



Le Transport plus européen que jamais !

Le transport – de voyageurs et de marchandises – participe à la fois à la sphère privée et à la sphère publique. D'une part, c'est une activité domestique ou industrielle comme une autre, avec les jeux d'acteurs et les régulations qui lui sont propres dans le cadre d'une économie de marché. D'autre part, les pouvoirs publics exercent à l'intérieur même du système de transport de multiples fonctions (à commencer par la fourniture de la plupart des infrastructures) et se soucient des "effets externes" positifs et négatifs liés au transport : il y a un ministre des transports dans tous les gouvernements !

Les flux de passagers et de marchandises, les marchés du transport s'internationalisent, et plus encore s'europanisent avec la lente érosion de l'effet frontière. Ceci vaut pour tous les modes, y compris le cabotage maritime qui sera abordé dans le prochain numéro du bulletin. Notre observatoire a déjà étudié la question des délocalisations d'entreprises routières à l'intérieur de l'Europe, il va bientôt traiter des restructurations de l'industrie du transport, où la constitution d'ensembles paneuropéens bouscule les dispositifs nationaux traditionnels

On constate aussi que les gouvernements européens prennent l'habitude d'élaborer leurs analyses et leurs options dans une optique comparatiste. Le diagnostic sur l'état d'équipement du territoire en infrastructures de transport ne s'opère plus tant sur des critères locaux qu'en se référant à la situation des pays proches et comparables. La réforme des chemins de fer compare les expériences britannique, allemande, suédoise, etc. La recherche d'un système pertinent de tarification de l'usage des routes s'appuie sur les innovations suisse et allemande. Tous les compartiments de la politique des transports sont ainsi pensés simultanément à plusieurs échelles, l'échelle nationale ne disparaît pas mais s'emboîte dans un dispositif de contraintes et de possibilités plus large.

Cette complexité et l'importance des enjeux qui y sont liés rendent le domaine des transports passionnant pour les "observateurs" que nous sommes. On peut penser que les éléments ainsi rassemblés et analysés viennent alimenter les réflexions et les décisions des multiples acteurs de ce système.

Michel Savy
Directeur de l'OPSTE

SOMMAIRE

	<i>Page</i>
<i>Edito</i>	<i>1</i>
<i>Délocalisation des entreprises de transport</i>	<i>1</i>
<i>Statistiques de transport européennes</i>	<i>8</i>

Délocalisation des entreprises de transport

Le choix du terme de "délocalisation" peut prêter à débat : fondamentalement, le transport est un process et non un produit, il se consomme au moment et à l'endroit mêmes où il se produit. Il ne peut donc pas être délocalisé comme le sont une fabrication manufacturière ou un téléservice informatique implantés dans un pays autre que celui où leurs produits sont consommés. On peut délocaliser une usine de chaussures. On ne peut pas délocaliser l'opération de transport qui livrera ces chaussures au magasin de vente, *hic et nunc*.

Cette question n'est pas seulement d'un intérêt académique mais a une dimension politique forte.

En effet, le fait que le transport ne soit pas délocalisable mais s'accomplisse sur le territoire des pays qui en sont consommateurs donne aux pouvoirs publics de ces pays une capacité d'intervention qu'ils n'ont pas sur les activités manufacturières implantées au loin. Cela concerne notamment le respect de la réglementation technique, sociale ou environnementale. En matière de sécurité maritime par exemple, les récents accidents de l'Erika et du Prestige amènent les États européens à renforcer leurs exigences et leurs contrôles dans la zone de leur ressort, et même à élargir le périmètre de celle-ci.

Quoi qu'il en soit, le terme de délocalisation est déjà consacré par l'usage puisque, sous cet intitulé, la commission sociale du CNT a évoqué les questions suivantes ⁽¹⁾ :

- l'immatriculation de **véhicules** (routiers, mais aussi maritimes ou aériens) ailleurs que dans leur pays d'utilisation,
- la domiciliation du siège d'**entreprises** à l'étranger (pour des raisons sociales et fiscales),
- l'emploi de **main d'œuvre** étrangère (extérieure à l'Union européenne, puisqu'à l'intérieur règne désormais la libre circulation), sur des bases légales ou clandestines, directement ou à travers des entreprises de travail intérimaire, etc.

On peut penser que la **sous-traitance** du transport à des entreprises extra-communautaires est aussi une forme de délocalisation.

Ces pratiques sont-elles une source de distorsion du marché du transport intra et extra-communautaire et risquent-elles même de devenir un facteur structurant de l'industrie du fret dans les années à venir ? Peut-on aller jusqu'à un scénario transposant, pour le transport routier, les pratiques des pavillons de complaisance du transport maritime ? Le cas du transporteur Willy Betz, connu pour employer de la main d'œuvre extra-communautaire à bas salaire et baisser ainsi les coûts et les prix du transport⁽²⁾, ne préfigure pourtant pas la situation à venir puisqu'il devrait connaître une solution par le comblement de la "niche" juridique où il a prospéré (la Commission créant une attestation de conducteur et la CEMT, de son côté, délivrant ses autorisations de transport de façon plus rigoureuse). D'autres cas récents, comme l'affaire Kralovetz, semblent plus claire-

ment frauduleux.

Le tour d'horizon européen de l'OPSTE a pour objet d'établir si ces questions sont ressenties comme des problèmes importants (économiques, sociaux, politiques) dans les différents pays et de décrire comment les débats éventuels y sont menés, à partir de quelques questions clefs :

- formes prises par ces délocalisations (immatriculation de véhicules, transfert de siège à l'étranger, emploi de personnel de conduite étranger, recours à la sous-traitance auprès d'entreprises étrangères, etc.),
- types d'entreprises concernées (PME, groupes, commissionnaires, agences d'intérim, etc.),
- modes de transport touchés, outre la route,
- impacts sociaux et économiques et enjeux,
- perspectives.

• Pays Bas

La situation néerlandaise est examinée la première, car la question des délocalisations y est posée comme un problème important et a fait l'objet d'enquêtes propres à éclairer aussi la réflexion dans d'autres pays.

On compte aux Pays Bas quelque 7 000 entreprises de transport, dont 400 ont une position dominante. Le NEA en enquête 50 par an, à leur demande et à leurs frais, pour faire un bilan financier et analyser leurs perspectives. À partir de cet échantillon, un tableau d'ensemble de la branche peut être établi. Il amène à distinguer les délocalisations en direction des pays de l'Est européen et celles en direction de l'Union européenne.

a) Pour ce qui est des pays de l'Est, on peut avoir affaire à une implantation d'entreprise, à l'emploi de conducteurs de ces pays sur les trajets Est-Ouest et à l'emploi de ces mêmes conducteurs comme salariés d'une entreprise néerlandaise implantée aux Pays Bas.

L'implantation peut s'opérer par le rachat d'une entreprise locale ou par une prise de participation assurant le contrôle effectif des opérations. Il s'agit d'introduire les méthodes de la maison mère pour conquérir des parts d'un marché en croissance. C'est aussi une façon de se placer à proximité (mais non à l'intérieur) du marché russe. Le taux

d'échec est élevé, les succès les plus nombreux sont en Pologne et en Roumanie. La question stratégique est le choix du pays et le choix du produit (défini en termes de qualité de service, de spécialisation, de massification des trafics), en construisant le réseau adéquat. Les transporteurs peuvent aussi accompagner leurs clients chargeurs vers de nouveaux marchés.

La législation européenne autorise les entreprises à échanger des chauffeurs avec leurs filiales des pays d'Europe centrale, pour les trajets Est-Ouest. Le taux de salaire horaire est de l'ordre de 20 € pour un Néerlandais, de 7 € pour un Hongrois.

Enfin, la loi autorise l'embauche de salariés étrangers à l'Union si l'on peut faire la preuve de la pénurie de main d'œuvre dans la spécialité concernée. Ces salariés sont alors payés sur la même base que les nationaux (au moins le SMIC, soit 1 800 € par mois). De fait, chacun sait que ces salariés effectuent des heures supplémentaires non rémunérées. Une application plus rigoureuse de la réglementation sociale aboutirait soit à une hausse des prix soit à une tendance plus forte à la délocalisation d'entreprises.

b) À l'intérieur de l'Union, la compétitivité des pavillons reste un problème important, avec l'avivement de la concurrence sur un marché désormais entièrement libre⁽³⁾. Dans ce contexte, on observe depuis les Pays Bas que les transporteurs routiers français ne sont pas très compétitifs, leurs prix ont augmenté (notamment du fait de la réduction du temps de travail, qui est par ailleurs perçue comme une perspective positive par des transporteurs étrangers, eux aussi confrontés à une pénurie de candidats à un emploi de chauffeur).

On constate que la délocalisation, sous ses diverses formes, est corrélée à la distance de transport : pour travailler sur le marché espagnol ou italien, une entreprise néerlandaise pourra y créer une filiale, recrutant des chauffeurs locaux mais appliquant les méthodes de gestion de la maison mère. La sous-traitance sera utilisée pour des opérations plus épisodiques, mais pose souvent des problèmes de qualité de service (en termes de ponctualité des livraisons, de dommages à la marchandise, de vol).

Les impacts de la conjoncture économique sur ces stratégies sont indirects mais sensibles. Le ralentissement de la croissance, la pression sur les prix

de transport, le moindre recours aux intermédiaires touchent les transporteurs (le nombre de faillites de transporteurs a augmenté aux Pays Bas). Les questions sociales demeurent également un puissant facteur d'organisation. L'amélioration des contrôles de l'inspection du travail, qui pousse les entreprises à stabiliser leur main d'œuvre, est un facteur de restructuration de la branche, avec une diminution du nombre des entreprises individuelles.

Le thème de l'intermodalité est souvent évoqué. Le rail gagne quelques clients par des tarifs d'appel qu'il augmente ensuite. Le fluvial met en place des services de porte à porte. On observe enfin des délocalisations liées à une connaissance de la géographie des marchés, pour équilibrer les flux de transport et réduire les parcours à vide.

• Allemagne

On peut envisager la délocalisation des entreprises allemandes sous un angle historique. La réglementation, rigoureuse, remontait partiellement aux années 30. Depuis les années 80, la situation a fortement évolué, du fait du marché unique, de la réunification, de la libéralisation du transport d'une part, d'une demande de prestation logistique plus élaborée d'autre part.

La délocalisation est d'abord passée par le transport en compte propre et par le développement des commissionnaires de transport. Après la déréglementation, la concurrence a confronté les transporteurs allemands aux transporteurs néerlandais, britanniques, etc., beaucoup plus efficaces et a entraîné une restructuration profonde du secteur, avec une séparation entre commissionnaires et logisticiens d'une part, transporteurs *stricto sensu* d'autre part. La part du pavillon allemand dans les flux transfrontaliers est de l'ordre de 25 % seulement, les entreprises allemandes de transport n'ont donc gardé que quelques niches face à leurs concurrents européens, dont beaucoup sont contrôlés par des capitaux allemands !

Après la réunification, les 15 combinats de transport qui opéraient dans les Länder de l'Est ont été privatisés et morcelés en 140 entreprises contrôlées par des capitaux de l'Ouest.

Les PECO constituent la troisième vague de délocalisation. Elle porte sur des transporteurs, travaillant comme fournisseurs pour les commissionnaires et logisticiens allemands. Dans les échanges entre l'Allemagne et la Pologne, les transporteurs polonais assurent ainsi 90 % du trafic, avec une bonne qualité de service permettant leur insertion dans une gestion logistique plus large.

Une loi de 2001 visant à limiter le travail illégal et clandestin montre une réelle efficacité, du fait d'un consensus dans la branche. La question la plus importante est celle des conséquences de l'élargissement de l'Union. Les entreprises de transport demandent une longue période de transition. Dans le même temps, la Deutsche Post, devenue le premier transporteur européen, s'implante en Pologne, en Hongrie, etc., tandis que Schenker, rachetée par la Deutsche Bahn, complète elle aussi son réseau européen (avec par exemple, dans le domaine crucial de la messagerie, le récent rachat du français Joyau). Enfin, les ports de Brême et Hambourg développent leur hinterland vers l'Europe centrale, dans une concurrence où le contrôle des réseaux passe avant la comparaison des coûts. La question de la délocalisation, sous ses diverses formes, est donc liée à celle de la recomposition de la géographie économique de l'Europe, où les opérateurs allemands de transport occupent une position centrale.

• Belgique

La délocalisation concerne assez fortement le système de transport belge. Ainsi, ce grand pays portuaire et maritime n'a-t-il plus de flotte marchande, tous les navires contrôlés par des intérêts belges naviguent sous pavillon de complaisance.

Le rail lui-même s'internationalise (plutôt qu'il ne se délocalise) avec sa filiale IFB (Inter Ferry Boat) qui développe ses terminaux de transport combiné à l'étranger pour rabattre du trafic vers la SNCB.

Pour ce qui est de la route, la situation est comparable à la situation aux Pays Bas, déjà exposée, mais prend une dimension particulière avec le cas d'ABX, filiale de la SNCB qui a développé un réseau de transport routier et de logistique à l'échelle européenne et dont l'avenir est incertain.

En matière de main d'œuvre, on note que la délocalisation des pilotes de la Sabena au Luxembourg a été refusée, alors que la nouvelle compagnie, S N Brussels, se développe progressivement (avec des salaires inférieurs de 30 % à ceux de l'ancienne compagnie). Les conditions d'utilisation de travailleurs étrangers (extra-communautaires) sont relativement floues mais on constate un renforcement des contrôles, ce qui accentue la pénurie de chauffeurs à laquelle on s'efforce de répondre par un effort de formation et par la féminisation des emplois.

Dans l'ensemble, le thème de la délocalisation des entreprises ou de la main d'œuvre des transports est présent dans le débat en Belgique, mais n'est pas au premier rang des préoccupations.

• Espagne

La structure du transport routier est très atomisée, avec quelque 200 000 entrepreneurs indépendants ("autonomes"). Parmi les entreprises autorisées à effectuer du transport international, 76 % n'ont qu'un véhicule. Pour toutes ces entreprises, la question de la délocalisation n'a pas de sens, d'autant qu'elles sont tenues par les liens de sous-traitance avec leurs donneurs d'ordres. La fiscalité espagnole, d'un niveau relativement bas, n'incite pas non plus à la délocalisation.

En revanche, parmi les entreprises dont le chiffre d'affaires dépasse 60 millions d'euros, 28 % ont leur siège à l'étranger, d'autres comptent une participation étrangère dans leur capital, notamment des grands groupes européens. Le récent plan "PETRA" d'aide à la restructuration de la branche fait une rapide allusion à ces questions (peut-être par réaction au cas de Willy Betz). Plutôt que la délocalisation d'entreprises espagnoles de transport, on observe le développement d'alliances avec des entreprises étrangères, en Europe occidentale surtout. Il n'en va pas de même dans le domaine industriel : par exemple, SEAT s'implante en Slovaquie.

Face à la rareté de main d'œuvre, se développe l'embauche de chauffeurs latino-américains (équatoriens, argentins, etc.) pour des durées limitées à 6 mois (au-delà de ce délai, le coût pour l'employeur est plus élevé), mais cette pratique garde une ampleur limitée.

• France

M. Régis Blatter, secrétaire général adjoint du CNT, présente la situation en France. Le débat sur la délocalisation a été lancé notamment par le "cas" Willy Betz (auquel le CNT a consacré un rapport d'étude).

En France, l'utilisation de main d'œuvre extra-communautaire (principalement originaire des PE-CO) s'est élargie à la suite de la tempête de 1999 pour l'évacuation des chablis. La solution à la pénurie de main d'œuvre est pourtant principalement interne, par la féminisation de la profession de conducteur routier et l'embauche de jeunes sans qualification qu'il faut alors former.

Les licences CEMT autorisent le travail de conducteurs étrangers, sous la réglementation française qui est d'ordre public et qui touche à la fois le niveau minimal des salaires (SMIC), la durée du travail, la sécurité, etc. On sait que la CEMT va durcir les conditions d'utilisation de ses licences, après le constat de divers abus.

Pour ce qui est des entreprises, il faut distinguer l'internationalisation et la délocalisation. La première correspond à un élargissement des réseaux de transport, cohérent avec l'internationalisation de la production et des échanges. La deuxième désigne une domiciliation d'entreprises ou de véhicules pour bénéficier d'avantages réglementaires ou fiscaux, mais pour desservir le même marché, national, qu'avant la délocalisation. De telles pratiques existent, avec par exemple l'inscription de main d'œuvre locale dans une entreprise de travail temporaire domiciliée à l'étranger, le transfert de quelques sociétés vers le Luxembourg (qui aurait reçu ainsi 6000 entreprises) ou vers l'Espagne ou le Portugal. Ces phénomènes, spectaculaires et inquiétants, n'ont pourtant qu'une ampleur modeste, du fait sans doute de la vigilance de la justice qui a pris plusieurs décisions limitant la tendance à la délocalisation.

À l'échelle de l'Union, l'établissement prévu prochainement d'une "attestation de conducteur" individuelle, délivrée par l'entreprise du pays exploitant le véhicule utilisé, permettra un contrôle plus efficace de la main d'œuvre et de la régularité de ses conditions d'emploi.

• Italie

On constate un grand nombre de délocalisations industrielles, notamment à partir des districts qui ont été la forme typique et particulièrement dynamique de l'organisation géographique de l'industrie italienne des dernières décennies. Par exemple, nombre de firmes de la Vénétie créent des filiales en Roumanie.

Les choses se passent différemment pour le transport, où l'on n'observe pas de délocalisation importante, peut-être du fait de la relative faiblesse du secteur en Italie (il faut être fort pour se délocaliser !). La structure de la branche est atomisée (les entreprises industrielles accordent la priorité au produit et sont peu attentives à la logistique et au transport, qui n'est pas perçu comme un facteur important de compétitivité). Les ventes s'effectuent fréquemment départ usine (ex works), ce qui confirme le peu d'intérêt des fabricants pour la maîtrise de leurs transports. Enfin, l'externalisation des opérations logistiques est faible, au-delà du simple transport. Le résultat est que la demande de transport porte massivement sur des prestations banales.

Pourtant, l'Italie est un pays de transformation de matières premières importées (par voie maritime), puis réexportées sous forme de produits manufacturés (par transport terrestre, surtout routier). Les opérateurs étrangers répondent massivement à cette demande : la part du pavillon italien sur les échanges internationaux est aujourd'hui de 38 % pour la route (contre 54 % en 1990), de 20 % pour le transport maritime (proportion stable) et de 32 % pour le transport aérien (contre 70 % en 1990).

On peut en effet diagnostiquer un développement insuffisant, tant quantitatif que qualitatif, des entreprises italiennes de transport. Les spécialistes étrangers du courrier (DHL, UPS, TNT) ont conquis le marché de l'express, puis élargissent leur offre à d'autres services à la grande industrie et aux PME. Géodis, ABX, Deutsche Post, Fig, Salvesen sont entrés sur le marché par l'achat d'entreprises locales. Le résultat est qu'il n'existe pas d'entreprise italienne importante dans le domaine de la logistique, entièrement dominé par des opérateurs internationaux. Le modèle des "padroncini", travailleurs indépendants auto-exploités typiques du transport routier italien,

montre ici ses limites, tout en dissuadant la création de nouvelles entreprises structurées par la pression sur les prix et la flexibilité qu'ils sont en mesure d'exercer.

En termes de délocalisation, quelques transporteurs ont accompagné leurs clients dans leurs implantations à l'extérieur (ainsi, Bartoli assure-t-il les navettes de semi produits et de produits finis entre les fabricants italiens de chaussures et leurs ateliers roumains). Mais ces cas demeurent limités. On note aussi, face à la pénurie de chauffeurs, l'augmentation de salariés étrangers (serbes notamment), mais dans le cadre de la législation italienne.

• Royaume Uni

Il n'existe pas de statistiques précises sur la délocalisation, mais seulement des enquêtes ou sondages réalisés auprès d'entreprises de transport britanniques.

Les entreprises britanniques considèrent que leur handicap essentiel provient des taxes sur les poids lourds et sur le carburant en forte croissance par rapport aux autres pays. Elles souffrent également du déséquilibre entre les importations et les exportations du pays qui joue en faveur des entreprises étrangères en position de proposer des tarifs moins élevés que les entreprises nationales pour le voyage de retour. Ce sont surtout les petites entreprises, non intégrées dans une chaîne logistique, qui sont menacées par la délocalisation ou l'emploi de chauffeurs extra-communautaires.

Les différentes formes de délocalisation se présentent à des niveaux variables :

- l'immatriculation de véhicules dans d'autres pays a été une stratégie employée par des entreprises britanniques pendant une brève période pour échapper à la politique fiscale. Les charges sociales plus élevées dans le nouveau pays d'immatriculation ont cependant limité cette démarche.
- la stratégie de la domiciliation du siège à l'étranger est plus développée, mais elle s'observe dans les deux sens.
- l'emploi de main d'œuvre étrangère (PECO) principalement parmi le personnel de conduite est pour le moment limité, mais inquiète les

entreprises britanniques.

- la sous-traitance extra-communautaire ne semble pas une question d'actualité.

• Suède

Le système suédois de transport routier est partie prenante au système baltique, la "Méditerranée" du Nord, où interfèrent de nombreux pays. Le transport routier y est actif, articulé aux ferries maritimes.

La transition économique dans les pays de l'Est y a changé les acteurs du transport, les opérateurs de l'Ouest n'ont plus comme interlocuteurs les grands commissionnaires monopolistes de naguère mais, soit de nouveaux transitaires, soit les transporteurs eux-mêmes ou leurs propres filiales, de plus en plus nombreux dans un marché privatisé et libéralisé.

Dans le même temps, les plus grands opérateurs suédois ont perdu leur indépendance, ASG passant sous le contrôle de Danzas (lui-même acheté par la Deutsche Post) et Bilspedition sous le contrôle de Schenker, tandis que Nordisk Transport entrait dans le groupe danois DFDS. Ces opérateurs sont implantés tout autour de la Baltique, la Finlande entendant explicitement jouer le rôle de "gateway", de porte d'accès privilégié au marché russe.

On note que le transport avec un chauffeur suédois est, globalement, 20 % plus cher qu'avec un chauffeur polonais par exemple. Pourtant, on ne constate pas de délocalisation importante des transporteurs, même pour accompagner Ikea qui s'est fortement implanté en Russie. On observe que des tracteurs russes acheminent des remorques suédoises sur le territoire national, mais ce phénomène reste d'une ampleur limitée même s'il entraîne quelques débats, pour demander un renforcement des contrôles et un durcissement des conditions d'utilisation des licences CEMT.

En matière maritime, une loi de 2001 vise, comme en Allemagne ou au Danemark, à freiner les sorties de navires du pavillon national.

En **Finlande**, le système de transport routier reste contrôlé par les opérateurs nationaux, même si les groupes internationaux sont présents pour gérer

leurs flux comprenant le trafic de transit pour la Russie. Pour ce qui concerne le transport routier, les pouvoirs publics ont vu des difficultés dans l'application de la limitation du temps de travail (objet d'une nouvelle directive communautaire) aux conducteurs de poids lourds indépendants, pour résister à la concurrence russe. Comme en Suède, des dispositions ont été prises pour garder la flotte maritime sous pavillon finlandais.

• Suisse

Sur 7 700 entreprises suisses de transport, 70 % comptent moins de 5 véhicules, les PME dominent le secteur. Du côté de la demande, il n'y a pas non plus de pôle industriel lourd générateur de trafics massifs.

L'importance historique du rail résulte d'une volonté politique constante, soutenue par le conseil fédéral en accord avec l'opinion publique. La Suisse n'appartient pas à l'Union et, malgré les accords bilatéraux, n'est pas tenue d'ouvrir le cabotage aux transporteurs extérieurs. Les limites de poids restent en vigueur (28 t pour le trafic domestique), ainsi que l'interdiction du transport de nuit. La redevance de circulation des poids lourds instaurée en 2001, liée à la capacité des véhicules (qu'ils roulent à plein ou vides) a augmenté les prix de 15 %. Pour autant, en incitant à une plus grande efficacité, cette hausse n'a pas réduit la part du transport assurée par la route.

Les grands opérateurs logistiques pratiquent une forme particulière de délocalisation : l'installation en zone frontalière d'un pays limitrophe (par exemple en Alsace, pour desservir la chimie bâloise) pour y bénéficier de coûts plus bas.

• CEMT

M. Michel Violland revient sur la question des licences de transport routier international de marchandises délivrées par la CEMT. Ce système a été critiqué notamment en Allemagne. On sait qu'une utilisation abusive permet à certains conducteurs extra-communautaires de rester trois mois à l'extérieur de leur pays, pour pratiquer un cabotage de fait, alors que ce dispositif est destiné aux échanges internationaux. On s'achemine vers un réexamen du système, avec tout à la fois une réduction de la du-

rée de validité des licences et une réduction de leur nombre pour les véhicules ne satisfaisant pas les normes environnementales les plus élevées.

Les nouvelles licences participeront aussi à la politique de l'environnement, en incitant à l'utilisation de véhicules Euro 3 Sûrs (les "camion super-verts").

Synthèse établie à partir des contributions de MM. Tardieu (NEA), Läßle (Université technique de Hambourg-Harbourg), Beuthe (FUCAM), Gimenez i Capdevilla (Institut d'études territoriales de Barcelone), Blatter (CNT), Bologna (Progetrasporti), Mme June Burnham (Middlesex University), MM. Carstam (B Consoy), Chevroulet (EPFL), Violland (CEMT).

⁽¹⁾ voir : dossier thématique «délocalisations dans les transports» du Rapport social 2000 du CNT sur le site : [http : //www.cnt.fr/rapports/RS2000 Délocalisation dans les transports.pdf](http://www.cnt.fr/rapports/RS2000_Delocalisation_dans_les_transports.pdf)

⁽²⁾ voir l'étude que le CNT lui a consacrée : [http : //www.cnt.fr/NEWS/RAPPORTS/2000-01/7. Mode de fonctionnement Willy Betz.shtml](http://www.cnt.fr/NEWS/RAPPORTS/2000-01/7_Mode_de_fonctionnement_Willy_Betz.shtml)

⁽³⁾ Le dossier n° 3 de l'Observatoire consacré aux charges fiscales et sociales dans le transport routier de marchandises dans les pays européens a montré que ces facteurs ne jouent pas de façon simple, car les écarts ne sont pas seulement des écarts en niveau, mais en structure, ce qui rend difficiles les comparaisons et les classements qui en résultent ne sont pas les mêmes selon les types de trafic considérés. Quoi qu'il en soit, les transporteurs les plus compétitifs en Europe ne sont pas ceux qui ont les charges les plus basses, mais l'organisation technique et commerciale la plus efficace. Ce dossier est téléchargeable à partir de la page de l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe sur le site internet du CNT : [http : //www.cnt.fr](http://www.cnt.fr).

*

Statistiques de transport européennes

Comme on sait, les statistiques européennes ne sont pas produites par une administration communautaire, mais procèdent du recueil de données auprès des services statistiques des Etats membres. Un cadre méthodologique précis est donc nécessaire, pour fixer les informations que ceux-ci doivent recueillir et transmettre de façon homogène. Le dispositif relève de deux instances : d'une part, la politique commune des transports (PCT) comporte un volet statistique ; d'autre part, la politique commune des statistiques, couvrant l'ensemble des champs, comporte un volet propre au transport.

Pour le **fret**, c'est la politique des transports qui joue le rôle essentiel. La question des statistiques est abordée mode par mode, avec **des progrès déjà substantiels**. On dispose de textes précis pour le transport **routier** de marchandises, un règlement fixant les obligations des Etats membres qui débouchera prochainement sur une description homogène et relativement détaillée des flux. Pour le transport **fluvial** et le transport **maritime**, ce sont des directives, mais elles sont déjà appliquées. Pour le transport **aérien**, on connaît encore quelques difficultés (le Royaume Uni et l'Espagne n'ont pas la même approche du cas de Gibraltar !). C'est pour le transport **ferroviaire** que les choses sont le plus difficiles : un opérateur historique dominant existe encore dans la plupart des pays et les administrations publiques veulent préserver sa position. En outre, la règle de la confidentialité statistique s'applique mal à un secteur où une seule entreprise assure la majorité des flux.

Pour les **voyageurs**, les informations disponibles sont encore **lacunaires**. Les divers modes de transport ne font pas l'objet de textes adaptés, et notamment le transport par automobile (véhicule léger, VL) qui assure pourtant la plus grosse part des flux. Pour la **sécurité routière**, une banque de données est en cours de mise en place (CARE). Les **entreprises** de transport relèvent de la statistique générale des entreprises, qui traite mal le secteur du transport. L'enquête ne comporte pas de questions spécifiques au secteur, par exemple le parc de véhicules. La situation est encore pire pour ce qui touche aux **prix** et à l'**emploi**. Aucun texte ne fait obligation aux Etats d'observer les prix (en niveau ou en évolution), l'emploi ni les rémunérations.

La **diffusion** est effectuée par Eurostat, qui recueille les données auprès des services statistiques nationaux. Au délai de recueil, inévitablement fixé par le pays le plus lent, s'ajoute le temps de production d'une valeur ajoutée par les services d'Eurostat, ce qui allonge d'autant le décalage entre les événements et les chiffres. Pour alimenter ses propres travaux, le SES a passé des accords de coopération bilatéraux avec ses principaux partenaires, permettant d'accélérer l'échange de données.

La situation actuelle est donc **transitoire** : elle est meilleure pour le fret, malgré son caractère assez monomodal, que pour les voyageurs. La compatibilité des méthodes d'un pays à l'autre n'est pas encore assurée, des solutions plus efficaces s'établiront progressivement, avec l'expérience. La nécessité d'un système statistique européen efficace se renforce avec l'internationalisation des flux et des opérateurs de transport, qui limite chaque jour davantage la pertinence de données seulement nationales.

PS: Cette démarche institutionnelle s'accompagne de tentatives plus pragmatiques voire commerciales pour obtenir plus rapidement des résultats. Le projet européen **ETIS** (European Transport Information System) vise à monter une base de données sur les transports avec des partenaires publics et privés, logiciels et modèles aidant à surmonter les lacunes des données statistiques disponibles. L'avancement de ce travail est consultable sur le site <http://www.etis-link.info>.

Cette fiche reprend la contribution de M. Yves Robin et de Mme Claudine Laguzet (respectivement Chef de service et Sous-directeur au Service Economique et Statistique du Ministère chargé des transports en France) à une réunion de l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe.

Le bulletin Transports/Europe est accessible, en version française et en version anglaise, sur le site Internet du CNT .
Les Dossiers de l'Observatoire sont également téléchargeables - rubrique « Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe ».

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

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*

Mise en page : *Marie-Claude Martinez*

Impression : *INDICA*