



Le rôle de l'observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe

La récente réunion du réseau d'experts de l'Observatoire a été l'occasion de partager une information très riche, alimentant un débat sur l'évolution du système de transport désormais inscrit à l'agenda politique de tous les pays européens et de l'Union elle-même.

Comment diffuser l'information recueillie et analysée par l'Observatoire ? Le présent bulletin, pour rester bref et aisément lisible, ne peut reprendre toute la richesse des contributions dont il se nourrit. Pour en faire bénéficier les utilisateurs qui le souhaitent, est lancée la collection des **Dossiers de l'Observatoire**. Ces dossiers ne prétendent pas être des ouvrages achevés, mais de simples instruments de documentation, des outils de travail. Ils rassembleront les textes émanant des experts de l'OPSTE, en se contentant d'en unifier la présentation mais sans en altérer le contenu ni en modifier le statut : il s'agit bien d'informations recueillies auprès de spécialistes indépendants, s'exprimant à titre personnel. Les deux premiers dossiers, consacrés aux autorités organisatrices des transports dans les agglomérations d'une part, au fret ferroviaire d'autre part, sont déjà disponibles, en téléchargement gratuit, à partir du site Internet du CNT (www.cnt.fr).

Quant au statut et au rôle de l'Observatoire, doivent-ils évoluer ? Il convient encore de confirmer le bon fonctionnement du réseau et l'efficacité de ses méthodes. De l'avis général, un style de travail s'est formé au fil des réunions et des échanges de documents. Les discussions se font plus aisées et plus profondes. Un fonctionnement de club, formel et informel, s'établit par-delà les écarts culturels, professionnels et personnels entre ses membres et s'alimente même de cette diversité. Commentant la séance à laquelle il a bien voulu participer, M. John-Hugh Rees, chef de l'unité d'économie sectorielle des transports (B1) de la DG TREN de la Commission européenne, faisait observer qu'à sa connaissance il n'existe pas d'organisme comparable à notre Observatoire ailleurs en Europe. Une telle capacité d'analyse, exercée par des experts indépendants et non par des représentants officiels des États membres, lui semblerait particulièrement utile pour le suivi du Livre blanc, qui doit devenir un document périodiquement mis à jour. Pour M. Pierre Perrod, président du CNT, l'OPSTE peut évoluer vers un statut plus européen et des initiatives seront prises en ce sens.

Michel Savy
directeur de l'OPSTE

SOMMAIRE

	Page
<i>Le rôle de l'observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe</i>	1
<i>Les événements marquants</i>	1
<i>Les charges fiscales et sociales dans le transport routier de marchandises en Europe</i>	5

Les événements marquants

Lors de sa réunion du 29 juin 2001 à Paris, le réseau des experts de l'*Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe* a fait le tour des événements ayant marqué la vie économique, politique et sociale des transports dans leurs pays respectifs lors des derniers mois. Plusieurs des thèmes évoqués ont, depuis, déjà évolué, confirmant du reste l'analyse de la situation et de ses dynamiques que la rencontre avait permise. Ainsi en est-il de l'évolution de Swissair...

Dans leur grande diversité, les événements observés ici et là semblent s'inscrire désormais dans une logique commune. On observe presque partout que les responsables politiques recherchent un nouveau modèle de développement du transport. Cette question est aussi au cœur des réflexions du nouveau Livre Blanc de la Commission. Mais comment faire entrer ces intentions dans les faits, rechercher des résultats à long terme à travers les actions au jour le jour, composer entre les moyens de la puissance publique et la dynamique des marchés ? En la matière, les échanges d'informations et d'expériences entre pays sont plus utiles que jamais. La sélection des faits significatifs qu'ont retenus les experts de l'Observatoire est livrée en l'état. À chaque lecteur, compte tenu de sa position et de ses préoccupations, d'y trouver son miel...

*

- En **Autriche**, le gouvernement montre une certaine difficulté à définir les objectifs de sa politique de transport et, si les responsables des administrations et des entreprises publiques changent, les orientations restent à peu près les mêmes. Les chemins de fer doivent renforcer leur compé-

tence logistique, en sus du simple transport. On attend les décisions concernant l'organisme de financement et de tarification des routes. Pour les franchissements alpins, l'accord avec la Commission court jusqu'en 2004. Le gouvernement souhaiterait maintenir, au-delà, le système des écopoints et, dans la négociation à venir, pourrait lier cette question à celle de son attitude à l'égard de l'élargissement de l'Union. Un nouveau Plan directeur des transports a été annoncé pour la fin de l'année 2001.

- La **Belgique** est directement impliquée par l'affaire Swissair (évoquée par ailleurs parmi les événements advenus en Suisse). L'État belge est le principal actionnaire de Sabena, et envisage une action en justice contre Swissair. Une faillite de Sabena n'est pas exclue, car le renflouement de l'entreprise devrait aussi procéder de ses actionnaires privés, qui n'en ont pas les moyens. Parmi les raisons de cet échec, on compte une stratégie trop ambitieuse, des procédures de décision floues à l'intérieur du groupe, les limites à son survol mises par le Land du Bade Württemberg pour la desserte du "hub" de Zürich et la difficulté à fusionner des cultures d'entreprise différentes.

Le Parlement belge a voté à la large majorité requise une loi de régionalisation partielle de la fiscalité locale et de répartition des fonds fédéraux. On sait que la SNCB et l'aéroport de Bruxelles sont restés jusqu'à aujourd'hui les seules institutions véritablement fédérales du système de transport. Resteront-ils à l'écart de cette évolution ? D'ores et déjà, le plan de financement des investissements ferroviaires est remis en cause, ainsi que la réorganisation de l'entreprise. Les négociations politiques entre régions prennent le pas sur une vision stratégique.

Un accord a été trouvé avec les Pays-Bas pour exploiter temporairement le "Rhin d'acier", la ligne ferrée existante, mais inutilisée, qui desservira le port d'Anvers. Une solution à plus long terme est toujours en négociation.

La manutention fait l'objet d'investissements internationaux divers. Tandis qu'Inter Ferry Boat investit à Duisbourg, Dunkerque, ainsi qu'à Muizen, le groupe PSA de Singapour rachète les terminaux portuaires anversoises et y contrôlera environ 80 % du trafic de conteneurs. ABX continue son expansion internationale par diverses acquisitions de partenaires locaux.

Le cabotage maritime se développe vivement et représente une part importante de l'activité portuaire des ports belges, mais une étude particulière serait nécessaire pour en éclaircir le contenu : trafic terminal de feeder ou trafic intra-européen, RORO, vrac secs ou liquides, etc.

- En **Espagne** la privatisation d'Iberia a été achevée en avril 2001, au moment de son introduction en bourse. British Airways détient 9 % du capital, American Airlines 1 % et la SEPI (société de l'Etat espagnol pour les participa-

tions industrielles) 5 %. L'expansion d'Iberia en Amérique latine a échoué et est désormais abandonnée. En revanche, l'Etat (à travers la SEPI) reste propriétaire à 91 % d'Aerolíneas Argentinas, qui est en cessation de paiements. L'Etat espagnol a perdu en une décennie de gestion de la compagnie argentine l'équivalent de 2,1 milliards d'Euros.

Le développement du réseau autoroutier a pris des formes (budgétaires ou concédées) très différentes d'une région à l'autre. Il en résulte de fortes inégalités en matière de péage. La généralité de Catalogne a proposé au gouvernement central la création d'un fond spécial, alimenté par un impôt sur les sociétés d'autoroute, pour aboutir à une péréquation, mais sans succès.

Le réseau de TGV (à écartement UIC et non ibérique) se met en place. Après le premier tronçon Madrid-Séville, Madrid-Barcelone sera mis en service partiellement en 2002, complètement en 2004. Les travaux de la liaison de Barcelone vers la France (qui aura les caractéristiques d'une ligne mixte) devraient commencer prochainement pour aboutir en 2004. Le ministère a en outre conclu des accords avec plusieurs communautés autonomes pour le développement du réseau (le plan directeur ne prévoit pas moins de 5 800 km de voies nouvelles et de 1 400 km de voies aménagées !), tandis que les compagnies gestionnaires d'infrastructures ferrées espagnole et portugaise ont créé un GIE pour les liaisons entre les deux pays. D'autres projets sont à l'étude, comme la liaison Saragosse-Lourdes par un tunnel de base sous les Pyrénées.

- En **Finlande** le ministère des Transports s'appelle désormais ministère des Communications, car ses responsabilités couvrent aussi l'important domaine des télécommunications. Le programme du gouvernement porte sur :

- le développement durable, à travers l'utilisation intense des nouvelles technologies dans la logistique
- la maintenance des réseaux d'infrastructure pour assurer l'interface entre l'Union européenne et la Russie
- la compétitivité du secteur maritime
- l'adaptation et le développement de l'usage des transports collectifs
- le renouvellement du parc de véhicules
- la sécurité.

La direction des routes se décompose désormais entre une agence administrative chargée des décisions et une entreprise publique pour la construction et la maintenance du réseau. Le programme TETRA (Architecture nationale pour la télématique des transports) est lancé sur les applications de la télématique au transport. La mission Vision 2025 explore les "transports intelligents et durables" à l'horizon 2025 et porte à la fois sur les aspects économiques, environnementaux, sociaux et culturels.

Comme en Suède, le gouvernement a accordé une aide aux armements des ferries (qui transportent 40 millions de

voyageurs par an !) pour les conserver sous le pavillon national.

La Finlande joue un rôle original d'interface entre l'Union européenne et la Russie, avec les problèmes qui s'y attachent. Les entreprises routières (10 000 firmes pour 17 000 véhicules) craignent la concurrence russe en cas de réduction du temps de travail des conducteurs : quelle harmonisation peut-on mettre en place ?

- La crise de Swissair se manifeste aussi en **France**, où l'on étudie les plans de reprise d'Air Littoral et d'Air Liberté : retiendra-t-on une solution unique ou une "vente par appartements" ? Quel sera le coût social de l'opération ? Cette restructuration s'opère dans un contexte d'avivement de la concurrence, intramodale avec l'arrivée des compagnies "low cost", intermodale avec le développement du TGV.

La mise en service de la ligne de TGV entre Lyon et Marseille marque une étape dans l'extension du réseau. Le financement a jusqu'à maintenant été assuré par la SNCF et l'Etat (RFF), les tronçons à venir impliqueront les collectivités régionales. Ils seront également plus souvent mixtes (ouverts au fret). Enfin, les effets territoriaux du TGV se renforcent : rapprochement de grandes villes, création de gares en périphérie urbaine sans raccordement au réseau ferré régional, marginalisation des interstices du réseau.

- Pour la **Grèce**, deux grands projets, planifiés dans le cadre du programme de modernisation du système de transport de l'agglomération d'Athènes ont été réalisés dans les délais prévus : le nouvel aéroport international "Eleftherios Venizelos" et l'"Autoroute Attiki" (jouant en partie le rôle de boulevard périphérique). Ces projets visent à répondre efficacement aux problèmes de congestion des trafics routier et aérien d'Athènes ; leur rôle sera essentiel pendant les Jeux Olympiques de 2004. Ils ont été élaborés selon la formule du PPP (partenariat public-privé). La concession d'exploitation pour l'"Autoroute Attiki" est de 23 ans (dont 5 ans de travaux) ; celle de l'aéroport est de 30 ans (dont 5 ans de travaux).

Pour la gestion du fond de cohésion (programme communautaire de support), chaque ministère sectoriel a installé une unité administrative spécialisée pour fixer les priorités, définir les projets et suivre leur accomplissement avec le renfort de consultants. On observe ainsi une plus forte collaboration du secteur public avec le secteur privé en matière de planification.

Enfin, le cabotage maritime se confirme comme un marché important et en expansion, dans la préparation de la libéralisation de son marché à partir de 2002.

- En **Italie**, le nouveau ministre est propriétaire de l'entreprise gestionnaire des autoroutes et des grands travaux, ce

qui pourrait constituer un conflit d'intérêt. Les travaux publics, les transports et la navigation ont été regroupés dans un grand ministère des infrastructures. Le programme autoroutier devrait être relancé, conformément au programme électoral du nouveau gouvernement, avec une modification des règles d'approbation des projets pour restreindre le poids des collectivités locales. La préférence pour l'attribution des investissements retournerait ainsi à la route, ainsi qu'au cabotage maritime, et non plus au chemin de fer. De toute façon, les ressources du budget sont limitées et nombre de promesses électorales – réduction d'impôts, nouvelles infrastructures – sont remises à plus tard.

Les travaux déjà en cours touchent la desserte ferrée des grandes villes (Milan, Rome) et la ligne adriatique pour le transport de conteneurs du Sud du pays vers l'Europe (avec l'augmentation du trafic du port de Tarente, Gioia Tauro étant déjà saturé).

Dans l'organisation du fret, on note les initiatives d'opérateurs qui souhaitent élargir la gamme de leurs prestations au-delà de leur spécialité traditionnelle. L'armateur danois Maersk veut contrôler son propre terminal à Gênes pour développer ses activités logistiques et songerait à demander une licence d'opérateur ferroviaire. Armateurs et manutentionnaires asiatiques sont également présents, selon une stratégie de mise en place de réseaux logistiques et multimodaux "globaux". La Poste italienne s'est alliée à la Poste française, pour faire face aux concentrations réalisées par les postes allemande et néerlandaise.

Pour ce qui est du fret ferroviaire, les opérateurs italiens vont devoir se déterminer face aux modifications du secteur essentiel du transport combiné : la DB a pris le contrôle de Kombiverkehr, Hupac renforce sa participation dans la CEMAT. Faut-il injecter de nouvelles ressources ou se désengager ? Dans le trafic traditionnel, la division Cargo des FS est déficitaire, avec un effectif très important par rapport à son chiffre d'affaires. Quant à l'alliance avec les CFF (dans la joint venture CSI), elle est abandonnée, mais la coopération pour la commercialisation et pour l'interopérabilité se poursuit.

En matière de transport aérien, Alitalia discute avec Air France, après l'échec du rapprochement avec KLM. L'aéroport milanais de Malpensa ne produit pas les avantages attendus, ses fonctions de hub sont réduites puisque le trafic national est resté dans l'ancien aéroport de Linate.

- Les **Pays-Bas** développent plusieurs projets d'infrastructures importants. La ligne à grande vitesse Sud est divisée en trois lots, pour les travaux souterrains (un tunnel de 9 km doit permettre d'épargner le "poumon vert"), les travaux de surface et l'exploitation. Pour cette dernière, un appel d'offres a débouché sur la désignation de l'opérateur historique, les NS, associé à KLM et à un opérateur de bus britannique, esquissant ainsi un dispositif intermodal. La SNCF et Thalys étaient exclus de la consultation, faute de réciprocité.

La Betuwe lijn est en cours de réalisation, avec de gros problèmes techniques et un financement entièrement budgétaire (aucun investisseur privé n'étant intéressé). Les prévisions initiales de trafic ont été revues à la baisse (elles sont maintenant de 30 Mt en 2010), mais préservent les capacités de croissance de Rotterdam, conformément à une préoccupation politique à long terme.

Pour la desserte de l'Est et du Nord, les projets de train à sustentation magnétique (Maglev) et de nouvelle ligne TGV sont écartés. Les efforts porteront sur l'amélioration de la ligne ferrée existante.

L'extension du métro d'Amsterdam est retardée, aucune entreprise n'ayant répondu aux appels d'offres dans l'enveloppe budgétaire fixée.

La gestion des chemins de fer est un thème politique fort. Dans un pays où les conflits du travail sont régulés (sans que soit défini un "service minimum"), les NS ont fait grève, symboliquement, le jour de la fête nationale. Après l'étude de leurs relations avec l'Etat confiée au cabinet McKinsey, leur privatisation n'est plus envisagée.

Enfin, après 12 années de réflexion et 250 M€ de dépenses en études et expérimentations, l'important projet de taxe routière proportionnelle à l'usage des infrastructures (voir "Le plan de désengorgement du Randstad" dans *Transport-Europe* n° 2) a été abandonné par le gouvernement, faute de consensus politique sur la méthode de "variabilisation" du tarif et sur l'offre alternative de transport collectif. Cette ambition d'une gestion "rationnelle" des transports routiers resurgira-t-elle un jour ? Un tel projet semble également abandonné en **Grande Bretagne**, sauf à Londres où la question est encore en débat. Le péage urbain est en place à Trondheim, en **Norvège**, et est envisagé à Oslo. Le débat en **Suède** n'est pas tranché.

- Au **Royaume Uni**, le remaniement ministériel a confié les transports au ministère du gouvernement local et des régions. Cette formule n'améliore pas la coordination, car les questions d'environnement relèvent maintenant d'un autre ministère. De plus, le développement annoncé des services publics ne devrait concerner que la santé et l'éducation.

Les critiques de Railtrack se poursuivent, en ce qui concerne l'entretien et la rénovation du réseau. L'opinion serait favorable à une re-nationalisation, mais les experts sont plutôt contre, compte tenu de l'ampleur des dettes de Railtrack et des conséquences sur le fonctionnement du réseau à court terme. La chute du cours des actions n'est pas propre à attirer de nouveaux capitaux, alors que les besoins en investissements sont grands. Les dépenses d'investissements prévues pour les chemins de fer britanniques s'élèvent à 60 milliards de francs par an. Ce programme d'amélioration et de rénovation du réseau ferré devrait s'étendre sur 10 ans.

Le cabotage maritime se développe rapidement, et pourrait même prendre au rail une part de son trafic. Un ferry à grande vitesse devrait être mis en service, dans un proche avenir, entre l'Écosse, la Belgique et les Pays-Bas.

- Pour la **Suède**, se met en place une nouvelle organisation pour l'orientation, la programmation et le financement de la recherche. Le conseil de la recherche pour les transports (du ressort du ministère de l'industrie et des communications) est intégré dans une entité plus large, VINNOVA, l'agence pour l'innovation qui a aussi compétence en matière de biotechnique, d'informatique, de nouveaux matériaux, d'aménagement du territoire etc. La recherche liée au BTP, à l'environnement, à la forêt et à l'agriculture dépend d'un nouveau conseil de recherche, FORMAS, qui relève du ministère de l'environnement. La recherche dans son ensemble étant rattachée au ministère de l'éducation et de la recherche, VINNOVA et FORMAS se retrouvent in fine sous la tutelle de ce ministère.

La gestion des chemins de fer évolue. La séparation entre les infrastructures et l'exploitation est en place depuis de nombreuses années. À l'intérieur de l'opérateur historique, les SJ, les voyageurs et le fret relèvent désormais d'entités distinctes (SJ et Green Cargo), y compris pour ce qui touche le personnel et les moyens de traction. Restent communs les services de maintenance, d'informatique, de nettoyage. L'entité du fret, Green Cargo, est en déficit. Des discussions sont en cours avec la Norvège pour la création d'une filiale commune de transport combiné rail-route, tandis que le Danemark est entré dans l'orbite allemande de Railion. Ikea a créé une société d'organisation de transport ferroviaire, avec l'ambition de coopérer avec les opérateurs et de tripler son trafic, actuellement de 5 millions de tonnes par an.

En matière maritime, le gouvernement a alloué une subvention nouvelle aux armements, pour éviter que ceux-ci ne passent sous pavillon danois qui bénéficie de plus faibles charges sociales.

Le transport routier fait l'objet de discussions politiques intenses, alors que les principaux opérateurs de fret sont désormais contrôlés par des firmes étrangères (Danzas, Schenker et des entreprises danoises). Un projet de loi sur l'environnement vise à améliorer l'efficacité de la consommation d'énergie dans les transports et s'appuie sur la désignation de 15 projets prioritaires, chacun accompagné d'une définition d'objectifs (chiffrés), des délais, des méthodes de suivi, des entités responsables. Pour la future loi sur les infrastructures qui devrait être votée à l'automne, le débat porte sur le financement de l'entretien du réseau, de nouvelles infrastructures et du développement du transport combiné. La formule de partenariat public-privé (PPP) est envisagée. Alors que les Verts, membres de la coalition gouvernementale, s'opposent à la construction de nouvelles autoroutes, les arbitrages devront être rendus à l'automne.

Cependant, le comité d'experts sur les transports de marchandises, installé en 1998 pour définir une stratégie de développement durable associant les dimensions économique, sociale et environnementale, fait remarquer que tous les modes de transport sont appelés à se développer et insiste sur la nécessité de renforcer les liens avec le reste de l'Europe, et en particulier d'améliorer les capacités intermodales des terminaux portuaires. L'agence SIKa (agence pour l'analyse des statistiques des transports et des communications) n'attend pas un fort transfert du fret d'un mode à un autre, même si la capacité du fer était illimitée.

- En **Suisse**, le trafic combiné de marchandises se développe. Un nouvel axe Nord-Sud d'autoroute roulante par le Simplon, entre Fribourg-en-Brisgau (Allemagne) et Novare (Italie), est mis en place. Il peut transporter des ensembles routiers complets, avec des caisses standard de 4 m de haut. Une société ad hoc, R.Alpin SA, a été formée par les CFF, Hupac et le BLS, qui lance 4 trains par jour dans chaque sens et vise 7 trains dès la fin de l'année. À terme, la capacité maximale est de 350 000 véhicules par an. Cette solution répond essentiellement à une préoccupation politique : le passage par rail (300 km) est tarifé 360 € en moyenne, malgré une subvention de 280 €, alors que les taxes routières coûtent 230 € ! La subvention fédérale nécessaire sera donc de 30 à 100 millions d'Euros par an...

Le réseau de 1 700 km d'autoroutes planifié en 1958 (pour un montant initial de 2 milliards d'Euros) est pratiquement achevé (pour une dépense effective de 46 milliards). Aucun tracé supplémentaire n'est prévu, toute l'augmentation du trafic reposera sur l'élargissement ponctuel des ouvrages existants (comme entre Genève et Lausanne) et sur l'usage des TIC.

L'actualité est enfin marquée par la crise de Swissair, dont le dénouement n'est pas encore arrêté (un rapport officiel est prévu pour la fin du mois d'août). Les répercussions touchent d'autres pays européens, à travers les compagnies aériennes (Air Littoral, Air Liberté, Sabena) et les aéroports (Bruxelles notamment).

- M. Michel Violland fait en outre état des réflexions engagées par la **CEMT**, en phase avec les évolutions et problèmes à l'ordre du jour dans de nombreux pays d'Europe :
 - développement institutionnel pour un transport urbain durable
 - prévisions de trafic, dans la perspective d'un long processus d'intégration européenne
 - réforme des règlements du transport routier international de marchandises (passant de la fixation de contingents quantitatifs à des critères qualitatifs, prenant en compte les performances environnementales des véhicules)
 - étude du dumping social.

*

Synthèse établie par Michel Savy à partir des contributions de :

- Michel Beuthe, Université de Mons (Belgique)
- Antoine Beyer, Université Louis Pasteur, Strasbourg (France)
- Sergio Bologna, Progetrasporti, Milan (Italie)
- Mme June Burnham, Middlesex University, Londres (Royaume Uni)
- Bertil Carstam, consultant, Suède
- Tristan Chevroulet, Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (Suisse)
- Rafael Gimenez i Capdevilla, Institut d'études territoriales (Généralité de Catalogne, Université Pompeu Fabra) Barcelone (Espagne)
- Séraphin Kapros, Université de la mer Egée, Chios (Grèce)
- Ronald Pohoryles, ICCR, Vienne (Autriche)
- Philippe Tardieu, NEA, Rijswijk (Pays Bas)

Les charges fiscales et sociales dans le transport routier de marchandises en Europe

Des éléments rassemblés par l'Observatoire sur le thème des charges fiscales et sociales dans le transport routier de marchandises, il ressort que plusieurs pays ne disposent pas de données détaillées et se heurtent parfois à la confidentialité des chiffres. Les informations disponibles proviennent d'études ou d'enquêtes de terrain. Les charges fiscales ont en général été abordées à travers l'analyse des prix du carburant.

- Une réforme écologique de la fiscalité, qui prévoit notamment le prélèvement d'une taxe supplémentaire sur les carburants, a été lancée en **Allemagne**, courant 1999. Cet impôt, établi dans une perspective de développement durable, a également pour but de promouvoir l'emploi puisqu'il finance une réduction des cotisations sociales (employeurs et employés).

Appliquée depuis le 1^{er} avril 1999, cette taxe s'élevait initialement à 0,03 € par litre d'essence et de gazole. A partir de 2000 et jusqu'en 2003, elle sera augmentée chaque année de ce même montant. La taxe écologique, fortement contestée lors de son application, a fait l'objet de nouvelles critiques lors de la hausse mondiale du prix des carburants à l'automne 2000. Elle représentait au 1^{er} janvier 2000 en-

viron 6 % du prix total de vente d'un litre de diesel, alors que l'ensemble des taxes sur le carburant était de l'ordre de 40 %.

Les données de la Commission Européenne du premier trimestre 2001 montrent que le coût du carburant varie sensiblement d'un pays à l'autre avec, par ordre décroissant : Royaume-Uni, Italie, Allemagne, France, Pays-Bas, Danemark, Belgique, Espagne, Portugal, Grèce.

L'Allemagne prélève également un impôt sur les véhicules à moteur modulé selon le poids du véhicule et selon la catégorie d'émissions de polluants. Un camion de plus de 40 tonnes classé en EURO O (catégorie la plus polluante) paie un impôt annuel de 2650 €.

- En **Autriche**, la question des accords avec l'Union européenne portant sur les "écopoints" affectés aux véhicules transitant à travers le pays revient à l'ordre du jour. Les péages de transit et la taxation générique du transport ne constituent-ils pas une double imposition ? Le gouvernement semble assez indécis quant à ses orientations en matière de transport, mais on dit que le consensus sur une "conception générale des transports" établi en 1999 après 10 ans de discussions serait remis en chantier.

- En **Belgique**, les charges sociales sont assez élevées, avec un décalage entre les grandes entreprises, davantage taxées, et les travailleurs indépendants. La récente grève des transporteurs routiers a révélé le mauvais état de fonctionnement de ce marché : au-delà du prix des carburants, c'est un problème social qui affleurerait. En outre, le gouvernement prépare un plan général de mobilité.

- En **Espagne**, la Direction générale des Ports et des Transports de Catalogne publie des données semestrielles sur les coûts du transport routier de marchandises de cette région. Ces coûts sont estimés en coûts par jour (salaires, charges sociales...) et en coûts au km (carburant et péages...). Par exemple, au premier semestre 2000, un tracteur avec remorque de 25 tonnes coûte 220,35 € par jour et 0.31 € par km. Pour une utilisation annuelle de 115 000 km, les coûts en durée représentent 61% et les coûts kilométriques 39%.

Le coût mensuel moyen d'un conducteur espagnol, pour un temps de service de 2250 heures par an et 250 jours d'activité, est estimé à 2000 € sur le territoire national et à 2500 € en transport international. Les charges patronales représentent 23,5 % du salaire brut.

L'ensemble des taxes sur le carburant était au 1^{er} janvier 2001 de l'ordre de 50 % du prix de vente du gazole.

Il existe un impôt de circulation perçu par les communes une fois par an. Son montant est fonction de la puissance du véhicule mais variable d'une commune à l'autre. La

ville de Barcelone applique, en 2001, une taxe de 297 € à un poids lourd de 10 tonnes.

- Une enquête de terrain, menée auprès des chargeurs, a été réalisée en **Grèce** mais l'exploitation des résultats n'est pas terminée.

Le mode routier y est largement dominant (près de 98 % du trafic terrestre), mais reste mal organisé. Les véhicules sont encore de taille limitée, le taux de remplissage est insuffisant faute d'organisation de la rencontre entre offre et demande. Le coût du transport intérieur est estimé par classes de distance parcourue, toujours inférieure à 500 km. Pour les courtes distances, avec un retour à vide, il est de l'ordre de 50 000 drachmes (1000 FF), entre 200 et 400 km il est de 4000 F.

Les premiers résultats issus des recherches en cours font apparaître un coût de transport intérieur moyen de 0,64 € par km, pour un véhicule « general cargo » à 3 essieux qui effectue 150 000 km par an avec un taux de remplissage moyen de 60 %. La part des charges fiscales et sociales représente environ 44 % de ce coût. La taxe sur les carburants est de l'ordre de 0,24 € par litre soit 40 % du prix de vente actuel du diesel. Il existe une taxe très élevée (35 %) sur le prix d'achat d'un véhicule neuf en Grèce.

Le transport international répond à des règles différentes beaucoup plus souples. Une des préoccupations des acteurs privés et publics est le faible taux de remplissage des véhicules. Une meilleure possibilité de grouper les envois (à travers des plates-formes logistiques) permettrait d'abaisser le coût du transport d'environ 9 %. Un débat est en cours sur les péages, actuellement très bas, qui découragent les investisseurs privés alors que l'on évoque les opérations "PPP" (partenariat public – privé) pour les nouvelles autoroutes, ainsi que pour l'aéroport d'Athènes.

- En **Italie**, une étude comparative, au niveau de quelques pays européens, sur les coûts d'exercice et la pression fiscale dans le secteur du transport routier de marchandises a été réalisée en 2000 à la demande du Ministère des Transports et de la Navigation italien. Cette étude montre que les coûts, qui comprennent l'achat du véhicule, l'assurance, les impôts, le carburant, la maintenance, les péages et le personnel de conduite, s'avèrent les plus élevés en Italie. Calculés, pour un semi-remorque de 44 tonnes effectuant 100 000 km par an à une vitesse moyenne de 50 kmh et dans l'hypothèse du respect de la réglementation du travail, les coûts par km sont estimés à 1,10 € en Italie, 1,04 € en France, 1€ en Allemagne, en Autriche et aux Pays-Bas. L'Espagne et la Grèce affichent un coût nettement inférieur de 0,75 € et 0,72 €. Or, les prix pratiqués en Italie sont bien en dessous du niveau de coût ainsi calculé. L'explication tient à la durée effective du temps de conduite, largement supérieure aux horaires légaux.

La pression fiscale, analysée à partir des taxes applicables aux différents facteurs de coût, est à peu près la même en Italie, en Allemagne et en France (0,15 € par km). C'est en Espagne et en Grèce qu'elle est la plus faible.

Il faut noter que le coût du transport est d'abord fonction de l'organisation du trafic et de la coordination logistique. Ainsi, alors que la pratique des rendez-vous pour le chargement et le déchargement est devenue courante aux Pays-Bas, en Allemagne, France ou Autriche, les entreprises de transport italiennes doivent souvent attendre des heures avant que leur cargaison soit réceptionnée, en particulier de la part de la grande distribution. Leur productivité et leurs coûts de production s'en trouvent gravement affectés.

- Aux **Pays-Bas**, des statistiques sont régulièrement publiées concernant les taxes sur les carburants, les vignettes et autres impôts sur les véhicules. Les informations sur les salaires et charges sociales sont beaucoup plus limitées.

Quelques données sont déjà disponibles : les charges fiscales représentent (en 1999) environ 24 % du chiffre d'affaires des entreprises routières, l'essentiel allant aux taxes sur les carburants (10,8 %) et à la TVA (8,2 %), les charges sociales représentent (en 1995) 22 % de la masse salariale et le coût salarial total 155 % de la rémunération directe.

Une méthode a été élaborée par un bureau d'études pour évaluer les charges dans le transport routier de marchandises dans différents pays d'Europe. Une base de données est constituée à partir d'enquêtes assurées par un réseau européen d'instituts de recherche. Les études réalisées pour le compte de la Commission Européenne ne fournissent que des ratios.

- Au **Portugal**, les éléments statistiques sont assez dispersés, mais des données globales peuvent être recueillies auprès du Ministère des finances.

Le coût kilométrique moyen d'un véhicule de 40 tonnes, rempli à 75 %, est estimé à 1 € en transport intérieur. En transport international, il est de 0,75 € pour un taux de remplissage de 90 %.

Les charges sociales sont de l'ordre de 22 % du salaire. Il existe trois types de charges fiscales : l'impôt sur les carburants (40 % du prix de vente du diesel), l'impôt de circulation qui varie entre 22 et 600 € par an en fonction du poids du véhicule, l'impôt de camionnage compris entre 15 et 400 € suivant également le poids du véhicule. Comme l'ont montré les récents événements lors de la hausse des carburants, le gouvernement est très sensible aux pressions des milieux routiers. Le faible taux d'imposition pose même des problèmes avec le gouvernement espagnol, car des entreprises espagnoles des régions frontalières viennent enregistrer leurs véhicules au Portugal.

- L'existence d'un seul prélèvement obligatoire pour la redevance universelle minimale explique le bas niveau des charges sociales au **Royaume Uni**. Le taux des charges patronales, applicable au salaire brut, et seulement au delà d'un certain seuil, est de 11,9 %.

L'impôt sur les sociétés est également le plus faible d'Europe, par contre le carburant est fortement taxé pour des motifs liés à la protection de l'environnement. La taxe sur le « diesel vert » atteignait 0,708 € par litre, en 1999, puis 0,732 € en 2000. A la suite des manifestations des routiers de septembre 2000, une baisse de cette taxe a été décidée et son montant devait être ramené à 0,687 € par litre mi-2001.

Il existe également une taxe sur les véhicules (VED), fonction du type, du poids et du niveau de pollution de celui-ci.

La Grande-Bretagne, qui n'est pas prise en compte dans l'étude comparative italienne, semble se situer à un niveau de coût de transport très compétitif.

- L'adoption de la redevance sur le trafic des poids lourds liés aux prestations (RPLP), qui remplacera en 2001 la redevance forfaitaire, est une particularité de la **Suisse**. Ce nouvel instrument est destiné à financer les infrastructures de transport de marchandises afin d'opérer un report du trafic vers le rail.

La RPLP répond au principe de causalité et s'appliquera à tous les véhicules lourds de plus de 3,5 tonnes empruntant l'ensemble du réseau routier national. Son montant dépend du kilométrage parcouru sur le territoire, de la catégorie de poids et de la catégorie d'émissions polluantes du véhicule. De 2001 à 2004, le taux moyen de la redevance sera de 0,01€ (1,68 centime FS) par tonne kilomètre. Parallèlement, les véhicules de 34 tonnes seront autorisés (actuellement limités à 28 tonnes). A partir de 2005, le taux moyen passera à 0,016 € par tkm et le poids maximum à 40 tonnes. Le taux moyen maximum de 0,018 € par tkm ne pourra être appliqué qu'en 2008.

Par exemple, un camion d'un poids maximal autorisé de 30 tonnes et un facteur d'émissions moyen parcourant 300 km en Suisse paiera 90 € en 2001.

L'Association suisse des transports routiers (ASTAG) publie des données sur les charges sociales et fiscales dans le TRM. Le salaire moyen (pour une durée hebdomadaire de 42,5 heures de travail) d'un chauffeur de poids lourd s'élève à 41 000 € par an. Les charges sociales de l'employeur représentent 23,6 % du salaire moyen. Pour un véhicule de 40 tonnes parcourant 100 000 km/an, le coût total par km revient à environ 2,2 €, soit à un niveau très élevé si l'on se réfère à l'étude italienne. Les charges sociales sont évaluées à 4,5 % et les charges fiscales à 26 % du coût total.

*

Quelques conclusions se dégagent de ce tour d'horizon :

- La difficulté est grande pour établir une comparaison des charges fiscales et sociales sur le transport routier de marchandises dans les pays d'Europe, du fait du manque de données et, plus fondamentalement, de l'obstacle technique au rapprochement de dispositifs construits selon des logiques profondément différentes. Le problème est d'autant plus complexe que les pratiques effectives diffèrent sensiblement des pratiques théoriques, conformes à la réglementation, et que les écarts ne sont pas les mêmes d'un pays à l'autre. Le problème initialement posé n'a peut-être pas de solution rigoureuse.
- Malgré l'imprécision et les lacunes des résultats, il apparaît toutefois que la compétitivité des entreprises de transport ne résulte pas simplement du niveau de leurs charges sociales et fiscales, comme le montre l'exemple néerlandais. La qualité de l'organisation commerciale et logistique, la compétence de la main d'œuvre et des entreprises sont des facteurs primordiaux de productivité et de compétitivité.

En outre, on constate que la dernière hausse des prix du carburant a provoqué, dans la plupart des pays de l'Union européenne, de fortes réactions des transporteurs routiers, avec des manifestations ou des barrages en Belgique, France, Italie, Pays-Bas, Portugal, Royaume Uni. Dans la plupart des cas, les gouvernements ont cédé aux revendications des transporteurs, peut-être du fait de la grande vulnérabilité de nos économies "en flux tendus" à tout blocage des circulations. Sous la pression des événements, les politiques volontaristes dites de développement durable ont volé en éclats. Il en résulte une réelle interrogation quant à la possibilité, ou à la volonté, des États à traduire vraiment dans les faits les orientations de politique des transports qu'ils affichent. Ne constate-t-on d'ailleurs pas une croissance continue du transport routier, en dépit de tous les discours favorables aux modes alternatifs et à l'intermodalité ?

Synthèse établie par Christine Aubriot à partir des contributions du réseau des experts.

Le bulletin Transports/Europe est désormais accessible, en version française et en version anglaise, sur le site Internet du CNT - rubrique « Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe ».

LES DOSSIERS DE L'OBSERVATOIRE

Dossier n°1 « autorités organisatrices de transport dans les agglomérations européennes » :

Cadre institutionnel, compétences politiques et juridiques, compétences financières des AOT sont les principaux thèmes communs abordés par pays (Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, France, Grèce, Italie, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni et Suisse).

Malgré la diversité des situations d'un pays à l'autre, la lecture de ce document appelle les observations suivantes :

- Si, dans la plupart des pays, les transports collectifs urbains relèvent de la responsabilité communale voire intercommunale, les transports interurbains restent du ressort régional ou parfois national quel que soit le cadre institutionnel.
- Des structures intercommunales de gestion des transports collectifs tentent de se mettre en place un peu partout, avec des résultats variables. La principale difficulté est d'assurer une cohérence entre domaines de compétence et périmètres territoriaux.
- Le lien entre organisation des transports et planification urbaine se renforce.
- L'Etat contribue encore largement au financement des infrastructures de transports.
- La France dispose de modalités de financement des transports collectifs bien spécifiques avec le versement transport acquitté par tous les employeurs et apparaît, à ce titre, comme un pays plus décentralisé qu'on ne le dit couramment.

CNT

Observatoire des Politiques et des Stratégies de transport en Europe

34, avenue Marceau 75008 Paris (France)

Téléphone : 01 53 23 85 85

Télécopie : 01 53 23 85 80

Internet : www.cnt.fr

ISSN n° 1620-2775

Directeur de la publication :

Michel Savy

Rédactrice en chef : *Christine Aubriot*

Impression : INDICA

Demande de nouvelle inscription au bulletin : catherine.girard@cnt.fr