

Brexit et transport routier international

La décision du Royaume-Uni de quitter l'Union européenne aura de nombreuses conséquences pratiques pour le transport routier international. Alors que l'invocation de l'article 50 du Traité de Lisbonne par le gouvernement britannique est imminente, IRU appelle à une résolution rapide des nombreuses questions posées par ce retrait.

Le secteur a besoin de clarté pour faciliter la bonne planification des opérations réalisées par les transporteurs, qu'IRU représente par l'intermédiaire de ses membres. Il est également essentiel de tenir compte de l'avis des professionnels au cours du processus de négociation.

Une incapacité à résoudre ces questions pratiques dans la période de négociation de deux ans prévue par le traité affecterait le commerce, l'emploi et la croissance économique, perturberait les chaînes d'approvisionnement et sèmerait confusion et incertitude dans le transport vers et depuis le Royaume-Uni. De même, une période de transition suffisante doit être ménagée afin de permettre à tous les transporteurs de s'organiser et de s'adapter au régime qui sera négocié. L'absence de dispositions n'est pas envisageable.

Le transport routier de marchandises, un secteur clé pour le Royaume-Uni comme pour l'UE

- Plus de 4,4 millions de véhicules de transport de marchandises avec chauffeur relient le Royaume-Uni et l'UE chaque année.
- Quatre millions d'opérations sont effectuées via le seul port de Douvres¹.
- Le Royaume-Uni est un importateur net de marchandises en provenance de l'UE.
- Le Royaume-Uni exporte 21 350 000 tonnes de marchandises par la route à destination de l'UE.
- L'UE exporte 26 816 000 tonnes de marchandises à destination du Royaume-Uni¹.

¹ Statistiques de l'association britannique du transport routier de marchandises (Road Haulage Association)

² Statistiques Eurostat 2015



Pour la seule année 2015, le Royaume-Uni a exporté 21 350 000 tonnes de marchandises par la route à destination de l'UE².



Les questions cruciales pour le secteur du transport routier

- Accès à la profession de transporteur routier : les aspects liés à la formation des chefs d'entreprise, aux capacités financières et à la réputation des professionnels du secteur nécessitent une harmonisation.
- Accès au marché du transport routier : il convient de déterminer qui est autorisé à conduire, où, quand et pendant combien de temps, et de préciser si le cabotage sera autorisé par les transporteurs britanniques pour l'UE et vice versa.
- Conditions sociales et accès au marché du travail : par exemple, quels sont les temps de conduite et de repos applicables, et quel est le salaire minimum ? De nombreux citoyens de l'UE sont employés par des sociétés de transport britanniques, et la pénurie de chauffeurs reste un problème global en Europe.
- Procédures douanières, installations de soutien et questions frontalières. Des parkings sécurisés et des installations de dédouanement seront nécessaires aux fins d'accélérer les opérations de transport. Le Royaume-Uni devra-t-il avoir recours au TIR ou à d'autres procédures et documents douaniers, en particulier pour les transporteurs irlandais qui traversent le territoire britannique ? Qu'advient-il du transport de personnes ? Le recours à des données de dossiers passagers sera-t-il par exemple nécessaire ?
- Réglementation en matière de circulation et mise en application : comment le paiement des amendes sera-t-il collecté ?
- Documents de transport et reconnaissance mutuelle : quels documents seront acceptés ? Les formations seront-elles mutuellement reconnues ? Les documents de transport numériques pourront-ils être utilisés ?
- Poids et dimensions des véhicules : les règles actuellement en vigueur au sein de l'UE continueront-elles à s'appliquer au Royaume-Uni ou pour les véhicules britanniques dans l'UE ?

Le secteur a besoin de clarté pour faciliter la bonne planification des opérations réalisées par les transporteurs, qu'IRU représente par l'intermédiaire de ses membres.