. Flottes composées de véhicules de moins de 3,5 tonnes.

112. Transport pour compte d'autrui réalisé par d'anciens transporteurs pour compte propre.

113. Les entrées et sorties dans la branche.

1131. Les nouveaux entrants.

1132. Les sortants du secteur.

114. L'activité des entreprises de transports publics.

1141. La taille des entreprises.

1142. La taille des véhicules.

1143. L'emploi de la capacité.

12. Les coûts d'exploitation dans les transports routiers publics de marchandises.

2. Le rapport du Comité Foster.

21. L'évolution du nombre de véhicules.

22. Les détenteurs de licences d'exploitant.

23. Le compte d'autrui et le compte propre.

24. Le trafic.

25. Les effectifs du secteur.

26. La stabilité du secteur.

27. L'état financier du secteur.

28. L'évolution de la sécurité.

II. Le secteur des transports routiers de marchandises dans les années récentes.

1. Evolutions comparées des activités de compte propre et de compte d'autrui.

11. Les tonnages chargés.

12. L'effet distance.

2. Les caractéristiques du parc de véhicules britanniques.

21. Evolution du parc de véhicules.

22. Les effets de la loi du premier mai 1983.

3. Les entreprises et les coûts.

III. L'activité du marché des transports routiers britanniques de marchandises.

1. Le marché des transports routiers domestiques.

11. L'activité des poids lourds dans le trafic intérieur.

12. Répartition du trafic routier intérieur par produits.

2. Le marché du transport routier international.

21. Le pavillon britannique.

22. Les transporteurs CEE.

Conclusion

Bibliographie

Liste des cartes, tableaux et graphiques

Table des matières