

## LA RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Olivier Boylaud et Giuseppe Nicoletti

### TABLE DES MATIÈRES

Introduction .....	256
Structure et performances du secteur.....	257
Le cadre réglementaire dans les pays de l'OCDE.....	260
Évolution historique .....	260
Situation en 1998.....	262
Indicateurs du degré de réglementation dans le secteur du transport routier de marchandises (1998).....	266
L'incidence de la réforme réglementaire dans le secteur du transport routier de marchandises .....	268
Conclusions.....	272
Bibliographie .....	276

---

Les auteurs tiennent à remercier tout particulièrement Dirk Pilat pour l'aide qu'il a apportée à la révision d'une version provisoire. Ils sont également reconnaissants à Michael P. Feiner, Ignazio Visco et Sally van Sicken pour les commentaires utiles qu'ils ont formulés. Martine Levasseur et Anne-Claire Saudrais ont apporté une aide statistique et technique. Les avis exprimés dans le présent document sont ceux des auteurs et ne reflètent pas nécessairement le point de vue de l'OCDE ou de ses pays Membres.

---

## INTRODUCTION

Le secteur du fret routier consiste à transporter par la route des marchandises entre les entreprises et entre les entreprises et les consommateurs. Au cours des deux dernières décennies, ce mode de transport a connu une très forte croissance puisqu'en termes de tonnes-km, sa production a doublé dans la zone européenne prise au sens large (CEMT, 2000). Durant cette même période, de nombreux pays membres de l'OCDE ont commencé à mettre en chantier de vastes programmes de libéralisation. Toutefois, bon nombre de pays sont toujours dotés de réglementations qui restreignent l'accès au marché et les choix des entreprises. Le présent document analyse l'évolution de la réglementation dans différents États membres de l'OCDE, et en particulier l'impact de cette évolution sur la concurrence, et les performances du secteur.

Les auteurs ont volontairement limité leur champ d'investigation. Si le secteur du fret routier génère des externalités qui peuvent justifier un certain degré d'intervention des pouvoirs publics (tels que la sécurité, le bruit et la pollution), le document ne traite que de la réglementation économique et administrative. Même si la concurrence intermodale entre les transporteurs routiers et les autres opérateurs de transport (tels que le fret ferroviaire, aérien et maritime) a une influence importante sur le secteur et sur l'évolution du cadre réglementaire, l'analyse se limite à la réglementation et à la concurrence au sein du secteur du transport routier proprement dit. Le document ne couvre pas non plus les questions de réglementation liées à la fourniture d'infrastructures routières, telles que la tarification efficiente de l'accès et le renforcement des capacités. Enfin, l'analyse des différents segments du secteur – c'est-à-dire le transport pour compte propre, le transport de charges complètes et le transport de charges partielles – n'est que vaguement esquissée<sup>1</sup>.

L'analyse s'articule en quatre parties. La première partie présente l'évolution de la structure du secteur. La seconde partie s'intéresse aux principales caractéristiques du cadre réglementaire. La troisième partie propose de comparer les approches réglementaires à partir d'indicateurs quantitatifs exprimant le degré de restriction imposé aux mécanismes de marché. La quatrième partie présente les principaux résultats de la réforme de la réglementation. Les données sur la réglementation et la structure de marché sont pour la plupart issues de la base de données internationales de l'OCDE sur la réglementation<sup>2</sup>.

## STRUCTURE ET PERFORMANCES DU SECTEUR

L'industrie du transport de marchandises a pour principaux métiers de base la distribution, la logistique et le transport physique. Le transport peut être effectué pour compte propre (transport de marchandises entre les implantations d'une seule et même entreprise) et pour compte d'autrui. Le transport routier de marchandises est un secteur clé de l'économie, notamment par le rôle qu'il joue au niveau de l'intégration des marchés et par son incidence directe sur les coûts des transactions pour les agents économiques. En 1996, le secteur représentait 90 pour cent de l'ensemble du transport de fret terrestre au Japon, 73 pour cent dans l'UE et 29 pour cent aux États-Unis (tableau 1)<sup>3</sup>. En 1996, le transport routier de marchandises représentait environ 1 pour cent du PIB et de l'emploi dans l'UE et aux États-Unis et davantage au Japon et dans certains pays européens. Toutefois, ces statistiques ne prennent pas en compte le transport pour compte propre<sup>4</sup>.

Le secteur du fret routier se compose *grasso modo* de deux grands segments (Biggar, 2001), dont la part du lion est constituée par le transport de charges complètes et auxquelles est plus particulièrement consacré le présent document. Ce secteur se caractérise par les faibles possibilités d'économies d'échelle et de champ et un fort degré d'exposition à la concurrence dans les différents marchés, définis comme des prestations de transport effectuées entre deux points dans un délai déterminé. Cela s'explique par le fait que les services de fret consistent principalement en flux de marchandises entre entreprises, impliquant une sensibilité au temps relativement faible et une taille efficace des véhicules, c'est-à-dire généralement petite par rapport à la demande du marché. Le transport de charges incomplètes se compose de services proposés sur des marchés dans lesquels les flux sont relativement éparpillés (à destination des particuliers), peu soumis à des contraintes de temps et constitués, par là-même, d'envois ponctuels qui, chaque fois, risquent d'être d'une taille inférieure à la taille efficace des véhicules. Dans ce segment, qui comporte notamment les services de colis ou express, les économies d'échelle et de champ peuvent être importantes et déboucher sur la mise en place de réseaux en étoile (hub-and-spoke)<sup>5</sup>. Bien qu'il y ait une certaine tendance à la concentration dans ce segment du marché, une concurrence efficace peut y être observée, en particulier là où existe une réelle volonté de mettre en œuvre une véritable politique de concurrence.

D'une manière générale, le secteur du transport routier de marchandises se caractérise par la prédominance des petites entreprises en Espagne, en Italie, en Finlande et au Portugal et par celle des grandes entreprises au Mexique, au Japon et aux États-Unis (tableau 1)<sup>6</sup>. En dépit d'une coopération croissante entre les opérateurs de transport routier et une tendance à l'agrandissement de la taille des entreprises dans le segment des charges complètes, le secteur n'est pas fortement concentré, la part des marchés des trois principales entreprises ne dépassant que rarement 5 pour cent du total des tonnes-km transportées<sup>7</sup>.

Tableau 1. Le transport routier de marchandises en quelques chiffres, 1996

	Structure du secteur					Efficacité du secteur				
	Emploi (par rapport à l'emploi total)	Volume transporté (en t-km par rapport au tonnage kilométrique total réalisé par les transports terrestres)	Part de chaque pays dans le total du fret routier OCDE (en %)	PIB du secteur par rapport au PIB total	Part du trafic international assurée par les transporteurs nationaux (en %)	Nombre de salariés par entreprise	Productivité du travail (en milliers de \$US) <sup>1</sup>	Chiffre d'affaires par salarié (en milliers de \$US) <sup>3</sup>	Chiffre d'affaires par compagnie (milliers de \$US) <sup>3</sup>	Tonnage kilométrique par salarié (en milliers de t-km)
Autriche	1.0	41	0.5	0.9 <sup>3</sup>	59	7.8	59 <sup>3</sup>	118	921	0.45
Belgique	1.2	68	0.9	1.2 <sup>3</sup>	55	4.6	65 <sup>3</sup>	238	1 102	0.74
Canada		25	3.2		21				1 039	-
République tchèque	4.1	54	0.9		53	6.2				0.15
Danemark	1.5	73	0.4	1.5 <sup>4</sup>	55	3.8	58 <sup>4</sup>	82	309	0.39
Finlande	1.4	72	0.7	1.3 <sup>3</sup>	10	2.5	59 <sup>3</sup>	113	289	0.85
France	1.2	75	6.7	0.7 <sup>3</sup>	14	7.4	42 <sup>3</sup>	109	803	0.85
Allemagne	0.7	66	8.2		15	4.3		145	622	-
Grèce	2.7	98	0.5		6	9.7		14	131	0.15
Hongrie	1.6	52	0.4		44 <sup>3</sup>	3.2		8	26	0.25
Irlande	0.7	90	0.2	0.4	4	4.8	32	89	423	0.6
Italie	1.2	86	5.8	0.9 <sup>3</sup>	7	2.4	36 <sup>3</sup>	107	261	0.74
Japon	1.8	92	8.9			25.4		92	2 346	0.26
Luxembourg	1.9	70	0.1	1.1 <sup>3</sup>	87	10.9	52 <sup>3</sup>	138	1 504	0.48
Mexique	1.8 <sup>1</sup>	80 <sup>2</sup>	5.0			50.5 <sup>1</sup>		13 <sup>1</sup>	641	0.54
Pays-Bas	1.9	50	1.3	1.3 <sup>3</sup>	58	12.8	50 <sup>3</sup>	95	1 212	0.43
Pologne		40	1.6		11	3.4 <sup>5</sup>				0.3
Portugal	0.7	87	0.4		14	2.8		57	157	0.44
Espagne	1.9	85	2.7	1.6 <sup>4</sup>	25	2.0	32 <sup>4</sup>	61	119	0.38
Suède	1.1	62	0.9	1.1 <sup>3</sup>	9	5.1	61 <sup>3</sup>	122	618	0.69
Turquie		93 <sup>2</sup>	3.6		10					
Royaume-Uni	1.0	85	4.4	1.0	10	6.3	47	101	640	0.61
États-Unis	1.4 <sup>1</sup>	29	42.0	1.2 <sup>1</sup>		22.2 <sup>6</sup>	59 <sup>1</sup>			0.86
Union européenne	1.2	73	33.5	1.0 <sup>3</sup>	19	3.9	52 <sup>3</sup>	101	392	0.68

\* Sur la base des tonnes-km réalisées.

\*\* Valeur ajoutée par salarié (taux de change du moment).

1. 1997.

2. Fret total = route + chemin de fer.

3. 1995.

4. 1993.

5. 1994.

6. 1998.

Sources : Commission européenne, «Transport in figures, janvier 2000» ; Eurostat, «Memo n° 5/99, 21 mai 1999» ; Base de données internationale de l'OCDE sur la réglementation ; Eurostat ; Transport Canada ; BTS 1999.

Dans de nombreux pays de l'OCDE, le secteur se caractérise par la présence d'un grand nombre de petits opérateurs proposant des services de transport pur et un nombre limité de grands opérateurs offrant des services logistiques plus sophistiqués. Les entreprises de la première catégorie se livrent principalement à une concurrence par les prix. Les barrières à l'entrée sont peu importantes en raison du fait qu'un petit capital de départ suffit souvent pour créer son entreprise. Dans la deuxième catégorie, les entreprises se livrent à la fois une concurrence par les prix et par la gamme et la qualité des services proposés. Elles utilisent de plus en plus les technologies de l'information et de la communication, tels que le transfert électronique de données et les systèmes de suivi, qui leur permettent de proposer des services de meilleure qualité (livraisons « juste à temps », ponctualité, flexibilité) vers un plus grand nombre de destinations grâce à une meilleure productivité. Le renforcement de la concurrence et la nécessité d'innover semblent conduire à un processus de concentration et de coopération se traduisant, notamment, par la mise en place de réseaux d'entreprises. Dans le même temps, les changements dans la structure de la demande ont conduit à une plus grande spécialisation.

L'internationalisation du secteur du transport routier de marchandises varie fortement d'un pays à l'autre. En 1996, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, le Luxembourg, les Pays-Bas et la République tchèque étaient les seuls pays dans lesquels le trafic international était plus important que le trafic national pour les entreprises locales. Outre la localisation géographique et la taille du pays (le trafic international est forcément moins présent dans les pays insulaires et plus présent dans les petits pays continentaux), les arrangements bilatéraux restrictifs, impliquant notamment des restrictions au cabotage (voir ci-après), ainsi que les facteurs liés à l'organisation et à la qualité du service, ont joué un rôle important dans l'émergence des structures commerciales<sup>8</sup>.

La mesure de la productivité dans les secteurs prestataires de service est, on le sait, un exercice difficile (voir, par exemple, Bosworth et Triplett, 2000), notamment parce que la production et la valeur ajoutée ne sont pas toujours des notions bien définies et comparables d'un pays à l'autre. Il n'est dès lors pas surprenant que les profils de productivité du secteur du transport routier de marchandises manquent parfois de cohérence au travers des différents étalons de cette productivité. La productivité du travail (mesurée en valeur ajoutée par salarié en dollars US courants) varie fortement d'un pays à l'autre. La Belgique et la Suède affichent, semble-t-il, la productivité la plus élevée, suivies des États-Unis, de l'Autriche et de la Finlande. À l'inverse, l'Irlande, l'Italie et l'Espagne ont une productivité relativement faible. Il convient toutefois de noter que cette mesure de la productivité est imparfaite parce qu'elle ne prend pas en compte les différences de pouvoir d'achat entre ces différents pays et que, en raison de contraintes liées à la disponibilité des données, l'année de référence n'est pas toujours la même d'un pays à l'autre. Ce classement de la productivité n'est qu'en partie confirmé par

d'autres étalons de la productivité, tels que les tonnes-km ou le chiffre d'affaires par salarié (ainsi, les classements respectifs de l'Autriche et de l'Italie sont inversés lorsque l'on se réfère au tonnage kilométrique).

## **LE CADRE RÉGLEMENTAIRE DANS LES PAYS DE L'OCDE**

Le secteur du transport routier de marchandises est un secteur structurellement concurrentiel dominé par une concurrence par les prix et la qualité du service. On distingue deux grandes catégories de réglementations en matière de transport routier de marchandises dans les pays de l'OCDE : les réglementations relatives à la circulation et aux véhicules et les réglementations concernant le fonctionnement du marché. La première catégorie comporte notamment le code de la route, la réglementation du travail, les réglementations concernant le transport de marchandises dangereuses et les limitations de trafic. La deuxième catégorie couvre principalement les conditions d'accès au marché et les règles en matière de fixation des prix.

La réglementation du transport de marchandises par route est principalement liée à des considérations de sécurité routière, d'environnement et d'utilisation des infrastructures fixes. Le secteur crée d'importantes externalités liées aux accidents de la routes impliquant des véhicules lourds, à la nocivité des émissions sonores, à la pollution de l'air provoquée par les gaz d'échappement et par la congestion et à la dégradation du réseau routier. Les préoccupations sociales, environnementales et économiques légitimes qui en résultent ont débouché sur l'adoption de normes techniques de sécurité, de règles de circulation et de conduite et de redevances d'utilisation des infrastructures. Au cours des vingt dernières années, la plupart des pays de l'OCDE ont renforcé leurs dispositions en matière de sécurité et d'environnement et certains ont amélioré l'efficacité des systèmes de tarification de l'usage des infrastructures. Le défi que les autorités de tutelle ont ici à relever consiste à ne pas fausser le jeu de la concurrence au sein du secteur et entre le secteur et d'autres modes de transport de marchandises.

Le présent chapitre analyse les réglementations dites « économiques » liées aux conditions d'accès au marché de services de transport de marchandises par route et la fourniture et la tarification de ces services. Les distorsions de concurrence nationales et internationales provoquées par ces réglementations occupent une place prépondérante dans cette analyse.

### **Évolution historique**

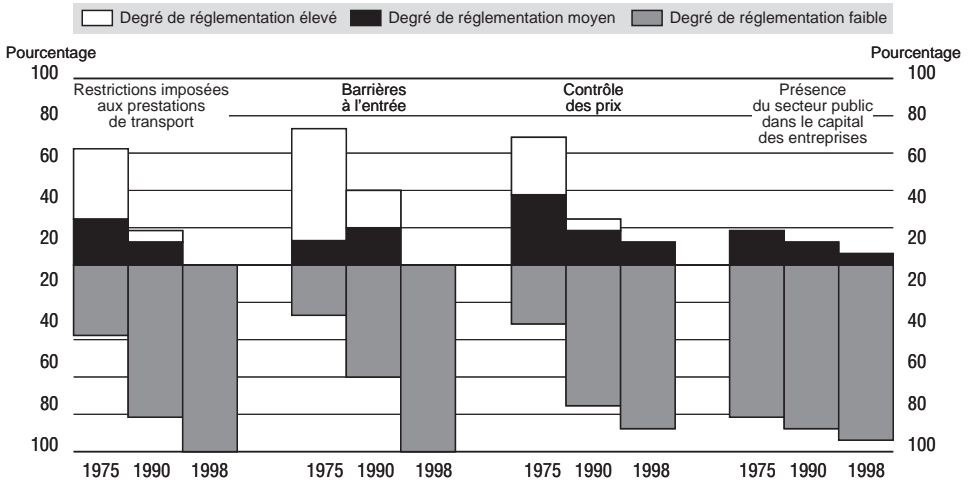
Historiquement, la réglementation économique du secteur a souvent été motivée par une volonté de protéger les entreprises publiques de chemin de fer,

ainsi que par des considérations de « service public »<sup>9</sup> (OCDE, 1990). Selon l'Office américain des statistiques de transport (1999a), la réglementation de l'accès au marché et des prix a également été motivée par les craintes exprimées au sein du secteur de voir une concurrence effrénée déboucher sur une instabilité, voire la déconfiture des transporteurs routiers et une dégradation des conditions de travail.

La réforme du cadre réglementaire vise à faciliter les conditions d'accès au secteur et à libéraliser les prix et la fourniture de services de transport. Un renforcement de la concurrence entre transporteurs routiers peut promouvoir les gains d'efficacité et la qualité des services tout en exerçant une pression à la baisse sur les prix. Tous les pays ne se sont pas engagés en même temps dans le processus de libéralisation. Ainsi, le mouvement a été enclenché en Australie avec la mise en cause de la constitutionnalité des réglementations fédérales (OCDE, 1990). Aux États-Unis, c'est le Trucking Act de 1980 qui a transformé le secteur et aboli la plupart des réglementations économiques (OCDE, 1997). Au Japon, les utilitaires lourds sont soumis à une réglementation moins contraignante depuis 1989 (Yamauchi, 1995). Dans les pays de l'UE, la libéralisation a été progressive et étalée sur une période comprise entre 1989 (libéralisation des taux de fret internationaux) et 1998 (libéralisation totale du cabotage) (Burckhardt *et al.*, 1998). Dans les pays d'Europe centrale et orientale, l'adoption de principes conformes à l'économie de marché au début des années 1990 a conduit à une réorganisation complète du secteur, se traduisant notamment par une libéralisation et une privatisation progressives des entreprises de transport public (CEMT, 1996). Le graphique 1 illustre la dynamique de la déréglementation dans les pays de l'OCDE entre 1975 et 1998. Les pays sont classés en fonction du degré de réglementation (fort, moyen, faible) défini sur la base de quatre critères : la présence de l'État dans le capital des entreprises, les barrières à l'entrée, la réglementation des prix et les contraintes imposées aux services (pour une description de ces indicateurs, voir OCDE, 1992, et Gönenç *et al.* 2000).

Ce vaste mouvement de libéralisation a entraîné la suppression des restrictions quantitatives (limitation à l'accès au marché, etc.) en faveur de critères qualitatifs (normes minimales), ainsi que la libéralisation progressive des marchés nationaux et internationaux, le tout assorti d'un assouplissement du régime de contrôle des prix (*cf.* ci-après). Dans les pays à structure fédérale, la déréglementation au niveau fédéral a généralement précédé la libéralisation au niveau de l'État (comme par exemple en Australie, au Canada et aux États-Unis)<sup>10</sup>. Il en résulte que, même dans les pays dans lesquels la libéralisation a été mise en œuvre au niveau fédéral, des vestiges de l'ancien cadre réglementaire demeurent au niveau des États, tels que le maintien d'une immunité antitrust limitée pour la fixation collective de taux de fret pour les dessertes d'États différents (confiée à des « bureaux de fret ») aux États-Unis (OCDE, 1999a).

Graphique 1. Réforme de la réglementation dans les pays de l'OCDE<sup>1</sup>  
 Pourcentage des pays représentés dans chaque catégorie



Notes :

*Degré de réglementation élevé* : accès au marché soumis à restrictions, forte présence du secteur public dans le capital des entreprises et/ou les tarifs ou les services sont fixés ou approuvés par un organe de tutelle.

*Degré de réglementation moyen* : un accès limité au marché est autorisé, la participation du secteur public dans le capital des entreprises est faible et/ou les entreprises disposent d'une certaine marge de manœuvre pour fixer les tarifs ou les services.

*Degré de réglementation faible* : aucune participation du secteur public au capital des entreprises, les entreprises peuvent accéder librement au marché et/ou fixent tout à fait librement leurs tarifs ou les services qu'elles proposent.

1. Voir Gönenç et al. (2000) pour plus de détails concernant l'élaboration des indicateurs.

Source : OCDE, *Réforme réglementaire, privatisation et politique de la concurrence*, 1992 ; et Base de données internationale de l'OCDE sur la réglementation.

**Situation en 1998**

Afin de dresser un inventaire aussi complet que possible de l'état d'avancement de la réforme du cadre réglementaire dans le secteur du transport routier de marchandises des États membres de l'OCDE en 1998, différents types de réglementations seront passés en revue distinctement et successivement : procédures et critères d'accès au marché ; restrictions imposées aux transporteurs étrangers ; restrictions imposées à certaines activités ; réglementation des prix et réglementation des temps de conduite<sup>11</sup>. Le rôle des organes représentatifs du secteur ou des groupes de pression commerciaux dans la définition et la mise en œuvre des réglementations et l'incidence de la surveillance exercée par les pouvoirs publics



sur certaines entreprises sont également examinés. La couverture nationale de l'analyse varie en fonction de ces différents types de réglementations (des informations détaillées sont fournies par Boylaud, 2000)<sup>12</sup>.

### **Accès au marché**

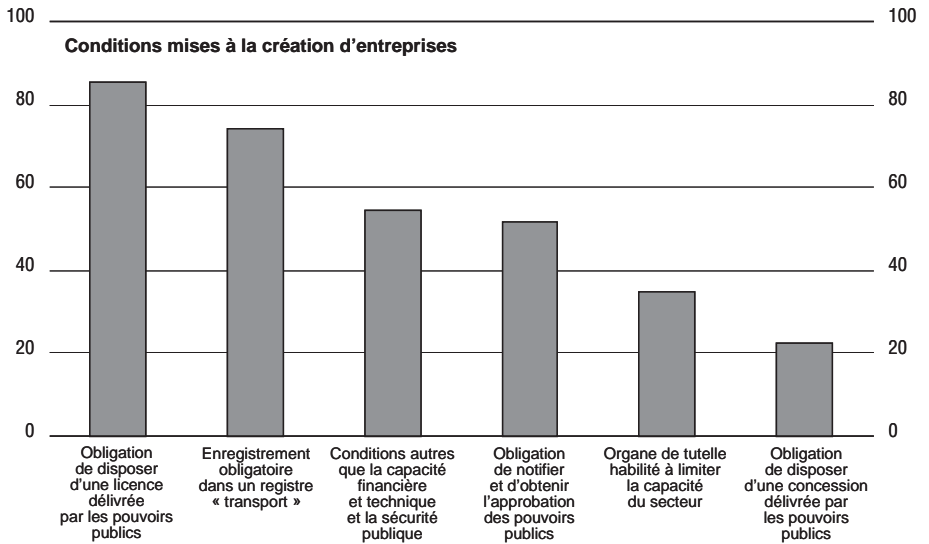
Dans la grande majorité des pays, il faut disposer d'un numéro d'enregistrement ainsi que d'une licence ou d'un permis pour créer une entreprise de transport routier (cf. graphique 2, haut de la page). Dans de nombreux cas, le démarrage de l'exploitation est subordonnée à l'obtention d'un agrément. En revanche, les permis ne sont généralement pas limités dans le temps et sont valables pour l'ensemble du pays<sup>13</sup>. En Italie, au Royaume-Uni, au Mexique, en Nouvelle-Zélande et en Espagne, les règles relatives à l'accès au marché s'appliquent également au transport pour compte propre. Il convient de noter par ailleurs que les réglementations concernant l'accès au marché du transport routier de marchandises décrites dans le présent document s'ajoutent aux procédures administratives applicables à toutes les entreprises<sup>14</sup>.

De nombreux pays appliquent encore des critères autres que ceux relatifs aux prescriptions techniques, à la santé financière, à la moralité et à la sécurité publique pour fonder leurs décisions concernant l'accès de nouveaux opérateurs. Toutefois, ces exigences supplémentaires n'existent pas dans les pays de droit coutumier (Amérique du Nord, Royaume-Uni, Irlande et Australie), dans certains pays d'Europe du nord, en Grèce et au Portugal. Dans plusieurs pays (Allemagne, Italie, Belgique, Grèce, Espagne, République tchèque, Hongrie, Pologne et Corée), l'organe de régulation est également habilité à limiter la capacité du secteur.

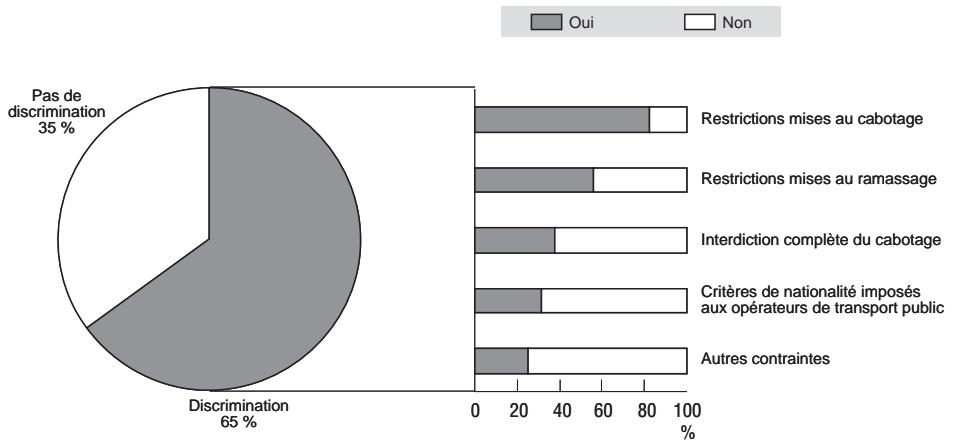
Hormis certains pays insulaires dans lesquels les restrictions imposées aux transporteurs étrangers n'ont guère de sens, dans la plupart des pays membres de l'OCDE, les entreprises étrangères ne disposent pas des mêmes droits que les entreprises nationales<sup>15</sup>. Un certain nombre de limitations s'appliquent (graphique 2, bas de la page). Généralement, le cabotage est toujours soumis à certaines limitations<sup>16</sup>. Ainsi, dans l'UE, le cabotage a entièrement été libéralisé en juillet 1998 (le processus de libéralisation a été engagé en 1990, avec l'introduction d'un nombre limité d'autorisations de cabotage), mais ne s'applique qu'aux seuls États membres de l'UE, à l'exclusion des transporteurs des pays d'Europe centrale. En 1998, cinq pays, à savoir la Grèce, le Mexique, la Norvège, la Hongrie et la Pologne, imposaient toujours l'obligation de recourir à des transporteurs nationaux pour les marchés attribués par les pouvoirs publics.

Dans le cadre de la libéralisation du secteur, la plupart des activités de transport ont été ouvertes à la concurrence nationale et les restrictions imposées à certaines activités (telles que le transport privé, le transport de fret de retour, le transport « sous contrat » ou les opérations intermodales) se font de plus en plus

Graphique 2. **Réglementations concernant l'accès au marché, 1998**  
 Pourcentage des pays concernés par les réglementations



**Droit des entreprises étrangères d'opérer sur le marché national**



rares. Ce qui n'empêche pas le transport pour compte propre de rester soumis à certaines restrictions dans plusieurs pays (Allemagne, Finlande, Grèce, Mexique, Pays-Bas et Suisse). Le transport de fret de retour<sup>17</sup> et le transport « sous contrat » ne sont plus limités que dans quelques pays (Finlande et Grèce) et les opérations intermodales demeurent soumises à des restrictions dans trois pays (Finlande, Hongrie et Mexique).

### **Fonctionnement du marché**

Les régimes de contrôle des prix, même partiels, se font également de plus en plus rares. Toutefois, des contrôles subsistaient encore en 1998 dans quatre pays membres de l'OCDE (Grèce, Japon, Italie et Espagne). De plus, des voix se sont élevées dans plusieurs pays européens pour réintroduire les tarifs minimums (CEMT, 1998).

Si la présence des pouvoirs publics dans le secteur du transport routier est un phénomène relativement marginal<sup>18</sup>, plusieurs pays possèdent néanmoins encore des opérateurs publics de transport (Australie, Belgique, République tchèque, Danemark, Allemagne, France, Finlande, Norvège, Pologne et Turquie). Souvent, il s'agit de filiales d'entreprises publiques actives dans d'autres secteurs, tels que les chemins de fer ou la poste, qui ne se concentrent que sur quelques activités.

A l'exception du Mexique et de la Corée, tous les autres pays membres de l'OCDE ont des réglementations spécifiques concernant les temps de conduite et de repos<sup>19</sup>. Les temps de conduite autorisés quotidiennement sont assez proches d'un pays à l'autre (8 à 9 h)<sup>20</sup>. En revanche, les temps autorisés pour des activités autres que la conduite varient fortement. Ainsi, en 1998, les temps de travail des conducteurs s'absentant durant au moins trois nuits par semaine variaient entre 67 h en Allemagne et 52 h en Italie<sup>21</sup>.

### **Rôle des organes représentatifs**

Il n'est pas facile d'analyser le rôle des organes représentatifs ou des groupements d'intérêts commerciaux dans l'élaboration et la mise en œuvre des réglementations applicables au secteur. En fait, il peut être interprété de deux façons diamétralement opposées : d'abord comme s'inscrivant dans le cadre d'un effort consultatif visant à associer les intervenants au processus décisionnel et deuxièmement comme s'inscrivant dans une démarche visant à protéger les entreprises déjà en place (étant à ce moment là juges et parties)<sup>22</sup>.

La participation des organes représentatifs du secteur aux décisions touchant à la réglementation varie fortement d'un pays membre de l'OCDE à l'autre, même si dans plus de la moitié des pays couverts par la présente étude ces organes participent aux décisions concernant l'accès, la tarification ou ces deux aspects. Dans les pays de droit coutumier, dans certains pays nordiques et en Corée, les

organes représentatifs ne jouent aucun rôle dans la définition et la mise en œuvre des réglementations. A l'inverse, dans quatre pays (Espagne, Hongrie, Italie et République tchèque), ils sont associés à la fois à la fixation et au contrôle des tarifs ainsi qu'à la réglementation concernant l'accès au marché. En Allemagne, en Belgique, en France, aux Pays-Bas, en Pologne et en Suisse, ils sont associés au processus de définition des conditions d'accès au marché.

### **INDICATEURS DU DEGRÉ DE RÉGLEMENTATION DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES (1998)**

Pour pouvoir comparer les approches réglementaires dans les pays de l'OCDE, des indicateurs quantitatifs portant sur les différents aspects de la réglementation du secteur du transport routier de marchandises ont été élaborés (échelle de 0 à 6 du moins au plus restrictif) afin d'illustrer le niveau de restriction auquel sont soumis les mécanismes de marché. Ces indicateurs synthétiques ont été élaborés en agrégeant des informations détaillées concernant la réglementation (y compris les informations décrites ci-dessus) et en utilisant des techniques d'analyse des données (voir annexe de l'article de R. Gönenç, M. Maher et G. Nicoletti, dans le présent document). Ces informations détaillées ont été fournies par Boylaud (2000).

Le tableau 2 donne les résultats d'une analyse factorielle des indicateurs détaillés relatifs à la réglementation. Ces résultats permettent de subdiviser les réglementations en trois grandes catégories, dont les facteurs expliquent 68 pour cent de la variance totale des données : i) barrières à l'accès (restrictions dans le domaine des licences, contrôle des prix, participation des organes représentatifs à l'élaboration de la réglementation concernant l'accès et les prix) ; ii) participation au fonctionnement du secteur (tracasseries administratives, simplification des formalités administratives, réglementations limitant certaines activités et les temps de conduite) ; iii) discrimination à l'encontre des entreprises étrangères.

Trois indicateurs synthétiques du degré de réglementation ont été élaborés en utilisant les poids estimés. Ces indicateurs ont été utilisés pour classer les pays en fonction de leur attitude vis-à-vis de différents aspects de la réglementation identifiés par l'analyse factorielle<sup>23</sup>. Les indicateurs synthétiques des barrières à l'entrée, de la participation au fonctionnement du secteur et de la discrimination vis-à-vis des entreprises étrangères ont été ensuite une nouvelle fois agrégés pour constituer un indicateur synthétique global du degré de réglementation du secteur. Cette agrégation a été réalisée en pondérant chaque indicateur synthétique en fonction de sa contribution à la variance globale observée au niveau des trois facteurs. Le graphique 3 donne le classement d'un certain nombre de pays pour l'indicateur synthétique global ainsi que la contribution de chaque indicateur synthétique au classement général.

**Tableau 2. Réglementation : les facteurs discriminants**

Résultats de l'analyse factorielle<sup>1</sup>

Rotation des pondérations<sup>2</sup>

Interprétation	Facteur 1		Facteur 2		Facteur 3	
	Barrières à l'entrée		Participation au fonctionnement du secteur		Discrimination à l'encontre des entreprises étrangères	
Indicateurs détaillés <sup>3</sup>	Pondération des facteurs	Poids des variables dans le facteur	Pondération des facteurs	Poids des variables dans le facteur	Pondération des facteurs	Poids des variables dans le facteur
Participation des associations professionnelles <sup>4</sup>	0.85	0.37	0.13	0.01	0.14	0.02
Prescriptions en matière de licences	0.83	0.36	-0.37	0.08	-0.03	0.00
Contrôle des prix	0.65	0.22	0.40	0.09	-0.13	0.02
Restrictions mises au comportement	-0.03	0.00	0.82	0.38	-0.04	0.00
Couverture des licences	-0.08	0.00	0.66	0.25	0.28	0.07
Simplification des règles et des procédures	0.30	0.05	0.58	0.19	-0.15	0.02
Procédures discriminatoires	0.03	0.00	0.05	0.00	0.95	0.87
<b>Poids des facteurs dans l'indicateur synthétique</b>	0.41		0.37		0.22	
<b>Critères de sélection :</b>						
Valeurs propres	2.03		1.68		1.02	
Variance totale expliquée			67.6			
<b>Résultats des tests</b>						
Test de Bartlett (sphéricité)	Chi-2		20.9			
	Df		21.0			

1. Méthode d'extraction : analyse en composantes principales. Méthode de rotation : Varimax avec normalisation Kaiser.

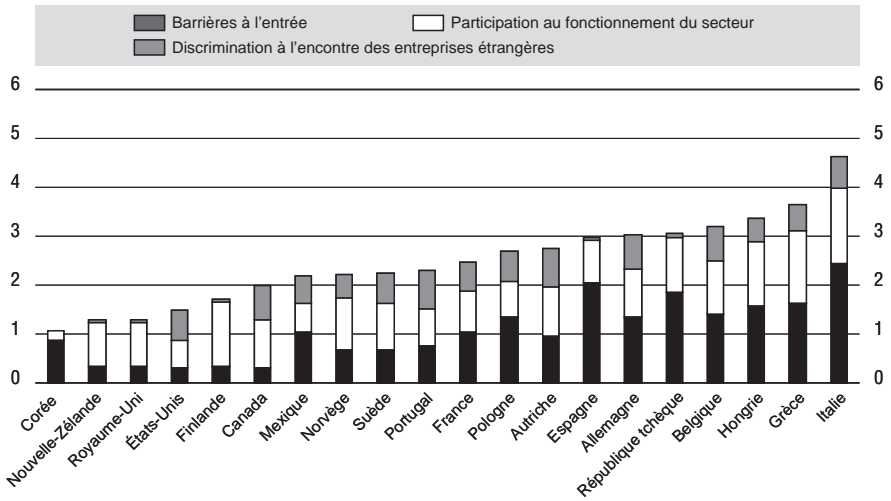
2. La pondération des facteurs exprime la corrélation entre les différents indicateurs et les facteurs latents. Les indicateurs sont assignés au facteur auquel ils sont le plus fortement corrélés.

3. Voir Boylaud (2000) pour une définition précise des indicateurs.

4. Aux décisions concernant l'accès et les tarifs.

En 1998, l'Italie et la Grèce étaient les pays dotés du cadre réglementaire globalement le plus restrictif ; à l'inverse, les pays les moins réglementés étaient la Corée, la Nouvelle-Zélande, le Royaume-Uni et les États-Unis<sup>24</sup>. Le niveau de restriction relativement élevé observé en Italie et en Grèce s'explique notamment par l'attitude de ces pays vis-à-vis de l'accès au marché et de la participation au fonctionnement du secteur. D'autre part, les pays les plus discriminatoires en 1998 à l'encontre des entreprises étrangères étaient l'Autriche et le Portugal ainsi que, dans une moindre mesure, plusieurs autres pays européens et d'Amérique du Nord<sup>25</sup>. Parmi les pays qui connaissent un important trafic frontalier, l'Espagne et la République tchèque se sont montrés les plus accommodants sur le plan de la discrimination. Il convient toutefois de souligner que ce classement ne tient pas

Graphique 3. Indicateurs synthétiques, 1998<sup>1</sup>



1. L'échelle de l'indicateur synthétique est comprise entre 0 et 6 (du moins au plus restrictif). Voir Boyland (2000) pour plus de détails concernant l'élaboration des indicateurs.  
Source : OCDE.

compte des réglementations concernant la circulation et les véhicules, et qu'il a trait à la situation en 1998. Enfin, il convient également de noter qu'il existe une différence entre la pratique réglementaire et le cadre réglementaire et que la plupart des pays les plus réglementés sont également ceux qui disposent du plus grand nombre de petites entreprises, généralement soumises à des règles de circulation et à des prescriptions techniques pour les véhicules moins sévères que les grandes entreprises (cf. tableau 1).

### L'INCIDENCE DE LA RÉFORME RÉGLEMENTAIRE DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

La réforme des cadres réglementaires auxquels ont procédé un certain nombre de pays indique que la libéralisation a eu une incidence importante sur l'efficacité du secteur et les coûts du transport de marchandises. Ainsi, dans une

étude réalisée en 1987, les autorités mexicaines ont estimé le coût de la réglementation du secteur à 0.5 pour cent du PNB (OCDE, 1999b) et on estime par ailleurs qu'en Allemagne la réglementation représentait, avant la libéralisation, 30 à 40 pour cent de coûts supplémentaires pour le transport à longue distance (Lieb (1991), cité dans McKinnon (1996)). Le tableau 3 illustre les résultats économiques de la réforme de la réglementation dans le secteur du transport routier de marchandises sur la base de plusieurs études empiriques. Il montre que, d'une manière générale, la libéralisation complète du secteur a eu un effet bénéfique sur les taux d'accès des entreprises au marché (en hausse), les prix (en baisse) et la qualité du service (en hausse), et qu'elle a également permis d'améliorer l'efficacité du secteur<sup>26</sup>. En renforçant la concurrence, l'ouverture du marché favorise l'innovation et incite les entreprises à améliorer leurs services et à développer un vaste éventail de services de transport spécialisés et sophistiqués (OCDE, 1997).

Les informations disponibles montrent que, contrairement aux prévisions du secteur, la libéralisation n'a pas conduit à une concurrence destructrice, à une instabilité des entreprises ou à une diminution des normes de sécurité (Biggar, 2001, et les références y figurant). Ainsi, tant en Australie qu'aux États-Unis, la concurrence est vive mais aucun effet néfaste sur le secteur n'a été constaté après l'élimination des barrières à l'entrée et des restrictions de prix. Aux États-Unis, la sécurité s'est améliorée après la libéralisation en dépit d'une augmentation spectaculaire du trafic de camions, le nombre d'années de durée de vie potentielle perdue diminuant d'environ 30 pour cent en 15 ans<sup>27</sup>. On aurait par ailleurs également constaté depuis la libéralisation une diminution du nombre de poids lourds impliqués dans des accidents mortels en Australie (Biggar, 2001).

La libéralisation a également eu un effet multiplicateur sur les échanges. Au Mexique par exemple, elle a permis une baisse significative des prix, qui s'est accompagnée d'une augmentation du volume de trafic de 50 pour cent entre 1989 et 1995 (OCDE, 1999b)<sup>28</sup>. Dans l'UE également on a constaté une augmentation du trafic transfrontalier dès le démantèlement des barrières commerciales, qui constituaient auparavant un frein au transport routier de marchandises, même si l'incidence spécifique de la libéralisation est plus difficile à évaluer étant donné qu'elle est récente et qu'elle a été engagée avec pour toile de fond la création du marché unique.

Dans les pays dans lesquels les barrières à l'entrée et les restrictions mises à la concurrence par les prix avaient créé des rentes pour les salariés des entreprises déjà en place, ces rentes tendent à disparaître. Rose, 1987 ; Boyer, 1991 ; Hirsch et MacPherson, 1998 pour les États-Unis), ce qui pourrait expliquer les craintes exprimées par les transporteurs routiers européens de voir leurs conditions de travail se détériorer dès l'ouverture complète du marché du transport routier de marchandises le 1<sup>er</sup> juillet 1998<sup>29</sup>.

Tableau 3. Libéralisation du marché et incidence des différentes variables

Auteur	Pays/période	Domaine	Variable	Incidence
Burnewicz, 1996	Pologne	Privatisation et libéralisation	Trafic	En hausse
			Productivité	En hausse
			Efficience	En hausse
Haffner et van Bergeijk, 1977	Pays-Bas	Libéralisation du cabotage, temps de conduite	Tarifs	Baisse de 1 %
Høj <i>et al.</i> , 1995	Australie	Libéralisation de l'accès et des tarifs (1950 et années 60)	Tarifs	En baisse
	Canada	Libéralisation de l'accès et des tarifs	Qualité	En hausse
			Tarifs	En baisse
	France	Libéralisation de l'accès et des tarifs (1979 et 1989)	Qualité	En hausse
	Nouvelle-Zélande	Libéralisation de l'accès, des services et des tarifs (1983)	Tarifs	En baisse
	Norvège	Libéralisation de l'accès, des services et des tarifs (1987)	Accès	Incidence positive
	Suède	Libéralisation de l'accès (1964)	Accès	Incidence positive
Royaume-Uni	Libéralisation de l'accès, des services et des tarifs (1968)	Qualité	En hausse	
Molnar, 1996	Hongrie	Privatisation et libéralisation	Trafic	En hausse
McKinnon, 1996	Royaume-Uni (1987-1990)	Déréglementation du transport routier de marchandises	Productivité	En hausse
	États-Unis (1970-1978)		Efficience	En hausse
	Nouvelle-Zélande (1984-1987)		Tarifs	Baisse de 25 %
	France (1987-1990)		Baisse de 12-25 %	
OCDE, 1999a	États-Unis	Libéralisation de l'accès et des tarifs	Tarifs	Baisse de 25 %
				Baisse de 15 %
				Baisse de 75 % (charges complètes) et de 35 % (charges incomplètes)
			Efficience	En hausse
		Qualité	En hausse	
		Emploi	Hausse de 16 %	



Tableau 3. **Libéralisation du marché et incidence des différentes variables** (suite)

Auteur	Pays/période	Domaine	Variable	Incidence
OCDE, 1999 <i>b</i>	Mexique	Libéralisation de l'accès et des tarifs	Tarifs Qualité Emploi Efficience	Baisse de 37 % En hausse Hausse de 5 % En hausse
OCDE, 1999 <i>c</i>	Japon	Libéralisation de l'accès et des tarifs	Accès Rentabilité Tarifs Qualité Productivité	En hausse En hausse En baisse En hausse En hausse
Opletal-Ryba, 1996	République tchèque	Incidence de la privatisation et de la libéralisation	Trafic Productivité Efficience	En hausse En hausse En hausse
Rose, 1987	États-Unis	Partage et contrôle de la rente du travail	Partage de la rente	En baisse
Winston, 1993	États-Unis	Libéralisation de l'accès et des tarifs	Prospérité publique	Gain de 16 milliards de \$US 1990 pour le consommateur
Winston, 1998	États-Unis	Déréglementation du transport routier (segment des charges incomplètes)	Tarifs Efficience Qualité	En baisse En hausse En hausse
		Déréglementation du transport routier (segment des charges complètes)	Tarifs Efficience Qualité	En baisse En hausse En hausse
Yamauchi, 1995	Japon	Libéralisation du transport intérieur de marchandises par route	Prospérité publique	Gain compris entre 2.5 et 8.2 milliards de \$US
Ying, 1990	61 entreprises des États-Unis (1975-84)	Déréglementation	Progrès technologique Coût Productivité	En hausse En baisse En hausse
Ying et Keeler, 1991	56 entreprises des États-Unis (1975-83)	Libéralisation de l'accès et des tarifs	Tarifs	Baisse de 25 à 35 %

Source : Voir 1<sup>re</sup> colonne.

## CONCLUSIONS

Le secteur du transport routier de marchandises a connu de profondes mutations au cours des vingt dernières années, avec notamment le développement rapide de formes concurrentielles nouvelles, tant sur le segment du transport de charges complètes que sur celui de charges incomplètes. Parallèlement, un nombre croissant de pays de l'OCDE ont reconnu que les réglementations qui restreignaient indûment ces évolutions sur le plan de la concurrence devaient être assouplies. Il reste que le rythme et l'ampleur de la libéralisation ont été très variables d'un pays à l'autre. Le principal obstacle qui subsiste à la concurrence est le réseau restrictif d'accords bilatéraux internationaux/multilatéraux qui continuent à imposer des discriminations aux transporteurs étrangers. Il importe toutefois de noter que ces réglementations continuent à évoluer rapidement dans l'un et l'autre de ces segments et que, dans une certaine mesure, les différences d'approche rapportées au niveau de la réglementation ont peut-être été atténuées par des réformes mises en œuvre après 1998, période pour laquelle on ne dispose toutefois que d'informations très fragmentaires.

Les éléments empiriques disponibles suggèrent que la libéralisation a été bénéfique pour l'efficacité et le bien-être des consommateurs dans les pays qui ont mis en œuvre les réformes. Aucune des incidences néfastes, craintes par le secteur, ne s'est vérifiée : dans les pays « réformateurs », la concurrence au sein du secteur s'exprime pleinement dans un environnement stable alors que les niveaux de sécurité ont également dans l'ensemble été améliorés. Dans le même temps, les taux de fret ont été réduits, la productivité a été renforcée et l'innovation a été stimulée.

Les incidences économiques des différences constatées au niveau des approches réglementaires, qui sont de nature à moduler les structures du secteur et l'évolution de la concurrence dans les pays de l'OCDE, méritent une analyse plus approfondie. A cette fin, il conviendrait d'identifier des étalons comparatifs fiables de la performance économique dans le secteur du transport routier de marchandises, ce qui constitue une tâche ardue compte tenu des problèmes conceptuels soulevés par un tel exercice et le peu de données fiables disponibles au niveau international.

## NOTES

1. On trouvera dans Biggar (2001) une analyse approfondie des problèmes de concurrence dans les différents segments du secteur du transport routier de marchandises.
2. Voir Nicoletti *et al.* (1999) et OCDE (2000).
3. Les parts dans le transport total de marchandises par route, rail, voie navigable et conduites sont exprimées en tonnes-km. Si l'on tient compte du transport maritime intérieur (intra-communautaire pour l'UE), la part du transport routier de marchandises est plus faible : 53 pour cent pour le Japon, 44 pour cent pour l'UE et 26 pour cent pour les États-Unis (CE, 2000). La place prépondérante occupée par le transport routier de marchandises peut s'expliquer en partie par la faible efficacité des autres modes de transport (Italie), le manque de liaisons ferroviaires et de voies navigables (Danemark, Grèce et Japon) ou la topographie (Grèce) (CE, 1994). A l'inverse, dans les pays où le transport routier de marchandises est moins représenté, cette présence moindre peut s'expliquer par les distances importantes à couvrir (E-U, Canada) ou des facteurs historiques (République tchèque, Pologne).
4. Le transport pour compte propre représente 26 pour cent du transport routier de marchandises dans les pays de l'UE et près de 45 pour cent aux États-Unis (Hamelin, 1999). Au cours des vingt dernières années, le nombre de salariés employés et le nombre de tonnes-km réalisées dans le segment du transport pour compte propre ont diminué (Lawton-Smith, 1995 ; CEMT, 1999a). La propension des opérateurs pour compte propre à réduire leur flotte de véhicule s'inscrit dans une tendance générale à la sous-traitance des activités hors métiers de base, mais s'explique également par la concurrence plus vive entre transporteurs routiers, la diminution des coûts et l'amélioration de la qualité qui en a résulté (CE, 1997 ; CEMT, 1999a).
5. Biggar (2001) rapporte les résultats de plusieurs études empiriques, consacrées en particulier au secteur du transport routier de marchandises aux États-Unis, qui confirment les différents rendements d'échelle obtenus par les transporteurs opérant sur les segments « charges complètes » et « charges incomplètes ».
6. Les données concernant le Mexique sont peut-être influencées par l'existence d'un grand nombre de petites entreprises de transport de marchandises échappant à la couverture statistique.
7. Selon la base de données internationale de l'OCDE sur la réglementation, la part de marché détenue par les trois plus grandes entreprises de transport pour compte d'autrui (tonnes-km) est la suivante : 6 pour cent aux Pays-Bas (1997), 5 pour cent en Finlande (1997, parts de marché fixées en fonction du CA), 3,8 pour cent au Canada (1995, en 1985 les trois plus gros opérateurs représentaient 7.2 pour cent du marché), au Mexique (1993) et au Portugal (1997), 1,5 pour cent en France (1995, contre 3,5 pour cent en 1986) et près de 0 pour cent au Royaume-Uni et au Japon (1997).

8. Dans l'UE, par exemple, les pays qui disposent des transporteurs internationaux les plus actifs ne sont pas ceux où les coûts salariaux sont les plus faibles mais ceux qui sont dotés des entreprises les plus efficaces.
9. L'idée est en gros la suivante. Pour assurer que dans les petites communautés les chargeurs ne soient pas privés de services de transport ou obligés d'acquitter des tarifs plus élevés que dans les grandes agglomérations, la meilleure façon de servir l'intérêt général est de réguler le secteur de telle sorte qu'il y ait péréquation entre les liaisons rentables et non rentables (OCDE, 1990).
10. L'importance et le niveau de réglementation est toujours fonction de plusieurs facteurs. Premièrement le type de transport concerné (transport pour compte propre ou transport pour compte d'autrui, transport national, transport international ou de transit) et l'entreprise prestataire de services de transport (opérateur de transport, transporteur national ou étranger etc.). Deuxièmement, le type de véhicule concerné (utilitaire léger ou lourd) et le type de produit transporté (produits dangereux, bétail, produits frais ou autre). Le transport routier de marchandises effectué au moyen d'utilitaires légers est ainsi peu réglementé (Defoug et Pfalzgraf, 1998).
11. Bien que les réglementations concernant les temps de conduite soient généralement considérées comme une forme de réglementation de la circulation des véhicules, il en est fait état ici parce qu'elles peuvent également influencer sur le fonctionnement du secteur. Ainsi, le commerce international de services de transport routier de marchandises peut se heurter à des restrictions de conduite instaurées dans des pays tiers qui doivent être traversés par les entreprises de transport. De même, les innovations dans le domaine de l'organisation du réseau (telle que l'utilisation de systèmes de suivi par satellites) risquent d'être affectées par le manque de souplesse des règles en matière de temps de conduite.
12. L'information citée est tirée de la base de données internationale de l'OCDE sur la réglementation. Elle ne concerne généralement que le transport pour compte d'autrui (les règles relatives au transport pour compte propre dépendent du secteur commercial dans lequel opère l'entreprise en question). Les modifications du cadre réglementaire intervenues depuis 1998 ne sont pas prises en considération.
13. En Allemagne, en France, en Italie, en Belgique, au Danemark, au Portugal, dans la République tchèque et en Hongrie, les licences sont délivrées pour une durée limitée. En Autriche, au Canada et en Grèce, elles ne couvrent pas l'ensemble du territoire.
14. Pour une évaluation des formalités administratives à accomplir pour créer une entreprise dans les pays de l'OCDE, voir Nicoletti *et al.* (1999).
15. La discrimination à l'encontre d'entreprises étrangères est un élément dont il convient parfois de tenir compte dans les pays insulaires membres d'accords commerciaux régionaux et /ou disposant de liaisons de transport denses avec les pays voisins.
16. Le cabotage est la possibilité pour les transporteurs routiers de transporter du fret dans un pays dont ils ne sont pas résidents.
17. Opération de transport permettant d'éviter un retour à vide.
18. Même dans les anciennes économies à planification centrale. Ainsi, les entreprises privées représentaient 99.5 pour cent du nombre total d'entreprises de transport en Pologne et 99.9 pour cent dans la République tchèque (Rydzkowski, 1996). En Hongrie, elles représentaient 86 pour cent du total en 1994 (Rydzkowski 1996) et en 1998 plus aucune entreprise de transport routier de marchandises n'était détenue par l'État (OCDE, *Base de données internationale de l'OCDE sur la réglementation*).

19. En Turquie, la réglementation ne s'applique pas au trafic de transit.
20. Dans les pays de l'UE, la législation communautaire prévoit un temps de conduite journalier de max. 9 h. Au Japon, en Turquie et en Suisse, le temps de conduite maximum est également de 9 h. En Pologne, il est de 8 h.
21. Pour une analyse des aspects sociaux du transport routier, voir CEMT, 1999.
22. Les indicateurs décrits dans le chapitre suivant accréditent cette dernière interprétation, la participation des organes représentatifs du secteur à la fixation des critères d'accès au marché ou à la fixation des prix étant un facteur restrictif de concurrence.
23. Pour les données manquantes, des estimations intermédiaires ont été effectuées sur la base des valeurs minimales et maximales disponibles.
24. L'influence du cadre réglementaire en Italie est également confirmée par Ponti (2000). La Corée n'a aboli ses réglementations restrictives qu'en 1999.
25. En dépit de dispositions fixées dans le cadre de l'ALENA, aucune autorisation n'avait encore été délivrée aux entreprises mexicaines souhaitant s'engager dans des opérations de transport transfrontalier (Fruin, 1999). Les retards de mise en œuvre de l'ALENA dans le domaine du transport routier transfrontalier de marchandises ont été motivés par les niveaux de sûreté et de sécurité insuffisants présentés par les entreprises de transport mexicaines.
26. Les rares éléments tangibles disponibles concernant les effets de la libéralisation sur la congestion, la sécurité et la pollution n'ont pas été examinés dans le cadre de la présente étude.
27. Ces chiffres s'expliquent évidemment aussi par les améliorations apportées aux normes techniques et aux autoroutes.
28. Une partie de cette augmentation peut également être imputée aux effets indirects de la mise en œuvre de l'ALENA.
29. Voir, par exemple, CE (1998).

## BIBLIOGRAPHIE

- BIGGAR, D. (2001),  
« Regulatory reform in road transport: trucks, buses and taxis », background note in CLP Best Practices Roundtable No. 32, Forthcoming (available on the Internet at [www.oecd.org/daf/clp/Roundtables](http://www.oecd.org/daf/clp/Roundtables)).
- BOSWORTH, B.P. et J.E. TRIPLETT (2000),  
« Numbers matter », *Policy Brief*, n° 63, The Brookings Institution, Washington DC.
- BOYER, K.D. (1991),  
« Deregulation of the trucking sector: Specialization, concentration, entry, and financial distress », Annual meeting of the Southern Economic Associations in Nashville, Tennessee, novembre.
- BOYLAUD, O. (2000),  
« Regulatory reform in road freight and retail distribution », *Document de travail du Département des affaires économiques de l'OCDE*, n° 255, Paris.
- BUREAU OF TRANSPORT STATISTICS (1999a),  
« Pocket guide to transportation », US Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, Washington.
- BUREAU OF TRANSPORT STATISTICS (1999b),  
« Transportation statistics annual Report 1999 », US Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, Washington.
- BURCKHARDT, P., S. ELHENCE et M.C.W. Van ROOIJEN (1998),  
« European freight forwarders: which way to turn », *The McKinsey Quarterly*, n° 2, Washington.
- BURNEWICZ, J. (1996),  
« Case study: Poland », Privatisation and regulation of road freight transport, séminaire du CEMT, Paris, septembre.
- DEFOUG. H. et M. PFALZGRAF (1998),  
« Rapport d'analyse et de propositions sur la réglementation applicable au transport léger routier de marchandises pour le compte d'autrui (véhicules ne dépassant pas 3.5 tonnes) », Conseil Général des Ponts et Chaussées, Paris.
- CE (1994),  
*Panorama de l'industrie communautaire*, Bruxelles.
- CE (1997),  
*Panorama de l'industrie communautaire*, Bruxelles.
- CE (1998),  
Transports routiers : la Commission européenne presse les partenaires sociaux de conclure un accord sur le temps de travail, Communiqué de presse.

- CE (2000),  
EU *Transport in Figures*, Statistical Pocket Book, EC, Energy and transport DG, Bruxelles.
- CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (1996),  
*Privatisation and Regulation of Road Freight Transport*, Séminaire CEMT, Paris, septembre.
- CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (1998),  
« Regulatory reform in road transport », CEMT/CS/TR(98)18, OCDE, Paris.
- CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (1999),  
*Aspects sociaux du transport routier*, OCDE, Paris.
- CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (1999a),  
*Transport routier pour compte propre en Europe – Conclusions de la table ronde 115*, OCDE, Paris, 4-5 novembre.
- CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (2000),  
*Évolution des transports*, OCDE, Paris.
- FRUIN, J. (1999),  
« Results of the regulatory reform of the motor carrier industry in the United States », mimeo, septembre.
- GÖNENÇ, R., M. MAHER et G. NICOLETTI (2000),  
« The implementation and the effects of regulatory reform: past experience and current issues », *Document de travail du Département des affaires économiques de l'OCDE*, n° 251.
- HAFFNER, C.G. et P.A.G. VAN BERGEIJK (1997),  
« Regulatory reform in the Netherlands – Macroeconomic Consequences and Industry Effects », Directie Martwerking, Ministerie van Economische Zaken, octobre.
- HAMELIN, P. (1999),  
« Les aspects sociaux du transport routier : la durée de travail des conducteurs », *Aspects sociaux du transport routier*, CEMT, Paris.
- HIRCH, B.T. et D.A. MACPERSON (1998),  
« Earning and employment in trucking: Deregulation a naturally competitive industry », dans *Regulatory Reform and Labor Markets*, J. Peoples (éd.), Norwell, Massachusetts : Kluwer Academic Publishers.
- HØJ, J., T. KATO et D. PILAT (1995),  
« Déréglementation et privatisation dans le secteur des services », *Revue économique de l'OCDE*, n° 25, Paris.
- LAWTON-SMITH, H. (1995),  
« Deregulation and privatization in the UK freight, bus and coach industries », dans *Privatization and deregulation in the United Kingdom*, Tokyo, Discussion Papers No. 60, Economic Research Institute, Economic Planning Agency.
- LIEB, R.C. (1991),  
« Logistics as a strategic variable in post-1992 Europe », *Transportation Journal*, vol. 30, n° 4.
- MCKINNON, A. (1996),  
« Is complete deregulation possible? Which regulations should be kept? », *Privatization and Regulation of Road Freight Transport*, Séminaire CEMT, Paris, septembre.
- McKINSEY GLOBAL INSTITUTE (1994),  
*Employment Performance*, Washington DC, novembre.

- MOLNAR, E. (1996),  
« Case study: Hungary », *Privatisation and Regulation of Road Freight Transport*, Séminaire CEMT Seminar, Paris, septembre.
- NICOLETTI, G., S. SCARPETTA et O. BOYLAUD (1999),  
« Summary indicators of product market regulation with an extension to employment protection legislation », *Documents de travail du Département des affaires économiques de l'OCDE*, n° 226, OCDE, Paris.
- OCDE (1990),  
*Politique de la concurrence et dérèglementation des transports*, Paris.
- OCDE (1992),  
*Réforme réglementaire, Privatisation et politique de la concurrence*, Paris.
- OCDE (1997),  
*Rapport de l'OCDE sur la réforme de la réglementation*, vol. II, Études thématiques, Paris.
- OCDE (1999a),  
*La réforme de la réglementation aux États-Unis*, Paris.
- OCDE (1999b),  
*La réforme de la réglementation au Mexique*, Paris.
- OCDE (1999c),  
*La réforme de la réglementation au Japon*, Paris.
- OCDE (2000),  
*Perspectives économiques de l'OCDE n° 67*, Paris.
- OPLETAL, J. et RYBA (1996),  
« Case study: Czech Republic », *Privatisation and Regulation of Road Freight Transport*, Séminaire CEMT, Paris, septembre.
- PONTI, M. avec la collaboration de M.A. CAPIELLO (2000),  
« Road transport », dans G. Galli et J. Pelkmans (éd.), *Regulatory Reform and Competitiveness in Europe*, 2, *Vertical Issues*, Edward Edgar Publishing Limited, Northampton, Massachusetts.
- ROSE, N.L. (1987),  
« Labor rent sharing and regulation: Evidence from the trucking industry », *Journal of Political Economy*, vol. 95, n° 6.
- RYDZKOWSKI, W. (1996),  
« Synthesis », *Privatisation and Regulation of Road Freight Transport*, ECMT Séminaire CEMT, Paris, septembre.
- TRANSPORTS CANADA (1996),  
« Le contexte socio-économique du réseau canadien de routes et d'autoroutes », Rapport de recherche (disponible sur Internet à l'adresse suivante : [www.tc.gc.ca/pol/fr/reportFra/fsip-con/TOC.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/fr/reportFra/fsip-con/TOC.htm)).
- TRANSPORTS CANADA (2000),  
« Camionnage » (disponible sur Internet à l'adresse suivante : [www.tc.gc.ca/pol/fr/TFACTSF/Menu\\_des\\_statistiques\\_sur\\_le\\_camionnage.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/fr/TFACTSF/Menu_des_statistiques_sur_le_camionnage.htm)).
- WINSTON, C. (1993),  
« Economic deregulation: Days of reckoning for microeconomists », *Journal of Economic Literature*, vol. XXXI, pp. 1263-1289, septembre.



- WINSTON, C. (1998),  
« US industry adjustment to economic deregulation », *Journal of Economic Perspectives*,  
vol. 12, n° 3, pp. 89-110, été.
- YAMAUCHI, H. (1995),  
« Regulatory reform and changes in the Japanese trucking industry », *Economic Analysis*,  
n° 143, Economic Research Institute, Economic Planning Agency, Tokyo, décembre.
- YING, J.S. et T.E. KEELER (1991),  
« Pricing in a deregulated environment: the motor carrier experience », *The Rand Journal  
of Economics*, vol. 22, n° 2, été.
- YING, J.S. (1990),  
« The inefficiency of regulating a competitive industry: productivity gains in trucking  
following reform », *The Review of Economics and Statistics*, vol. LXXII, n° 2, mai.