



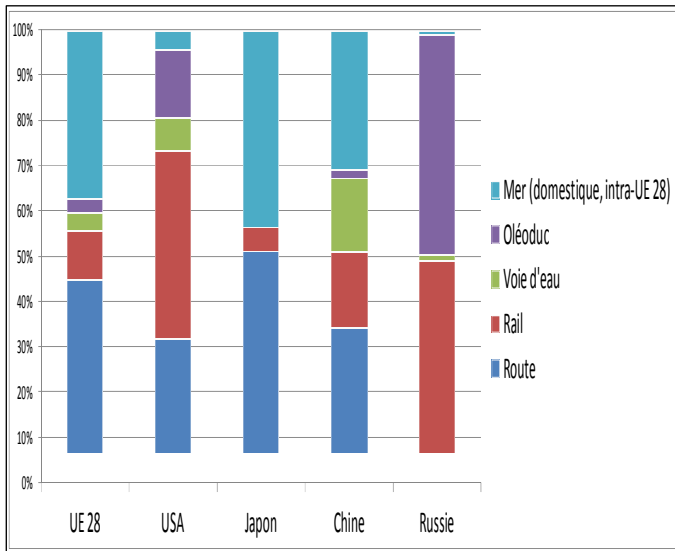
Bulletin de l'Observatoire des Politiques et Stratégies de Transport en Europe

Fonctionnement et dysfonctionnement du transport routier de marchandises en Europe

Éditorial

Le **transport routier de marchandises** joue, en Europe occidentale, un rôle dominant dans l'acheminement du fret, du moins du fret terrestre¹. Ce n'est pas le cas partout dans le monde. En Amérique du Nord, en Russie, en Chine et ailleurs, le chemin de fer, le fleuve ou le cabotage maritime occupent une place plus importante dans le partage modal, du fait de leurs caractéristiques géographiques mais également d'une autre organisation du transport.

Répartition modale dans l'Union européenne, aux États-Unis, au Japon, en Chine et en Russie, tonnes-kilomètres, 2012



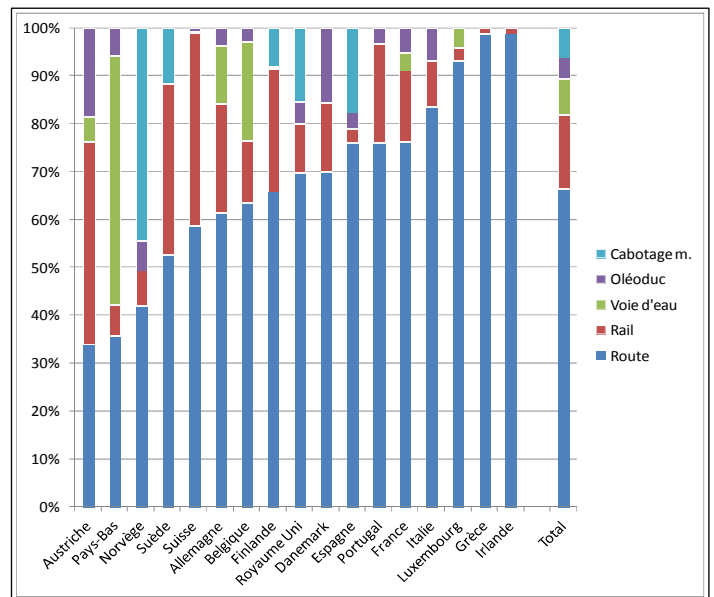
Source : EU Transport in figures Statistical Pocketbook 2014.

La place de la route dans le transport de fret en Europe face aux autres modes est en croissance constante depuis des décennies (alors que l'apogée du chemin de fer se situe au lendemain de la première guerre mondiale...). Elle se justifie à la fois par son **coût** (qui bénéficie d'une amélioration permanente de son matériel roulant, de ses infrastructures, de la vive concurrence de son marché qui pousse à l'augmentation de la productivité et à la baisse des tarifs, et enfin de l'actuelle baisse des prix du pétrole) et de sa **commodité d'utilisation**, au service d'un modèle de production qui fait de la flexibilité un de ses premiers critères de gestion. Cette

domination ne va pas sans inconvénients, en termes d'**effets externes négatifs** : contribution à la congestion, accidents, pollution locale, émission de gaz à effet de serre. Aussi bien les politiques de transport, tant nationales que communautaires, mettent-elles en avant un objectif de « **transfert modal** », c'est-à-dire de report d'une partie du fret routier vers d'autres techniques, alternatives et complémentaires². Au fil des ans toutefois, force est de constater qu'un transfert modal a bien lieu, mais au bénéfice de la route....

À l'intérieur même de l'Union européenne, les écarts entre pays en matière de partage modal sont très marqués et montrent que des marges de manœuvre existent pour donner plus ou moins de place à la route, à condition de mener des politiques de long terme.

Partage modal des pays d'Europe occidentale, 2013



Le transport routier de marchandises se partage entre deux régimes économiques : le transport pour **compte propre** (où une entreprise agricole, industrielle ou commerciale est son propre transporteur, avec ses propres moyens) et le transport pour **compte d'autrui** (où le fret est confié par le chargeur à un transporteur, à travers le marché du fret). Le partage entre ces deux régimes varie notablement d'un pays européen à un autre, le transport pour compte propre assurant en moyenne l'acheminement du tiers des tonnes.

Pour s'en tenir au seul **secteur** des transports (ignorant donc le compte propre, inclus dans les autres secteurs de l'économie), celui-ci se caractérise par sa **structure bipolaire**. On observe, d'une part, une prédominance de **petites et très petites entreprises**, et parmi celles-ci de nombreuses entreprises individuelles (artisans, travailleurs indépendants, etc.). La taille

¹ Sans oublier le rôle, souvent méconnu, du cabotage maritime dans l'Union européenne, objet de notre bulletin Transport / Europe n° 33 de janvier 2013.

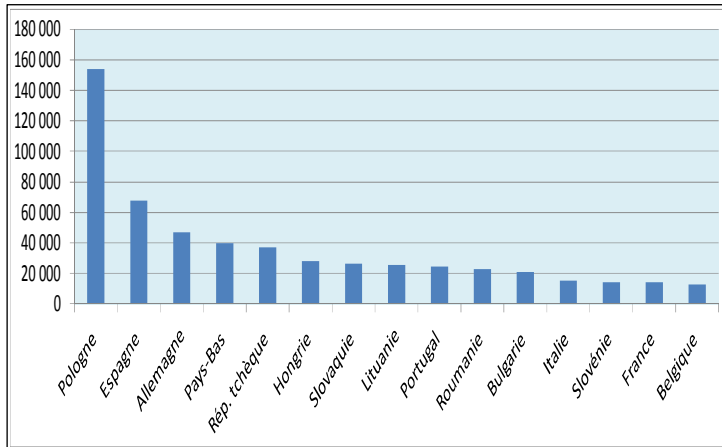
² Le livre blanc de la Commission, *Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources* COM(2011) 144 de 2011, prolonge en l'occurrence le livre blanc *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix* COM(2001) 370, de 2001.



moyenne des entreprises de transport routier en Europe est de 5 salariés par entreprise. Elle varie d'un pays à l'autre, généralement plus petite dans les pays du sud de l'Union. D'autre part, de **grands groupes** exercent la fonction de **commissionnaire** de transport (organisateur de la chaîne de transport, quitte à en confier tout ou partie de l'exécution à des fournisseurs extérieurs), élargissent leur gamme de services à l'ensemble des opérations logistiques et, par fusions-acquisitions, atteignent pour certains une taille « globale ». Ces deux pôles ne sont pas indépendants, les commissionnaires font travailler les petites entreprises en sous-traitance. Les grands groupes européens sont parmi les plus importants dans le monde.

Les conditions d'exercice des grandes et des petites entreprises sont ainsi très différentes, leurs intérêts ne sont pas nécessairement convergents et la régulation de leurs rapports est une des questions clés de l'organisation du secteur et des politiques publiques afférentes. Cette césure recoupe partiellement une division du travail à l'échelle de l'Europe, surtout pour le **transport routier international**, transfrontalier. Ce marché montre la place importante qu'y tiennent les pavillons des nouveaux pays membres de l'Union, en particulier le pavillon polonais qui en détient à lui seul 25 %.

Transport routier international en Europe, par pavillon, t.km, 2014



Source : CNR

Le marché européen du transport routier est en effet ouvert à la **concurrence** pour les transports internationaux, alors que les écarts entre pays de l'Union sont très importants en matière sociale et fiscale. Les différences de rémunération vont dans un rapport de 1 à 6, pour un poste qui représente entre 25 % et 40 % du coût total. Aussi bien, les transporteurs des pays de la partie occidentale se plaignent-ils d'un « dumping » mettant en péril leur rentabilité et leur existence même. Dans le même temps, certains d'entre eux créent des filiales dans les pays « compétitifs » pour en tirer eux-mêmes avantage... Le marché européen du transport routier de marchandises est ainsi **libéralisé sans être harmonisé**, et cette question est sur l'agenda de la Commission pour l'année 2016.

Alors que l'ouverture du marché du transport figure dans les objectifs du traité de Rome de 1957, les transports nationaux restent à ce jour réservés aux transporteurs nationaux, hormis les opérations de « **cabotage** » dûment limitées : un transporteur communautaire ne peut effectuer de transport intérieur à un autre État membre qu'à la suite d'un transport international, et dans la limite de trois opérations consécutives dans un délai de 7 jours. Ici encore, on observe de très fortes différences entre pays, que l'on considère les pays « caboteurs » ou les pays « cabotés ».

Dernière question pendante, celle des **travailleurs détachés**, c'est-à-dire travaillant provisoirement dans un pays de l'Union dont ils ne sont pas résidents, particulièrement nombreux dans le secteur du transport routier du fait de la mobilité évidente de la main d'œuvre. Les principes de l'Union en la matière sont la liberté de circulation et de travail des citoyens européens et leur égalité de traitement là où ils travaillent. L'application effective de ces règles, souvent ignorées ou contournées, est également à l'ordre du jour de la Commission.

Le présent dossier constitué à partir des contributions du collège des experts de l'Observatoire donne à comprendre l'importance et la complexité de ces questions.

Michel Savy

Professeur émérite à l'université de Paris Est (École d'Urbanisme de Paris, Ecole des Ponts-ParisTech)
Directeur de l'OPSTE

Ce numéro du bulletin bénéficie de la participation de MM. Patrick Faucheur et Nicolas Wagner. Patrick Faucheur est conseiller au Secrétariat général des affaires européennes (SGAE) auprès du Premier ministre. Nicolas Wagner, ingénieur au CGDD (Commissariat général au développement durable du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie) et responsable de bureau de l'analyse économique des transports.

SOMMAIRE

Editorial.	1
Fonctionnement et dysfonctionnement du transport routier de marchandises en Europe.	2 à 8

Le transport routier de marchandises et la politique commune des transports (Patrick Faucheur)

Panorama européen (contributions des experts de l'OPSTE)

Le **transport routier de marchandises** occupe une place de premier rang dans l'agenda de la Commission européenne pour l'année 2016. Il avait déjà fait l'objet d'une réflexion spécifique lors de la commission précédente³, mais sans déboucher sur des décisions marquantes (et notamment sans déclencher la libéralisation rapide du « cabotage » que souhaitaient certains)⁴.

L'importance de la dimension sociale dans les transports semble aujourd'hui plus directement prise en compte dans le nouveau fonctionnement des services de la Commission où les directions générales sont mises en contact sous la responsabilité de vice-présidents « coordinateurs transversaux ».

À ce jour et après l'organisation d'une série d'auditions (hearings) recueillant les avis des parties prenantes, est envisagée la confection, pour le proposer ensuite à la codécision du Parlement et du Conseil, d'un « **paquet routier** ». Dans le cadre de l'Union on parle en effet de paquet quand la démarche politique consiste à grouper plusieurs questions dans une discussion commune, pour faciliter la recherche de compromis équilibrés. Ce paquet pourrait ainsi comprendre les thèmes suivants :

- **marché intérieur** : quelles clarifications sur les « entreprises boîte aux lettres » (domiciliées dans des pays de complaisance, pour des raisons fiscales, mais sans présence effective) ?, le cabotage, le transport transfrontalier, etc.
- **questions sociales** : réexamen de la directive 2002/15 Transport routier : règles européennes sur les temps de conduite, les pauses et les temps de repos et de son application, situation dans les régions transfrontalières. Le thème du « dumping social » est repris par la commissaire aux affaires sociales avec le réexamen de la directive 96/71 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et de la directive d'application 2014/67 relative à l'exécution de la directive 96/71. Ces textes couvrent l'ensemble des secteurs des services et incluent le transport⁵.
- **eurovignette** : les dispositifs techniques sont-ils efficaces, comment réaliser l'internalisation des effets externes (eurovignette 3), quel champ d'application pour les poids lourds (évolution des normes euro sur la pollution des moteurs diesel), opportunité de l'étendre aux automobiles ?

³ Voir : Report of the High Level Group on the Development of the EU Road Haulage Market, June 2012,

http://www.transportforetagen.se/Documents/Publik_F%C3%B6rbunden/Transportindus%20trif%C3%B6rbundet/2012-06-high-level-group-report-final-report%5B1%5D%5B1%5D.pdf?epslanguage=sv

⁴ Le cabotage routier de marchandises est la possibilité pour un transporteur européen de livrer des marchandises entre deux villes d'un État membre dans lequel il n'est pas établi. Il est autorisé dans la limite de trois opérations de transport successives réalisées dans un délai maximal de sept jours après l'entrée du véhicule utilisé sur le territoire national. Voir : Cabotage routier de marchandises, la réglementation en France, <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Cabotage-routier-de-marchandises,15712.html>

⁵ Le Conseil économique, social et environnemental français a publié en septembre 2015 un rapport et voté à l'unanimité un avis sur les travailleurs détachés : <http://www.lecese.fr/content/le-cese-rendu-ses-pr-conisations-sur-les-travailleurs-d-tach-s>

● Allemagne

Dans un contexte économique marqué par une reprise du trafic, la route reste le premier mode de transport de fret en **Allemagne**, avec 73 % des tonnes-kilomètres, contre 18 % pour le fer et 9 % pour la voie d'eau. La croissance du volume de transport devrait se maintenir à un rythme de l'ordre de 0,4 % par an jusqu'en 2017.

À l'intérieur du mode routier, le transport pour compte propre achemine 26 % des tonnages, pour 15 % des tonnes-kilomètres. Les distances moyennes sont en effet, nettement inférieures à celles du compte d'autrui, comme généralement en Europe. Pour autant, le transport à courte distance est également important pour le transport pour compte d'autrui : 51 % des tonnes ainsi transportées en Allemagne parcourent moins de 50 km.

Le transport par le **pavillon national** diminue, notamment pour l'acheminement des importations. Cette **perte de compétitivité** se marque pour les prestations banales, très concurrentielles, plus que sur les marchés de niche. En outre, elle est souvent le fait d'entreprises de commission de transport et de logistique allemandes qui font appel à des sous-traitants, généralement originaires des nouveaux pays membres de l'Union européenne. Les statistiques établies à l'occasion du péage sur les poids lourds (LKW Maut) montrent la domination du pavillon polonais, suivi du tchèque et du néerlandais. Au demeurant, les entreprises allemandes ont augmenté la rémunération de leurs chauffeurs, pour rendre ces métiers plus attractifs face à la pénurie des candidatures, parfois au-delà du minimum établi par les conventions collectives. Le secteur emploie à ce jour 538 000 conducteurs routiers salariés, dont 81 000 conducteurs avec un revenu ne dépassant pas les 450 euros (selon un régime spécial). Parmi les salariés, les travailleurs originaires des nouveaux pays membres sont en augmentation. On estime par ailleurs les emplois du transport routier pour compte propre à 285 000.

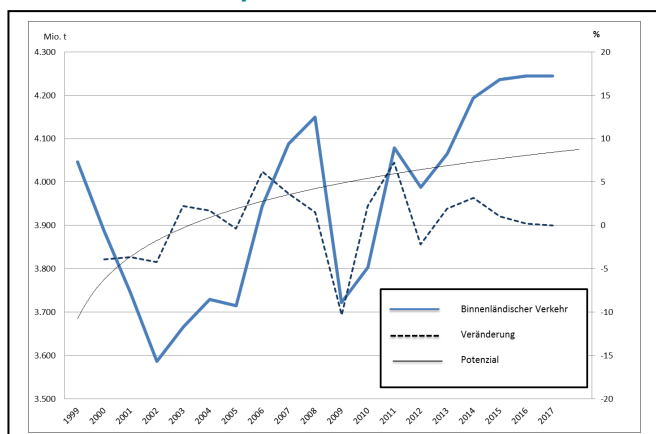
En termes de structures de l'industrie du transport et côté de la persistance de très nombreuses petites entreprises routières, la **concentration** et l'**internationalisation** des grandes entreprises de transport et logistique se poursuit, par des fusions-acquisitions ou par des alliances, comme récemment entre le groupe DB – Schenker et le messager néerlandais GLS, présent sur les marchés européens.

Parmi les produits transportés, on note la croissance soutenue du transport de **colis**, la livraison des commandes étant la réalisation physique du commerce électronique, en plein développement. On note aussi la bonne conjoncture du bâtiment et de l'agriculture. Le pourcentage de parcours à vide des véhicules utilitaires est en moyenne de 21 %, plus élevé pour les véhicules spécialisés qui sont souvent chargés dans un sens seulement et vides au retour et plus élevé pour les parcours à faible distance (c'est-à-dire souvent sous le régime du compte propre).

Sur le long terme, on vérifie la grande sensibilité du fret à la **conjoncture** économique, à la baisse et à la hausse.

Dans les discussions politiques, la question de la **dégradation des réseaux d'infrastructures** et donc de la nécessité d'augmenter substantiellement le budget consacré à leur remise en état et à leur entretien devrait se refléter dans le nouveau plan des infrastructures de transport (Bundesverkehrswegeplan 2015).

Évolution du transport national entre 1999 et 2017



Source : TCI Röhling, BAG – Luftverkehr (2014), p.29.

Légende :
 Trait bleu continu : tonnage transporté (échelle de gauche)
 Tirets bleus : taux de variation annuelle (échelle de droite)
 Trait gris : tendance d'évolution du tonnage

Le **peage routier** (LKW-Maut) est en vigueur depuis 2005 pour tout camion de plus de 12 t et a rapporté 4,5 milliards d'euros en 2014, dont 2,7 milliards payés par des véhicules allemands et 1,8 payés par des véhicules étrangers. A l'origine, seules les autoroutes étaient soumises au péage mais 1100 km de routes nationales le sont aussi depuis 2012, auxquelles s'ajoutent 1000 km supplémentaires en 2015, tandis que le péage s'applique désormais à partir d'un poids total des véhicules ramené à 7,5 t. Le montant du péage est différencié selon le poids du véhicule et le nombre d'essieux, ainsi que selon la norme Euro d'émission de polluants. Les véhicules correspondant aux normes Euro 5 et plus représentent 89 % du kilométrage (contre 84 % en 2013). Depuis le 1^{er} octobre 2015, le péage varie entre 0,082 €/km (avec 2 essieux) et 0,135 €/km (5 essieux ou plus) pour les camions les plus propres (classe A = norme Euro 6) et de 0,102 €/km à 0,156 €/km pour les camions de classe B (norme Euro 5).

Les **questions sociales** font l'objet d'un intense débat politique, à la fois intérieur et extérieur. À l'intérieur du pays, l'instauration d'un **SMIC** a touché, comme tous les autres secteurs, le transport. Les salaires du transport routier sont différents d'une région à l'autre. Ils sont déjà supérieurs au SMIC dans certains Länder, mais ont été augmentés du fait du SMIC dans les Länder moins avancés. En application de la directive « détachement », le gouvernement a décidé d'appliquer le SMIC aux conducteurs étrangers en transit sur le territoire national. La Commission européenne a fait appel de cette décision (selon une « procédure préliminaire »), non pour remettre en question son principe mais en estimant que les conditions administratives de sa mise en œuvre avaient un effet discriminatoire à l'égard des entreprises étrangères. En attendant une décision, cette mesure est suspendue. En revanche, l'application du SMIC vaut pour les transports d'importation et d'exportation, et pour le cabotage.

Quant au **cabotage** (l'Allemagne est le pays le plus « caboté » d'Europe, avec 39 % du total de l'Union en termes de tonnes-kilomètres), les syndicats de salariés (DGB Deutscher Gewerkschaftsbund et Verdi) et patronaux (BGL Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung) souhaitent un renforcement des contrôles pour lutter contre le cabotage illégal.

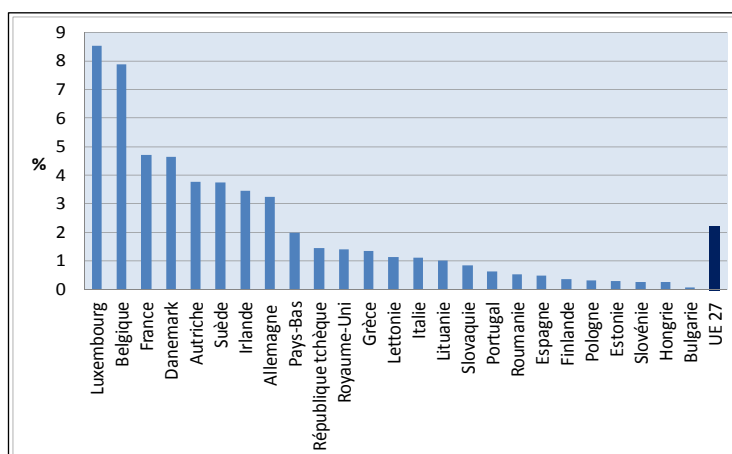
● Belgique

Le secteur du transport routier de marchandises a connu, en **Belgique**, une forte transformation. Il comptait 13 600 entreprises en 1965, il n'en a plus que 8 500 en 2012. En 1965, 72 % de la flotte appartenait à des entreprises n'ayant qu'un véhicule, cette proportion était tombée à 27 % en 2002. Le mouvement de **concentration** est régulier et l'on compte aujourd'hui en moyenne 12 véhicules par entreprise, véhicules plus grands que naguère.

Entre 2000 et 2011, le chiffre d'affaires national et international du pavillon belge a baissé, avec la perte de parts de marché face aux pavillons étrangers. En revanche, le transport pour compte propre s'est maintenu. Les coûts de transport belges sont en effet très élevés par comparaison avec les autres pays européens.

Cette perte de **compétitivité** se manifeste aussi dans le cabotage, qui est souvent une activité complémentaire aux opérations d'import et d'export du port d'Anvers. Alors que le **cabotage** représente 2 % du total du transport en Europe, cette proportion atteint 8 % en Belgique.

Part du cabotage dans le transport intérieur des pays de l'Union, 2010



Source : calculs d'après Eurostat

Les principales relations origine / destination internationales sont avec la France, l'Allemagne et les Pays Bas, soit 95 % du trafic international du pavillon routier belge. L'économie du pays est très ouverte et dépendante de ses voisins immédiats.

Depuis la crise, le volume de transport routier de fret a diminué globalement de 30 %. Le volume de trafic du chemin de fer s'est maintenu, celui de la voie d'eau a beaucoup augmenté (+ 83 %).

Un **peage** pour les poids lourds, proportionnel aux kilomètres parcourus, va être introduit l'année prochaine, reposant sur un système par satellite. Le secteur professionnel proteste vigoureusement. Des simulations se font sur la base d'un tarif de 0,13 € / km, mais la négociation est en cours. En compensation, le gouvernement supprime l'eurovignette actuelle, mais celle-ci restera en vigueur dans les deux autres pays membres du Benelux. Les transporteurs veulent que la taxe kilométrique s'applique aussi aux automobiles, pour lutter contre la congestion, ainsi qu'aux véhicules utilitaires légers, pour éviter la fuite du trafic vers ces véhicules. Ils demandent aussi que la recette soit « fléchée », réinvestie dans les infrastructures de transport.



L'usage des **Eco-combi** (ensembles routiers longs de 25,25 m et d'une masse atteignant 60 t) est autorisé sur un nombre limité d'itinéraires. À ce jour, peu de demandes ont été déposées, mais on cite l'exemple de la brasserie AB Inbev qui exploite des Eco-combi entre Louvain et Anvers, chacun transportant 42 palettes (au lieu de 33 pour un semi-remorque traditionnel).

Quant au **fonctionnement du marché** en Europe, le gouvernement belge demande que les charges salariales et sociales belges soient appliquées aux étrangers travaillant en Belgique à l'égal des travailleurs résidents. Cette position s'inscrit dans une réforme plus vaste, consistant à réduire les charges sociales, de 35 % à 25 % du salaire, pour tous les secteurs, en vue d'augmenter le pouvoir d'achat et de soutenir l'emploi. La différence sera compensée par un *tax shift* comprenant la hausse des taxes sur les alcools, le tabac, les boissons sucrées, le gazole (mais pas l'essence) et sur les revenus du capital (toujours en discussion, avec une taxe mobilière sur les dividendes de 27 % et une taxe sur les plus values de 33 % à la revente d'actions détenues depuis moins de six mois).

● Espagne

Le mode routier assure en **Espagne** 80 % du transport de fret mesuré en tonnes-kilomètres, le fer seulement 2,5 % et continue de chuter, la voie maritime plus de 10 % (elle est présente sur deux façades et dessert deux archipels), le transport par conduite 3 % et le transport aérien moins de 1 %.

Le pays compte environ 308 000 poids lourds en 2015, hors les véhicules utilitaires légers (de moins de 3,5 t de poids total), dont 30 % exploités en compte propre et 70 % en compte d'autrui. Cette dernière composante de la flotte a diminué d'un tiers depuis la crise, une croissance soutenue (de l'ordre de 8 % par an) s'étant brusquement inversée après 2007 (avec une baisse de 4 % par an). On constate, une fois encore, combien le **secteur du transport vit de façon amplifiée les fluctuations macroéconomiques**. Le nombre d'entreprises est tombé, entre 2008 et 2015, de 76 000 à 61 000. On compte en moyenne 3,5 poids lourds par entreprise, et seules 2 % des entreprises ont plus de 20 véhicules. La crise n'épargne pas le transport pour compte propre, du fait notamment de la chute du BTP. Dans ce contexte, le transport international résiste mieux que le national.

Dans une telle situation de marché déprimé et de surcapacité de l'offre (le patronat n'est pas favorable à l'introduction de gigacamions qui aggraveraient cet état), un des problèmes est la surveillance des accords de prix par la commission nationale de la concurrence, tandis que l'on constate une forte augmentation des retards de paiement (qui s'appellent en espagnol *morosidad*).

Le **débat sur le péage** est difficile car il a une dimension régionale, les autoroutes étant publiques et gratuites ici, concédées et payantes ailleurs. Sur certains itinéraires, l'autoroute payante est peu fréquentée tandis que la route gratuite parallèle est chargée et dangereuse. Un projet d'eurovignette du gouvernement catalan a été repoussé. Le patronat des PME ne veut pas de péage dans la situation actuelle, marquée par de nombreuses défaillances d'entreprises.

Une question juridico-politique est récemment apparue, celle du « centime sanitaire ». Il s'agissait d'une taxe additionnelle sur les carburants, par laquelle les communautés autonomes finançaient une partie du système de santé. Au motif que cette utilisation n'était pas de « réduire les coûts sociaux et environnementaux liés à la consommation d'hydrocarbures », la Cour de justice européenne a déclaré cette taxe illégale. Quelle partie faudrait-il restituer aux transporteurs, sur les 13 milliards perçus au fil des ans ?

Quant à l'organisation du marché, on attend encore les décrets d'application de la loi de 2013, dans un panorama politique incertain. Pour ce qui est de la nouvelle réglementation européenne sur le temps de travail, le gouvernement espagnol en approuve le principe mais demande une **modulation pour tenir compte des pays périphériques**, les transporteurs qui en ressortissent ayant une plus longue distance à franchir pour accéder au cœur du marché européen.

● France

Le transport de marchandises en **France** se caractérise par la **domination du mode routier**, dont la part de trafic a augmenté de 12 % depuis 1990. Cette croissance a profité notamment au pavillon étranger qui assure la majorité des flux d'importation et d'exportation, la totalité du transit et une part de transport national avec le cabotage. En revanche, le transport pour compte propre par des entreprises domiciliées en France a mieux résisté à la concurrence internationale. À moyen terme, le volume de transport de fret est stabilisé, et même déclinant depuis la crise.

Malgré cette crise, le **marché de l'emploi** reste tendu, du fait de la pénurie de candidats. Les effectifs diminuent et vieillissent, alors que le transport de voyageurs recrute (notamment du fait de l'ouverture du marché du transport interurbain par autocar). Les entreprises de transport routier emploient 366 000 personnes (soit 2 % de l'emploi total), ce chiffre ne couvrant pas les emplois de chauffeur routier professionnel sous le régime de compte propre. On note aussi une croissance du transport routier de proximité, que l'on peut lier au développement des livraisons à domicile du fait du e-commerce (le « dernier kilomètre »).

L'industrie du transport routier de fret montre une faiblesse persistante et manque de perspectives. Les PME voient leur activité stagner ou décroître et sont concurrencées par les autres pavillons européens, immatriculés principalement dans les nouveaux pays membres de l'Union. De grandes entreprises de messagerie ont fait faillite, sans que les marges se rétablissent nettement chez les entreprises persistantes. Deux groupes de transport et logistique de taille internationale, GEFCO et Dentressangle, ont été rachetés par des capitaux étrangers (respectivement russes et américains). Les autres entreprises se recentrent sur le marché national où la relation entre transporteur et chargeur est plus stable et complexe, et sur des **marchés techniques de niche** : palette, petits lots, etc. Dans ces conditions, les firmes n'ont ni le besoin ni les moyens d'investir massivement et le parc de véhicules vieillit. Pour autant et par référence à des périodes antérieures, le secteur ne montre pas actuellement de crise sociale forte.

Cette situation a des racines plus anciennes que la récession économique actuelle. Parmi de nombreuses sources, on peut citer le rapport parlementaire remis en 2004 par le député Francis Hillmeyer au ministre des Transports de l'époque, qui dressait déjà un diagnostic inquiétant. Depuis, le repli du pavillon français sur le marché intérieur s'est accentué, tandis que persistent certaines sources de concurrence déloyale (telles qu'un cabotage illégal par des transporteurs non-communautaires ou que l'usage détourné de véhicules utilitaires légers en surcharge). Ce sont aussi de grands groupes français qui se voient accusés d'avoir recours en France au prêt de main d'œuvre illicite avec d'autres pays, de mal appliquer la directive « détachement », etc.

Les réponses politiques à cette situation ont leurs limites. La mise en place d'une taxation de l'usage des routes, qui aurait touché tous les véhicules quel que soit leur pays d'immatriculation, a échoué. Les contrôles sont plus développés que dans d'autres pays d'Europe mais restent insuffisants. Des solutions structurelles viendront-elles du paquet routier annoncé par la Commission ?



Chacun admet en effet que les problèmes du transport routier français ne se trouvent pas à l'intérieur des frontières, ignorant l'environnement international sur un marché du fret ouvert à la concurrence. Les questions en débat portent notamment sur le cabotage ou sur l'application du salaire minimal national (le Smic en France) appliqué à tous les salariés travaillant sur le territoire (mais comment, dans le cas du transport, traiter les frais de déplacement ?). La **directive** détachement fait déjà l'objet de dispositions d'application plus strictes après la récente loi Macron (du nom du ministre français de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique), loi « pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques » de 2015. Elle devrait être réexaminée au niveau communautaire. Reste évidemment la question du contrôle de l'effectivité des textes.

Les perspectives de l'activité du fret routier sont assez ouvertes. On peut certes affirmer que ce mode restera dominant, pour l'acheminement des marchandises, dans les dix années à venir et au-delà. Mais le transport routier comme tel sera-t-il inchangé ? Ira-t-on vers une sortie progressive de l'usage du gazole, remplacé par le GNL, moins émetteur de gaz à effet de serre à pouvoir énergétique égal ? Quelles seront les structures de l'industrie du transport routier : si demeureront de très nombreuses petites entreprises, les plus grosses auront-elles une taille européenne, voire mondiale ? L'usage des EMS (dits aussi « 25,25 ») sera-t-il autorisé, généralisé ? Les trains routiers seront-ils alimentés par des caténaires électriques sur certains itinéraires ? Verra-t-on des véhicules à conduite automatique en usage opérationnel ?

● Grèce

Les transports terrestres de fret en **Grèce** sont presque entièrement réalisés par la route, qui détient 98 % du trafic. Le cabotage maritime côtier, concurrent potentiel de la route, est quasiment nul, tandis que le service des îles, assuré par des ferries, représente environ 12 % des t.km nationales.

Depuis 2009, de nombreuses données ne sont plus renseignées dans les statistiques grecques et le chercheur doit s'efforcer de les compléter par des entretiens avec des responsables des organisations professionnelles, du ministère, etc. La flotte sous pavillon grec montrait en 2009 une structure surprenante, décalée de la moyenne européenne, avec 36 000 camions relevant du transport pour compte d'autrui et un million pour le compte propre. Mais ce chiffre embrasse la flotte, mal connue mais très nombreuse, des véhicules utilitaires légers. Pour les seuls poids lourds, on estime que le compte d'autrui exploite environ 15 % de la flotte, qui assure au moins 25 % des tonnes-kilomètres. Les rares **secteurs industriels** grecs puissants, comme l'industrie du ciment ou l'industrie laitière, gèrent directement leurs flux (avec une flotte propre ou en location de longue durée). Un de leurs motifs est de disposer d'un outil de transport fiable, ce qui illustre le côté peu élaboré de la gestion de la plupart des entreprises de transport routier de marchandises. Le secteur est en effet très atomisé, peu à même de traiter de très gros chargeurs.

La **situation de crise économique** revêt en Grèce une gravité exceptionnelle. Les associations professionnelles estiment que 30 à 40 % de la flotte de véhicules est actuellement sans utilisation, et que cette proportion serait plus grande encore pour le transport international. Ce dernier est marqué par un déséquilibre structurel, les importations étant le quadruple des exportations. Dans ces conditions, le nombre d'entreprises diminue, du fait de la chute du chiffre d'affaires du secteur (de l'ordre de 52 % depuis le déclenchement de la crise). Les entreprises grecques subissent en outre la concurrence d'une activité de cabotage, y compris de la part d'entreprises grecques délocalisées en Bulgarie où elles

bénéficient de conditions sociales et fiscales avantageuses et sont peu contrôlées. La pratique des ventes de marchandises non prépayées par les acheteurs a disparu, ce qui ralentit les échanges et pèse sur le transport, les transporteurs n'ayant pas toujours les liquidités nécessaires pour acheter du gazole.

On observe néanmoins une hausse du trafic de fret sur autoroute. Elle résulte des exigences des donneurs d'ordre internationaux tels que DHL, soucieux de sécurité et de qualité de service. Quant au prix officiel du transport, il est passé de 1 € / km en 2008 à 1,8 en 2015. Cette rigidité est-elle justifiée ?

L'organisation du marché évolue. Les quotas de licences de transport ont été supprimés et une **loi cadre sur la logistique** a été promulguée en 2014, couvrant à la fois le transport (accès à la profession, définition et élargissement de la gamme de services, etc.) et les autres opérations logistiques (entreposage, etc.).

● Pologne

Le transport routier de marchandises est un **moteur nécessaire** de la **croissance économique** de la **Pologne** dès le début de la transition vers une économie de marché et plus encore après l'adhésion à l'UE.

En termes de partage modal, le chemin de fer est passé de 60 % à 15 % des tonnes-kilomètres entre 1990 et 2014, tandis que la route passait de 29 % à 78 %, principalement du fait d'une induction de trafic supplémentaire, tandis que la voie d'eau ne joue qu'un rôle marginal.

Les transporteurs polonais assurent l'essentiel de l'acheminement des flux intérieurs, des exportations et des importations du pays, mais aussi un volume substantiel de transport entre pays tiers. Ils disposent d'une flotte de l'ordre de trois millions de véhicules utilitaires (regroupant poids lourds et utilitaires légers, avec relativement peu de remorques). Si l'on additionne les flottes de transport en compte propre et en compte d'autrui, on constate que la capacité de charge est trois fois supérieure à la demande nationale.

Sur le marché du transport routier, on observe en effet une dynamique très contrastée à l'intérieur de l'Union, et en particulier entre l'Union historique à 15 et les nouveaux pays membres, parmi lesquels la Pologne joue un rôle leader en la matière. **Le pavillon polonais représente à lui seul 58 % du transport routier de marchandises entre pays tiers de l'UE** mesuré en tonnes-kilomètres. Inversement, les pavillons étrangers interviennent peu dans le transport intérieur polonais, n'y effectuent aucun cabotage et ne transportent que le quart des flux d'import-export polonais.

Le volume d'emploi correspondant est très mal connu, puisqu'on ne connaît de manière détaillée que les entreprises de plus de 9 personnes alors que ce secteur est particulièrement atomisé et compte de nombreuses très petites entreprises : soit 86 000 entreprises, la plupart de moins de 5 salariés. La taille moyenne des entreprises augmente toutefois (elle serait passée de 2 à 3,4 salariés par firme), tandis que les grandes (qui comptent plus de 50 salariés) augmentent leur part de marché.

Quant au transport routier pour compte propre, il ne représente plus que 16 % des tonnes-kilomètres tout en mobilisant une flotte considérable. De fait, depuis la transition à l'économie de marché, on observe une tendance à l'**externalisation** du transport vers des prestataires, à l'inverse du modèle d'intégration verticale par le chargeur qui prévalait auparavant.



Beaucoup d'entreprises polonaises réalisent du transport international. Plus de la moitié des conducteurs polonais y sont engagés de manière plus ou moins permanente. Ils touchent ainsi des salaires supérieurs de 40 % à la moyenne polonaise. NB : dans un salaire de conducteur de 1 500 € par mois, il faut compter les frais de route qui en représentent les trois quarts et constituent une sorte de rémunération défiscalisée, tant pour l'employeur que pour le salarié.

Le rôle du capital étranger dans le secteur routier est important, puisqu'on estime que la moitié des investissements relèvent de capitaux étrangers, seuls ou en participation. Ils trouvent en Pologne des avantages fiscaux, des niveaux de salaire compétitifs. Nombreuses sont les entreprises étrangères domiciliées en Pologne sans présence effective. Mais si les entreprises polonaises montrent une réelle compétitivité des prix (avec 20 à 30 % d'écart par rapport aux transporteurs de l'Ouest de l'Union, soit en moyenne 0,92 € par véhicule-kilomètre), leur part de marché tient aussi à leur qualité de service.

• Suède

Le transport routier en Suède utilise quelque 80 000 poids lourds et 500 000 véhicules utilitaires légers (de moins de 3,5 t, aux usages multiples répartis entre les particuliers et les entreprises, le transport de personnes, d'outils, de marchandises, etc.).

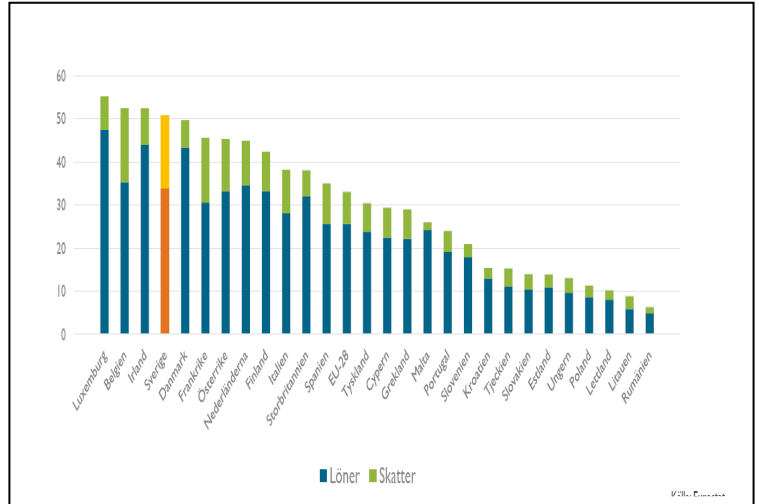
La répartition modale en Suède s'écarte notablement de la moyenne européenne car ce pays doté d'une longue façade maritime a intensément recours au cabotage maritime national. On compte ainsi 40 % pour le transport maritime, 36 % pour la route et 24 % pour le rail (une part du trafic ferroviaire étant liée à l'industrie minière du Nord du pays, génératrice de flux massifiés et à longue distance). Les prévisions pour 2030 estiment que le transport routier élargira sa part de marché.

Le nombre de poids lourds suédois est relativement constant mais leur taille moyenne augmente régulièrement, tandis que la flotte des véhicules utilitaires légers se développe. La structure de l'industrie du transport routier est bipolaire : d'un côté de grandes entreprises appliquant les conventions collectives, d'un autre un grand nombre de très petites entreprises dont certaines respectent incomplètement les réglementations techniques et sociales. Si ces deux pôles sont très différents, ils ne sont pas indépendants : les petites entreprises concurrencent les plus grandes et tirent les prix vers le bas, mais travaillent également pour leur compte comme sous-traitantes. Le secteur a du mal à attirer la main d'œuvre dont il a besoin, alors que le personnel en place vieillit et qu'il faudra bientôt le remplacer.

Les poids lourds immatriculés en Suède interviennent presque exclusivement à l'intérieur du pays, où les véhicules étrangers n'assurent que 8 % du transport total. Pour les transports transfrontaliers au contraire, la part des véhicules étrangers est de l'ordre de 80 %. Le volume de transport routier de fret varie avec la conjoncture, et 2010 fut l'année du plus faible volume transporté par des poids lourds immatriculés dans le pays depuis 2000, l'activité des véhicules étrangers tendant à augmenter tout en restant relativement marginale. On note d'ailleurs que les techniques utilisées sont différentes : les véhicules suédois sont couramment des camions tirant une remorque (le pays autorisant des ensembles routiers d'un poids supérieur à la limite communautaire européenne, soit 64 t à ce jour, mais des discussions sont en cours pour envisager 74 t), tandis que les véhicules étrangers se composent d'un tracteur et d'une semi-remorque. La concurrence sur le marché européen des transports routiers est marquée par des

écarts considérables de coût du travail, comme le montre le graphique suivant qui cumule salaire et taxes sur le travail.

Coût du travail dans le transport en Europe



Légende : salaire (bleu) et taxes sur le salaire (vert)

L'activité de cabotage (notamment du fait de transporteurs des pays baltes, de Pologne et de Bulgarie) a fait l'objet d'une recherche originale, utilisant les téléphones portables pour suivre les véhicules de l'échantillon observé. Il en ressort une estimation à quelque 4 % à 6 % du transport en Suède, chiffre supérieur à celui des statistiques européennes. Les sanctions contre le cabotage illégal ont été durcies, avec l'immobilisation des véhicules en situation irrégulière, mais se pose toujours la question de l'efficacité des contrôles. Une des voies pour lutter contre le cabotage illégal est en outre de responsabiliser le donneur d'ordre. À côté de l'interprétation des règles sur le cabotage, une autre question vive est l'application de la directive détachement et des moyens de la contourner pour utiliser des chauffeurs extérieurs recevant une rémunération très inférieure à celle des chauffeurs suédois. Le ministère des transports a lancé une réflexion globale sur la mise en œuvre effective des réglementations européennes.

Parmi les innovations techniques à l'étude pour réduire les émissions de gaz à effet de serre par le transport routier, un projet consiste à développer l'« autoroute électrique » sur laquelle des camions seraient alimentés par un pantographe, à la manière des trolleybus urbains actuels. Un autre projet est la formation d'un réseau ferré dédié au fret, dont la gestion serait confiée à une entité commerciale autonome.

• Suisse

L'évolution des entreprises de transport routier en Suisse est bien illustrée par l'exemple de la firme historique Friderici, jadis généraliste, pionnière dans le transport international et aujourd'hui spécialisée dans la niche du transport de charges exceptionnelles, pour échapper à la concurrence de transporteurs européens banals. La flotte de poids lourds immatriculés dans le pays est stable (environ 50 000), avec une augmentation du nombre de tracteurs routiers et une diminution de celui des camions, et une croissance des véhicules utilitaires légers (de plus de 50 % entre 1993 et 2013).

La politique suisse des transports est pour l'essentiel la mise en œuvre des référendums et initiatives populaire ayant naguère fixé



l'objectif de **réduire le transport routier dans les zones alpines**, malgré un accord bilatéral avec l'Union européenne ayant fait passer la masse maximale autorisée des poids lourds de 28 t à 40 t. Dès 2001 était instaurée la **RPLP** (Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations), pour encourager le remplissage des véhicules routiers et rendre compétitif le passage du transit par les tunnels ferroviaires construits à cet effet (le Lötschberg et le Gothard). On constate en effet que le volume de transport par chemin de fer est aujourd'hui stabilisé et atteint 60 % du total pour la traversée des Alpes : l'initiative a réussi. Certains grands distributeurs, comme la Migros, continuent d'utiliser les emprises ferroviaires maintenues dans certaines villes pour alimenter leurs entrepôts. Toutefois, le transport par route continue d'augmenter sur l'ensemble du réseau, tous pavillons confondus. Le fléchissement du trafic consécutif à la récession de 2008 est aujourd'hui effacé et les grands axes autoroutiers montrent une saturation croissante.

Les premiers partenaires commerciaux et de transport de la Suisse sont ses voisins : Allemagne, France, Autriche, Italie et les accords bilatéraux avec l'Union sont régulièrement mis à jour, mais n'autorisent pas le cabotage.

La crise économique accélère les **restructurations**, on constate à la fois une augmentation des faillites et des créations d'entreprises. Certaines firmes de transport, commission de transport et logistique ont une taille internationale, Planzer emploie 3 000 personnes et exploite sa propre flotte, Panalpina emploie 13 500 personnes et Kuhne et Nagel 25 000.

L'actualité politique est marquée par les débats sur la **répartition des financements publics** entre la route et le rail. Des choix difficiles seront nécessaires, alors que les recettes fiscales tendent à diminuer, que les besoins d'entretien des réseaux augmentent et que des extensions du réseau seront nécessaires pour faire face à la congestion. Les prévisions montrent que les dépenses ne seront plus équilibrées par les recettes à l'horizon 2017-2018. Par ailleurs, le marché du travail montre un déficit de chauffeurs routiers, ce qui entraîne une surveillance accrue du cabotage auquel certains chauffeurs seraient tentés d'avoir recours.

L'**innovation technique** est intense. Le camion électrique devient une option prise au sérieux, du moins pour la logistique urbaine. Les véhicules à conduite automatique pourraient devenir opérationnels : les juristes réfléchissent aux problèmes qui en découleraient, notamment pour la responsabilité en cas d'accident. De manière générale, les progrès techniques de la route semblent plus nombreux et rapides que ceux du fer. Un projet futuriste a été étudié, « Cargo souterrain » assurant le transport automatisé de palettes dans des tunnels, libérant ainsi les infrastructures de surface.

Projections à long terme (Nicolas Wagner)

Au terme de ce panorama de la situation dans plusieurs pays d'Europe, il est intéressant de mettre ces analyses dans une **perspective de long terme**. Nicolas Wagner, ingénieur au CGDD, établit ainsi des projections des volumes de transport de personnes et de fret aux horizons de 2030, 2050 et même 2070, ce dernier horizon correspondant à la période à prendre en compte pour évaluer

l'opportunité d'une infrastructure de transport. *Les chiffres qui suivent sont provisoires.*

Ces projections sont effectuées hors toute hypothèse de rupture technologique radicale bouleversant l'économie du secteur. Elle inclut toutefois, pour les voyageurs qui ne sont pas ici notre propos, les phénomènes récents de l'ouverture du marché du transport interurbain par autocar et du covoiturage.

L'approche est statistique, elle évalue la demande de transport en liaison avec l'évolution de la population, du revenu moyen et de la production par secteur pour ce qui touche le fret. Du côté de l'offre, on tient compte pour 2030 de l'ouverture des infrastructures déjà en chantier et du coût du transport tel qu'on peut le prévoir à cet horizon. Sur cette base est appliqué un **modèle standard à 4 étapes**, pour les voyageurs et les marchandises. Les interférences entre le fret et le voyage sont du reste très limitées, hormis un léger effet sur la congestion des infrastructures. Les hypothèses sont celles du COR (Conseil d'orientation des retraites) portant sur la **croissance économique**, la **productivité**, la **population** et le **chômage**.

Les **prix pour le transport routier de marchandises tendent à baisser**, pour le transport combiné et pour le transport fluvial, notamment du fait de l'augmentation du chargement moyen des véhicules (passage aux 44 t et meilleur taux de remplissage).

Les **projections de transport**, décomposées selon les chapitres de la NST (nomenclature des statistiques de transport) de 1970, sont d'une hausse moyenne de 2,6 % par an (en tonnes-kilomètres) pour le chapitre 9 (produits manufacturés), une hausse de 1,2 % pour les matériaux de construction et une baisse pour les produits énergétiques. Exprimées en termes de partage modal, ces projections font apparaître une hausse de 2,1 % par an pour la route, de 2,2 % pour le fer (y compris le transport rail-route), de 2,3 % pour le transport fluvial). Ces projections nationales sont convergentes avec les projections de l'Union européenne, et montrent ainsi un **faible transfert modal**.

Enfin, la **circulation routière** due au fret devrait **augmenter de 29 % entre 2012 et 2030**.

Cette synthèse s'appuie sur les contributions de :

- Michel **Beuthe**, Facultés Universitaires Catholiques de Mons
- Antoine **Beyer**, IFSTTAR, Université de Paris Est
- Vincent **Bourquin**, Ecole d'Ingénieurs et d'Architectes de Fribourg
- Jan **Burnewicz**, Université de Gdansk
- Bertil **Carstam**, Consultant, Stockholm
- Michael **Browne**, Université de Westminster, Londres
- Rafael **Giménez Capdevila**, Société Catalane de Géographie, Barcelone
- Catharina **Horn**, Ministère fédéral des transports, Berlin
- Séraphin **Kapros**, Université de la mer Egée

Les écrits des experts de l'OPSTE n'engagent que leurs auteurs.

Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe
MEDDE/SEEIDD/MA
Tour Séquoia
92055 LA DEFENSE CEDEX
Directeur de la publication : Pr Michel Savy