



**En route
pour une Europe
compétitive**



Guide de politiques 2004

Table des matières

Message de notre Président	5
Introduction	8
Un Marché Unique des Douanes	12
Transport et Environnement	16
Un Marché Competitif	21
Une Chaîne d'Approvisionnement Sécurisée	25

Message de notre Président



J'ai l'immense plaisir de vous présenter la European Express Association (EEA), que je préside. L'EEA représente quatre leaders mondiaux du transport express aérien, à

savoir DHL, FedEx, TNT et UPS, ainsi que douze plus petites sociétés européennes du transport express. En d'autres termes, notre association est le porte-parole de l'industrie du transport express en Europe.

Nos membres sont des transporteurs/intégrateurs express. Le terme « intégrateur » fait référence à notre offre de services intégrés porte-à-porte, par laquelle nous contrôlons efficacement tous les aspects du processus de distribution. Les transporteurs express organisent la collecte des colis, généralement en fin de journée, permettent à l'expéditeur de suivre la progression de ses colis depuis leur ramassage jusqu'à leur livraison et fournissent une preuve de livraison. En cas d'expédition transfrontalière, le transporteur express se charge des formalités douanières et du paiement des droits et des taxes en vigueur, en recourant souvent à des procédures douanières électroniques plus expéditives. Ces caractéristiques singularisent notre secteur et expliquent nos intérêts divers.

Étant donné le large éventail de réglementations européennes qui s'appliquent à nos membres, l'EEA est organisée en quatre comités de travail, chacun étant chargé d'étudier un domaine politique précis et d'aider à façonner notre stratégie commune en la matière.

Concurrence et réforme du marché : l'EEA s'engage à promouvoir un marché des services de livraison plus compétitif en combattant les législations étouffantes pour les transporteurs express et en plaçant tous les opérateurs sur un pied d'égalité. Parmi nos priorités figure également l'instauration d'une concurrence loyale au sein de notre secteur grâce à un traitement équitable des formalités douanières et de la TVA pour les opérateurs postaux publics. Nous souhaitons l'application du cadre réglementaire existant qui vise à supprimer tout comportement anti-concurrentiel résultant de subventions croisées. Toutefois, la meilleure approche pour garantir une sécurité juridique à tous les opérateurs du marché des services d'envoi, qu'ils soient publics ou privés, passe par une plus grande libéralisation et, en fin de compte, par une ouverture totale du marché postal.

Douane : nos membres, dont l'objectif est d'assurer un acheminement sans heurts des marchandises à travers le monde, doivent composer avec les enjeux de la croissance du commerce mondial et de l'évolution du paysage législatif en matière de douane et de sécurité. Notre comité «Douanes» nous aide à obtenir une harmonisation des procédures de dédouanement pour les envois express en Europe, ainsi qu'à garantir une période de transition minimale en attendant que les pays acceptent les procédures douanières les plus avancées pour les envois express.

Environnement et transport : tout en garantissant une livraison «juste à temps» le lendemain, l'EEA s'attache à développer des modes d'exploitation respectueux de l'environnement. Nos membres investissent actuellement dans des avions plus silencieux et moins polluants pour nos opérations dans l'UE. Cependant, nous comptons également sur les autorités publiques pour mettre en œuvre des programmes d'isolation acoustique et d'aménagement du territoire essentiels aux alentours des aéroports afin d'aider à trouver un juste équilibre entre

la protection des résidents contre le bruit et la santé de l'économie européenne.

Sécurité : face à l'introduction de nouvelles mesures de sécurité visant le fret aérien en Europe et dans le monde, l'EEA appuie le développement et la mise en œuvre d'un programme commun de sécurité pour la gestion du fret aérien. Nos membres sont favorables à des mesures de sécurité efficaces et fondées sur la menace potentielle; ils imposent déjà des normes strictes de sécurité dans leurs réseaux.

Le présent rapport analyse plus en détail chacun des domaines politiques susmentionnés et leurs enjeux. Il expose la position de l'EEA à l'égard de la législation actuelle et décrit les initiatives que l'EEA souhaiterait voir lancées par la nouvelle Commission.

J'ose espérer que vous trouverez cette brève note d'orientation utile et qu'elle marquera les prémices d'un dialogue permanent entre nous. Si vous avez des questions, n'hésitez pas à prendre contact avec moi ou un des présidents des comités de l'EEA. Je vous invite en outre à consulter notre site Web, à l'adresse <http://www.euroexpress.org>, qui répertorie toutes nos propositions et les études que nous avons mandatées, ainsi que d'autres informations pratiques.

Je vous adresse mes meilleurs vœux de succès pour la suite.



JAAP MULDER
Président de l'EEA

Introduction

Étant donné le rôle majeur que joue le transport de fret dans la conduite du commerce mondial, le secteur de l'envoi express est devenu une pierre angulaire de l'économie mondiale. Spécialisée dans la livraison fiable, porte-à-porte et à horaire défini de documents, de colis et de fret, notre industrie offre un service vital à l'économie européenne et contribue à la mondialisation du marché.

Les transporteurs/intégrateurs express, tels que DHL, FedEx, TNT et UPS, se distinguent des opérateurs de courrier et de colis par leur service unique de livraison porte-à-porte, entièrement traçable, rapide, normalisé et de portée mondiale. En outre, contrairement aux autres acteurs du transport, l'industrie de l'envoi express n'impose aucune restriction quant à la taille, la forme, la fréquence ou la destination des marchandises qu'elle achemine. Par ailleurs, elle dispose pratiquement tous les moyens de transport et peut choisir le mode le plus adéquat pour chaque expédition.

Importance économique du transport express en Europe

Parallèlement à la réduction progressive des barrières commerciales en Europe et dans le monde, l'activité du transport express a connu l'une des ascensions les plus rapides de ces dernières années. Pendant les années 1990, elle a enregistré un taux de croissance annuel de 20%. Rien que dans l'UE à 25, l'industrie de la livraison express emploie actuellement 250 000 personnes et distribue plus de

450 millions de colis par an, ce qui représente presque la moitié du marché du fret aérien intra-européen. Les analystes prévoient que d'ici 2013, le secteur du transport express emploiera 550 000 personnes dans l'UE à 25. transactions commerciales conclues via le Web. Les études de l'EEA révèlent que de nombreuses

Taille de l'industrie européenne du transport express

	1998 (milliards €)	2003 (milliards €)	Augmentation entre 1998 et 2003
Chiffre d'affaires (prix 2003) dont	20	35.5	78 %
EU à 15	20	35	75 %
10 nouveaux Etats Membres	0.1	0.5	300 %

Source: *The Economic Impact of Express Carriers in Europe*, Oxford Economic Forecasting (août 2004)

Emplois directs, indirects et induits générés par le secteur du transport express

	1998	2003	Augmentation (%) entre 1998 et 2003
EU à 25			
Emplois directs	134,000	250,000	
Emplois indirects	81,500	175,000	
Emplois induits	54,000	106,000	
Nombre total d'emplois générés par l'industrie du transport express	269,500	531,000	97%

Source: *The Economic Impact of Express Carriers in Europe*, Oxford Economic Forecasting (août 2004)

1 Des études d'impact ont été menées à l'échelon national au Royaume-Uni, en Allemagne, en France, au Portugal, en Belgique et en Italie. Tous les rapports peuvent être téléchargés à partir du site web de l'EEA: <http://www.euroexpress.org/>.

entreprises seraient contraintes de délocaliser leurs activités si les livraisons express étaient entravées ou disparaissaient. Au Royaume-Uni, ce chiffre pourrait atteindre 80%.

En conclusion, l'industrie du transport express est en train de révolutionner l'approche commerciale des sociétés en Europe et aux quatre coins du monde. Rien qu'en Allemagne, une entreprise sur dix envoie plus de 50 colis express par jour.

Le secteur de l'envoi express soutient sans détours les objectifs de l'Agenda de Lisbonne. Premièrement, il s'agit d'un employeur européen de grande envergure qui recrute dans l'ensemble du spectre des compétences. Deuxièmement, comme le montrent les études précitées, notre industrie a eu un impact direct sur la compétitivité des entreprises européennes à l'échelle internationale et a amélioré leur efficacité et leur productivité. Elle a contribué notamment au développement des PME et des firmes situées dans les régions périphériques de l'Europe : les premières sont désormais capables de concurrencer la logistique de gros groupes, tandis que ces dernières ont comblé leur retard par rapport à leurs concurrents occupant une position plus centrale. Enfin, étant donné son expérience en matière de transport intermodal, le secteur de la distribution express est en mesure d'offrir ses conseils et, plus généralement, de participer activement à la réalisation des réseaux transeuropéens (RTE).

En attendant la prochaine révolution industrielle, la livraison express reste un des outils vitaux à la disposition des entreprises qui souhaitent être compétitives sur la scène mondiale et mettre de leur côté toutes les chances de succès.

Cette croissance rapide a poussé la European Express Association (EEA) à commanditer différentes études indépendantes portant sur l'impact économique du transport express en Europe. Le rapport final, qui se fonde notamment sur des entretiens directs avec des sociétés grandes consommatrices de services de distribution express, aboutit à la conclusion que notre industrie est cruciale pour renforcer l'efficacité et la compétitivité des entreprises européennes sur le marché mondial¹.

- **Normalisation des expéditions mondiales.** En fournissant un service de livraison complet, personnalisé et simple, les transporteurs express permettent à leurs clients de consacrer leurs ressources à leurs produits et non à la logistique. À titre d'exemple, 60% des utilisateurs français considèrent que la livraison le lendemain est un facteur important qui contribue à leur productivité et à leur compétitivité. De plus, la concurrence qui existe entre les opérateurs du marché des services express a entraîné une diminution des coûts de distribution. En Allemagne, 80% des utilisateurs de services express ont réduit leurs coûts d'achat et 50% ont vu leurs frais d'entreposage baisser; plus d'un sur trois a constaté une chute de leurs coûts de production et de vente.
- **Vitesse et fiabilité.** La rationalisation des chaînes d'approvisionnement résultant d'un service rapide et fiable a permis un véritable démarrage de la production « juste à temps » (JAT). Cela a contribué à libérer une partie des capitaux des entreprises et à améliorer les flux de trésorerie. En outre, ce service de transport rapide, fiable et disponible à l'échelle planétaire offert par le secteur de la distribution express a lui-même apporté une valeur ajoutée aux marchandises acheminées. Au Royaume-Uni, 87% des sociétés exigent des livraisons express de la part de leurs fournisseurs.
- **Flexibilité géographique.** L'industrie du transport express a pratiquement nivelé le problème de l'emplacement géographique en permettant à des entreprises plus éloignées de rattraper l'avantage comparatif de leurs homologues mieux situés d'un point de vue stratégique. Ceci est d'autant plus vrai avec la multiplication exponentielle des achats sur Internet, bien que l'on pourrait également rétorquer que l'activité de la livraison express est, elle-même, un des facteurs causaux expliquant l'augmentation des transactions commerciales conclues via le Web. Les études de l'EEA révèlent que de nombreuses entreprises seraient contraintes de délocaliser leurs activités si les livraisons express étaient entravées ou disparaissaient. Au Royaume-Uni, ce chiffre pourrait atteindre 80%.

En conclusion, l'industrie du transport express est en train de révolutionner l'approche commerciale des sociétés en Europe et aux quatre coins du monde. Rien qu'en Allemagne, une entreprise sur dix envoie plus de 50 colis express par jour.

Le secteur de l'envoi express soutient sans détours les objectifs de l'Agenda de Lisbonne. Premièrement, il s'agit d'un employeur européen de grande envergure qui recrute dans l'ensemble du spectre des compétences. Deuxièmement, comme le montrent les études précitées, notre industrie a eu un impact direct sur la compétitivité des entreprises européennes à l'échelle internationale et a amélioré leur efficacité et leur productivité. Elle a contribué notamment au développement des PME et des firmes situées dans les régions périphériques de l'Europe : les premières sont désormais capables de concurrencer la logistique de gros groupes, tandis que ces dernières ont comblé leur retard par rapport à leurs concurrents occupant une position plus centrale. Enfin, étant donné son expérience en matière de transport intermodal, le secteur de la distribution express est en mesure d'offrir ses conseils et, plus généralement, de participer activement à la réalisation des réseaux transeuropéens (RTE).

En attendant la prochaine révolution industrielle, la livraison express reste un des outils vitaux à la disposition des entreprises qui souhaitent être compétitives sur la scène mondiale et mettre de leur côté toutes les chances de succès.

Un Marché Unique des Douanes

Présentation du Comité «Douanes»

Les affaires douanières sont un domaine très technique mais qui influence fortement les activités des intégrateurs. Le Comité «Douanes» de l'EEA est le porte-parole de l'industrie du transport express tant auprès de la Commission européenne qu'à l'échelon national, lorsque le besoin s'en fait sentir. Il a pour mission de promouvoir et de protéger les intérêts de nos clients en matière douanière. Le Comité «Douanes» de l'EEA cherche à travailler en partenariat avec la Commission européenne, le Parlement européen, les gouvernements nationaux, d'autres associations professionnelles et les autorités douanières afin de consolider la prospérité économique en facilitant le commerce légitime.

Quadrature du cercle

La croissance du commerce international oblige nos clients à exiger un ramassage plus tardif et une livraison plus rapide pour rester compétitifs sur le plan mondial. Cette tendance, combinée à la forte intensification du trafic ainsi qu'à l'évolution de la réglementation douanière et des contrôles de sécurité, fait peser une pression opérationnelle extrême à la fois sur les douaniers et sur les intégrateurs express. De plus, les divergences observées actuellement entre les procédures et les pratiques de dédouanement engendrent des coûts supplémentaires et érigent des barrières commerciales qui ont des retombées sur le transport express, rendant la mise en œuvre des pratiques commerciales modernes peu fiable et inefficace.



Objectifs du Comité

L'EEA poursuit quatre objectifs précis dans le domaine douanier :

- harmonisation et meilleure praticabilité des procédures douanières au quotidien pour les expéditions express en Europe;
- simplification des obligations douanières à l'échelle de l'UE et automatisation des systèmes pour accélérer le dédouanement à un moindre coût;
- période de transition minimale afin que les pays acceptent les modalités douanières les plus avancées pour les colis express et
- validité d'une autorisation délivrée par un État membre de l'UE - pour autant qu'elle réponde aux principes du droit communautaire - dans tous les autres États membres.

Enjeux-clés

Parmi tous les changements de réglementation prévus, ce sont ceux touchant aux procédures douanières qui auront les plus fortes retombées sur les coûts et les services de l'industrie de la livraison express et, par conséquent, sur nos clients. La seule différence entre une expédition «nationale» et «internationale» se

situé au niveau du traitement en douane. Ce traitement douanier affecte le mouvement de chaque expédition internationale. Alors que le secteur du transport express ne cesse d'affiner son fonctionnement et d'investir pour accélérer la vitesse d'acheminement, les procédures de dédouanement consomment toujours plus de temps de transit. Il n'est pas rare que les formalités douanières portant sur un envoi expédié d'un bout à l'autre de la terre prennent plus de 40% du temps de transit et représentent un pourcentage tout aussi élevé en termes de coûts associés.

Ci-dessous, la synthèse des enjeux-clés en matière douanière qui concernent l'industrie de la distribution express et qui figurent actuellement à l'agenda des discussions.

Opérateur économique autorisé (OEA) — Dès qu'une société est autorisée dans un pays, tous les autres États de l'UE doivent accepter cette approbation et permettre des procédures similaires sur leur propre territoire. À cet égard, les transporteurs express s'attacheront à obtenir ce statut OEA et continueront à faire pression en faveur de la reconnaissance mutuelle des autorisations délivrées par d'autres pays.

Délai de notification préalable des données d'expédition — Aucune règle spécifique n'a été introduite par la législation; toutefois, la date/heure limite de présentation des données de transport aux autorités compétentes devra être fixée via la procédure de comitologie. Ce comité, qui prend ses décisions à huis clos et sans l'intervention du Parlement européen ou d'interlocuteurs commerciaux, sera également chargé de définir les éléments de données requis dans la déclaration. Le Comité «Douanes» de l'EEA s'est exprimé comme suit :

- Concernant l'exportation : des données minimales seront fournies aux douanes dès leur saisie dans le système du transporteur express et dans les conditions normales d'exploitation, au plus tard 1 heure avant le départ. Une clause restrictive stipule qu'une petite partie des données peut être divulguée que dans les dernières minutes précédant le départ.
- Concernant l'importation : pour les vols dépassant 2 heures, les données doivent être fournies 2 heures avant

l'arrivée de l'avion. S'agissant des vols ou des expéditions par camion ne dépassant pas 2 heures, les données doivent être présentées avant le départ.

Commissionnaire agréé en douane (CAD)

— L'EEA s'oppose complètement à l'inclusion d'une référence à un CAD dans le Code des douanes communautaire. Tout citoyen de l'UE doit avoir le droit de choisir un représentant pour ses contacts avec les autorités douanières. Nul ne peut contraindre les opérateurs à engager les services d'un « agent agréé » dont les charges risquent d'être excessives. En tant qu'intégrateurs, les transporteurs express gèrent des départements de courtage douanier avec des niveaux élevés d'expertise et de savoir. L'intégration de ces diverses fonctions en un processus global a pour objectif de garantir le respect de la réglementation qui régit les services de dédouanement, mais également d'y parvenir dans les plus brefs délais et avec la plus grande rentabilité possible pour nos clients.

Analyse des risques (inspection physique des colis)

— L'EEA propose que toutes les inspections basées sur une analyse des risques soient accomplies au premier point d'arrivée dans l'UE. En revanche, toutes les inspections à caractère fiscal doivent être réalisées au point de dédouanement final. L'EEA recommande qu'en cas d'inspection au premier point d'arrivée dans l'UE, toute expédition non désignée pour l'inspection puisse être considérée comme validée physiquement et autorisée pour livraison au destinataire final, sans autre intervention des autorités nationales. De même, si des expéditions doivent subir une inspection à un point autre que le premier point d'arrivée, nous devons être avisés de cette obligation avant leur arrivée à ce premier point. Cela garantira une livraison des marchandises la plus rapide possible tout en veillant au respect de la législation.

Système informatique unique — L'EEA plaide également en faveur de l'utilisation d'un système informatique unique reliant les autorités douanières de l'ensemble de l'UE. Cela ne signifie pas que l'EEA suggère un système unique, mais bien un portail central qui relierait tous les systèmes douaniers nationaux. Cela éviterait à tout opérateur présent dans plus d'un État membre de devoir concevoir des

interfaces coûteuses vers 25 portails différents. En outre, cela rejoindrait les objectifs d'un cybergouvernement définis dans le plan d'action e-Europe, mais aussi les objectifs plus larges de l'UE quant au respect des critères de Lisbonne visant à faire de l'Europe l'économie de la connaissance la plus dynamique au monde d'ici 2010. Les tentatives actuelles visant à créer un seul système pour l'ensemble de l'UE – par exemple, dans le domaine du transit avec le nouveau système de transit informatisé (NSTI) – s'avèrent inégales et débouchent sur un mélange de différents systèmes onéreux pour les opérateurs désirant une interface et qui minent les principes du marché unique.

présent

général
europe
2010

Transport et Environnement

En Europe, les membres de l'EEA exploitent plus de 200 avions pour assurer que les livraisons express atteignent leur destination dans les 24 heures, conformément aux exigences des clients. Outre ces avions, les transporteurs express s'appuient sur plus de 20 000 véhicules de collecte/livraison et 4 000 véhicules lourds d'acheminement du fret.

Les membres de l'EEA sont donc concernés par un large éventail de questions relatives au transport et à l'environnement. Parmi ces préoccupations, figurent le bruit des avions, les émissions, la législation sociale, la sécurité et la concurrence. Le Comité «Transport et environnement» de l'EEA rassemble des experts de toute l'industrie de l'expédition express dont la mission est d'aider à concevoir une politique communautaire équilibrée dans ces domaines.

Le principal objectif de l'EEA en matière de transport et d'environnement est de veiller à ce que toutes les initiatives de l'UE relatives au transport et à l'environnement tiennent compte des besoins spécifiques des opérateurs de services express et de leurs clients.

Enjeux-clés

Ci-dessous, une vue d'ensemble des positions de l'EEA concernant les dossiers-clés dans le domaine du transport et de l'environnement à l'échelle de l'UE.

Bruit des avions et vols de nuit

L'industrie du transport express est un secteur véritablement intermodal. Nos membres utilisent le mode de transport le plus efficace pour garantir la livraison dans les délais des marchandises de nos clients. Cela implique de recourir à des véhicules routiers, des navires et des trains.

Seuls les vols de nuit peuvent garantir une livraison le lendemain, cruciale pour les entreprises européennes et leur clientèle. Les membres de l'EEA sont conscients des répercussions environnementales de leurs activités et les opérateurs investissent massivement dans des avions et des véhicules plus silencieux et moins polluants pour usage à l'intérieur de l'UE.

Il est important de reconnaître que les avions d'aujourd'hui sont généralement 75% plus silencieux (moins 20 décibels (dB)) que les premiers jets des années 1960. La réduction du bruit à sa source et l'amélioration des performances des avions ont considérablement diminué l'exposition globale au bruit à proximité des aéroports, malgré la croissance cumulative du marché.



La directive 2002/30/CE relative à la gestion du bruit dans les aéroports, applique la résolution de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui demande une «approche équilibrée» de la gestion du bruit des avions.

Cette approche doit combiner quatre éléments : la réduction du bruit à sa source, l'aménagement et la gestion du territoire, les mesures d'isolation acoustique et, enfin, les restrictions d'exploitation. Avant toute chose, cette «approche équilibrée» implique que les États membres effectuent une analyse de rentabilité des diverses mesures disponibles avant de prendre toute décision imposant la restriction des vols de nuit dans un aéroport donné.

L'adoption de ladite directive est une avancée majeure pour l'industrie du transport express en Europe. Elle apporte pour la première fois de la transparence, des protections, des lignes directrices et le droit de recours quant aux restrictions locales du bruit des avions dans les aéroports européens.

L'EEA soutient pleinement le principe d'«approche équilibrée» et invite la Commission à faire en sorte que tous les États membres appliquent entièrement cette importante législation. Grâce à elle, il sera possible de trouver un juste équilibre entre la protection des résidents contre le bruit et le bien-être de l'économie européenne.

Aviation et changement climatique

Dans le cadre des efforts accomplis par l'UE pour se conformer au protocole de Kyoto, l'Europe recherche de nouvelles méthodes pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre. L'UE souhaite étendre son système d'échange de quotas d'émission au secteur de l'aviation à partir de 2008. Le gouvernement britannique a également indiqué qu'il avait l'intention de déposer une proposition officielle à cet effet sous la Présidence du Royaume-Uni (juin-décembre 2005).

Nous estimons que le changement climatique est un problème planétaire qu'il faut aborder à l'échelle mondiale. L'EEA soutient également l'OACI lorsqu'elle affirme que les taxes CO₂ sur les vols internationaux ne constituent pas

une mesure rentable. L'EEA étudie toujours la possibilité d'inclure le transport aérien dans le système d'échange de quotas d'émission de l'UE. Nous estimons que de nombreuses questions doivent encore être résolues avant que nous puissions appuyer sans réserve cette initiative.

La Commission finance une étude d'impact réalisée par des consultants indépendants afin de répondre à certaines questions. Cette étude devrait s'achever au printemps 2005. Les questions à résoudre concernent le coût et l'efficacité de cette mesure, mais également le problème central de la disponibilité des permis émanant d'autres industries au sein de l'UE.

L'EEA se réjouit de l'étude de l'UE et se dit impatiente de participer activement aux discussions qui se dérouleront dans les prochains mois.

Harmonisation de la législation sociale pour le transport routier et limitations de temps de vol et de service des équipages aériens

Les membres de l'EEA soutiennent sans retenue les initiatives de la Commission destinées à simplifier et à harmoniser les règles imposées aux opérateurs de transport ou à améliorer la sécurité de leurs activités. Toutefois, l'EEA s'inquiète du fait que de nombreux amendements à la législation proposée ne tiennent pas compte des spécificités propres au secteur de l'envoi express.

Harmonisation de la législation sociale pour le transport routier

La proposition de 2001 concernant l'harmonisation de la législation sociale pour le transport routier établira de nouvelles limitations de temps de conduite et de repos pour les conducteurs engagés dans le transport routier de passagers et de marchandises. Au cours de la première lecture en 2003, le Parlement européen a demandé l'extension du champ d'application de la proposition à «tous les véhicules utilisés par l'industrie du transport express» (c'est-à-dire également à ceux inférieurs à 3,5 tonnes).

L'EEA maintient qu'il n'existe aucune preuve justifiant un appui à cette mesure



Les temps de vol et de service proposés, qui conviennent à une compagnie aérienne fonctionnant principalement de jour, ne peuvent pas être simplement transposés aux transporteurs express de fret qui travaillent essentiellement de nuit. Les durées maximales de vol et de service proposées auront de graves répercussions sur l'utilisation des équipages dans l'industrie de la livraison express. Sur de nombreux itinéraires de vol,

discriminatoire et onéreuse. Elle obligerait les opérateurs de services express à effectuer plus d'expéditions par voie aérienne et entraînerait une hausse des coûts qui se répercuterait finalement sur les consommateurs de l'UE.

En prévision de la seconde lecture de ce dossier, l'EEA a invité le Parlement européen à suivre le Conseil des ministres en rejetant cet amendement injustifié.

Limitations de temps de vol et de service des équipages aériens

L'EEA demeure très préoccupée par la proposition de règlement de la Commission modifiant le Règlement 3922/91/CE relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile.

Aucun argument de sécurité ne saurait justifier la modification des temps de vol actuels qui s'appliquent aux opérateurs nocturnes, à la satisfaction de l'ensemble du secteur. La proposition actuelle, telle qu'amendée par le Parlement européen, ignore les spécificités des transporteurs express de fret et risque de provoquer de graves problèmes d'exploitation.

il sera nécessaire de doubler le personnel avec une réduction correspondante de la productivité atteignant 100%. En conséquence, la proposition infligera un désavantage concurrentiel aux opérateurs de nuit par rapport aux opérateurs de jour et à leurs concurrents en dehors de l'Europe qui profiteront de frais d'exploitation plus faibles.

L'EEA demande au Conseil de soutenir l'exclusion des opérateurs nocturnes de la proposition, en attendant l'établissement de règles spécifiques pour ces derniers.

Assistance en escale

La directive 96/67/CE relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté fixe la portée des services d'assistance en escale, en définit les éléments-clés, établit une distinction entre différents types d'assistance et stipule les procédures pour la sélection des prestataires.

La directive actuelle ne tient nullement compte des modèles opérationnels propres aux transporteurs express. La stricte interprétation de la notion d'«auto-assistance» et les restrictions quant à

L'«assistance aux tiers» dans divers aéroports imposent des contraintes d'organisation aux transporteurs express qui n'existaient pas avant l'entrée en vigueur de la directive.

En 2003, l'EEA a soumis à la Commission une proposition d'amendement à la Directive 96/67/CE. Cette proposition de modification permettrait à l'industrie du transport express de gérer son propre volume. La Commission doit présenter une proposition de révision de la Directive 96/67/CE durant l'année 2004. L'EEA invite tous les acteurs concernés à examiner avec attention cet amendement.

Un Marché Compétitif

Industrie européenne du transport express: en route pour une Europe compétitive

Les services de livraison express révolutionnent l'approche commerciale des entreprises en Europe. Ces services, qui sont nés complètement en dehors du marché postal traditionnel dans les années 1970, ont toujours été soumis à une concurrence intégrale qui a incité les prestataires de services à améliorer la qualité proposée, à innover, à introduire de nouvelles technologies et à offrir un meilleur rapport qualité/prix à leur clientèle. La concurrence a été le principal moteur de cette évolution qui a permis une croissance dynamique du marché et des bénéfices optimaux pour les clients et les consommateurs.

Le secteur de l'envoi express a créé de nouveaux emplois, soit directement chez les opérateurs, soit indirectement dans les activités de la chaîne d'approvisionnement. Aujourd'hui, l'industrie du transport express emploie 250 000 personnes dans l'Union européenne des 25.

L'EEA souhaite que cette croissance soit encouragée par un cadre réglementaire qui favorise la compétitivité de l'industrie européenne de la livraison et qui permette à celle-ci d'exploiter son potentiel en termes de contribution à la prospérité économique de l'UE. Par conséquent, elle veut obtenir des garanties politiques claires qui préservent les importants investissements consentis en Europe par les prestataires de services express à ce jour et qui apportent

une sécurité juridique aux investissements similaires effectués à l'avenir.

En tant qu'interlocuteur important dans ce débat, l'EEA se réjouit de l'opportunité qui lui est donnée de poursuivre le dialogue avec les institutions européennes à propos de la procédure législative.

Suites des événements pour le secteur postal et l'industrie du transport express

Conformément à la Directive 2002/39 actuelle, la Commission européenne a le devoir de préparer la phase suivante de la réforme du secteur postal. L'occasion nous est ainsi donnée de veiller à ce que les services de livraison express puissent fonctionner dans des conditions de concurrence loyale en insistant sur les points suivants :

- réduction de la charge réglementaire pour les prestataires de services d'expédition express;
- exemption des transporteurs express de l'obligation de service universel et



- soutien à l'ouverture totale du marché comme modèle pour obtenir un secteur de l'expédition compétitif.

Réduction de la charge réglementaire

La directive postale de l'UE permet aux États membres d'introduire des licences individuelles de façon à les aider à respecter leur obligation d'offrir un service universel. Étant donné que les transporteurs express échappent au champ d'application de cette obligation, ils ne devraient pas être contraints d'obtenir une licence de prestataire de services postaux. Nous travaillons dans un contexte de pleine concurrence, c'est-à-dire sans droits exclusifs ni subventions publiques. Dès lors, les sociétés de transport express devraient pouvoir mener leurs activités dans le cadre des règles commerciales générales qui s'appliquent aux services concurrentiels normaux.

La suppression de la charge des licences contribuera à renforcer l'efficacité et la compétitivité du secteur de la livraison express.

Exemption des transporteurs express de l'obligation de service universel

Une des principales préoccupations des transporteurs express est de ne pas tomber sous le coup de l'obligation de service universel, dont la formulation a été confiée aux États membres.

Les directives européennes stipulent actuellement un niveau de service universel minimum. Il n'y a pas de plafond maximum à ce concept. L'EEA est inquiète car si un État membre décidait que les services de livraison express font partie de l'obligation de service universel, les prestataires concernés pourraient être obligés de contribuer au financement du service universel et être soumis à de nouvelles réglementations complexes et potentiellement discriminatoires. Nous estimons que cela étoufferait la croissance et la vitalité de l'industrie du transport express, tout en affaiblissant la compétitivité de millions d'entreprises européennes sans réellement améliorer la qualité du service universel.

L'EEA souhaite dès lors avoir l'assurance que le secteur de la livraison express conservera toute sa compétitivité et sera exempté de l'obligation de service universel.

Soutien à l'ouverture totale du marché comme modèle pour obtenir un secteur de l'expédition compétitif

L'EEA espère un cadre réglementaire européen qui vise à éliminer tout comportement anti-concurrentiel susceptible de résulter de subventions croisées illicites. Toutefois, la meilleure approche pour garantir une sécurité juridique à tous les opérateurs du marché des services d'envoi, qu'ils soient publics ou privés, passe par une plus grande libéralisation et, en fin de compte, une ouverture totale du marché. En attendant, et tant que le secteur réservé est la principale méthode de financement du service universel, une complète transparence et la séparation des comptes s'avèrent indispensables pour ôter tout risque de subventions croisées illicites et garantir une sécurité juridique sur le marché de l'envoi. Il ne faut pas modifier la concurrence actuelle ni les règles relatives aux aides publiques.

Services d'intérêt économique général

Le cadre réglementaire régissant le secteur des services publics doit garantir certains services essentiels, plus communément appelés les services d'intérêt général. La réglementation et le système de licences ont pour mission d'assurer la prestation de ces services lorsque le marché ne le peut pas.

À condition que la nature des services et les coûts associés à leur prestation soient bien définis, nous sommes favorables une intervention réglementaire et, si besoin est, au financement public pour combler cette lacune.

Promotion d'un marché de la livraison compétitif au sein de l'économie mondiale

Les transporteurs express gèrent des réseaux mondiaux. Les prestataires de services



express facilitent non seulement les échanges à l'intérieur de l'UE, mais ils contribuent aussi fortement à la compétitivité des entreprises européennes sur la scène mondiale. Actuellement, les opérateurs de transport express permettent à plus de 220 pays d'avoir accès aux 19 principaux marchés mondiaux, ce qui représente 73 pays de plus que le nombre actuel de membres de l'OMC.

Les services d'envoi express facilitent le commerce international. Par conséquent, l'EEA souhaite que les partenaires commerciaux soumettent davantage d'offres de nature à réduire les obstacles entravant l'accès aux marchés étrangers. Ces obstacles sont actuellement les lourdes procédures d'octroi de licences, le traitement inéquitable des opérateurs étrangers, le manque de régulateurs indépendants et d'autres barrières administratives. En outre, l'EEA soutient fermement l'inclusion de la question de la facilitation des échanges dans le prochain cycle de négociations de l'OMC

Une Chaîne d'Approvisionnement Sécurisée

Introduction

La sécurité est, et a toujours été, une priorité de l'EEA. Exploitant plus de 200 avions et des milliers de véhicules de transport routier, les membres de l'EEA sont responsables de la sécurité du fret qui leur est confié d'un bout à l'autre de la chaîne et appliquent toutes les mesures possibles à cette fin.

Outre ses propres mesures de sécurité, chaque membre de l'EEA participe à différents efforts conjoints en matière de sécurité, qui se traduisent notamment par l'engagement de spécialistes de la sécurité en interne, la rédaction de rapports analysant les problèmes de sécurité liés à l'industrie du transport express et la mise en œuvre d'un programme de sécurité commun à l'échelle européenne pour le fret aérien.

L'EEA plaide en faveur d'une législation sécuritaire efficace et fondée sur la menace potentielle. Ses membres dépassent fréquemment le seuil minimum de sécurité établi. Nos systèmes de suivi et de traçabilité d'un bout à l'autre de la chaîne assurent un niveau élevé de sécurité dans l'ensemble de nos réseaux. Sans cesse à la recherche d'améliorations, l'EEA a suggéré toute une série d'idées avant-gardistes susceptibles de renforcer la réglementation relative à la sécurité.

Efforts concrets en faveur de la sécurité

Chaque société membre épaula le Comité «Sécurité» de l'EEA en lui dépêchant des spécialistes de la sécurité ayant une excellente connaissance, tant en termes opérationnels que technologiques, des réseaux et des systèmes existants dans les secteurs de l'aviation, du fret et du transport routier. Ces experts analysent les propositions de réglementation et d'autres questions susceptibles d'affecter les membres de l'EEA.

Soucieuse de rester à la pointe de l'innovation dans le domaine de la sécurité, l'EEA

commandite également régulièrement des rapports et des enquêtes sur des sujets connexes afin de connaître les conséquences spécifiques pour l'industrie du transport express ou certaines de ses branches. Le rapport Hoffman de 2002, intitulé «Aviation Security and Terrorism: A Reassessment of the Potential Threat to Air Cargo Integrators», s'interroge sur la nécessité ou non d'imposer des procédures de sécurité identiques aux avions transporteurs de fret pur et aux avions de passagers en transit sur le territoire européen. Ce rapport conclut que les activités liées au fret présentent un profil de menace très différent des activités de transport de passagers. Vous pouvez consulter ce rapport ainsi que d'autres documents traitant de la sécurité sur notre site Web, à la page <http://www.euroexpress.org/security>.

Au vu de la multiplication des mesures de sécurité régissant le fret aérien en Europe, l'EEA souhaite l'élaboration et la mise sur pied d'un programme de sécurité commun pour la gestion du fret. De la sorte, nous aurons la garantie que tous les besoins en matière de sécurité du fret seront pleinement satisfaits.

Mesures tournées vers l'avenir pour optimiser la sécurité

S'appuyant sur sa vaste expérience, l'EEA a principalement trois avis à formuler concernant la future législation sur la sécurité ayant trait au transport express :

Premièrement, toute future mesure de sécurité relative au fret doit se fonder sur la menace et être harmonisée dans l'ensemble de l'UE. Cela permettra d'apporter une solution unifiée et sur mesure aux problèmes potentiels de sécurité.

Deuxièmement, toute proposition de réglementation doit être basée sur la législation actuelle. En partant du tronc existant, nous éviterons les confusions et les contradictions.

Troisièmement, il faut maintenir une différenciation entre les mesures de sécurité portant d'une part sur les avions de passagers

et d'autre part sur les cargos de pur fret, afin de refléter les différents niveaux de menace.

En tant qu'association rassemblant des transporteurs de fret d'envergure mondiale, l'EEA est heureuse de partager son expertise en matière de sécurité du fret avec les législateurs européens. Le Comité «Sécurité» a plus particulièrement été consulté à plusieurs reprises par différents représentants de gouvernements et d'organisations. Il souhaite maintenir ces contacts et consolider cette confiance mutuelle.

pre

EEA
europé
G S S O

press

e
europe
a
ASSOC

European Express Association
Avenue de Cortenbergh 118 - box 8
B-1000 Bruxelles
www.euroexpress.org

eee

europaean ex/press