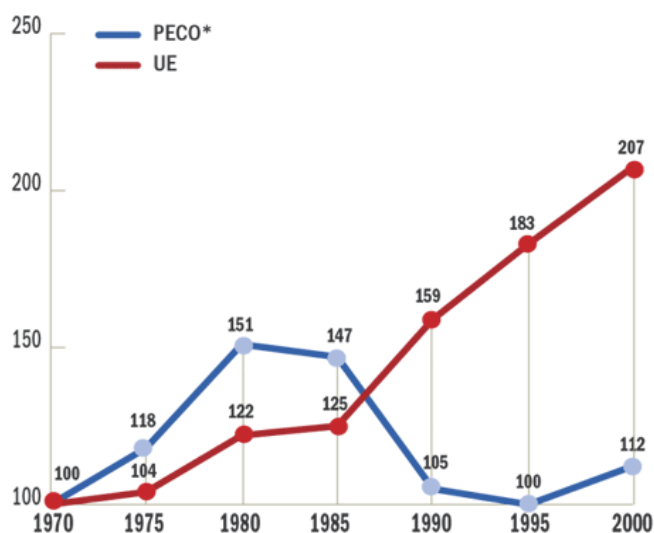


L'entrée des PECO dans l'Europe : vers le tout routier ?

Paradoxalement, la venue de 10 nouveaux pays dans l'Union économique, au lieu de favoriser davantage le recours au fer, risque d'accentuer le tout routier avec, à terme, de sérieuses menaces de congestion. Longtemps le fer a été dominant dans les anciens pays de l'Est mais, depuis la chute des régimes communistes, le rail est en pleine perte de vitesse. La route progresse de manière spectaculaire. Une progression qui va aussi se ressentir chez les 15 avec pour conséquences des transferts de pavillon et des transferts modaux. A moins que l'on se décide enfin à mettre en place une vraie politique de régulation européenne.

Les volumes de flux de transport terrestre, au sein, d'une part, de l'Union économique (les 15) et, d'autre part, au sein des pays de l'Europe de l'Est (PECO*), sont difficilement comparables. L'activité transport des PECO représente en effet moins de 20% de celle de l'UE. Pour autant, cette comparaison est fort utile car elle permet de mieux caractériser l'économie des transports de chaque zone. Première différence, l'évolution de l'activité ; en trente ans, le niveau de trafic n'a pratiquement pas progressé dans les PECO (une dizaine de points seulement). Dans le même temps, l'activité transport des 15 enregistre un doublement de son volume. On sait que le transport est un bon indicateur de l'activité générale, on ne transporte en effet que ce que l'on produit et ce que l'on échange. De ce point de vue, l'économie des PECO révèle une quasi-stagnation. Dès lors, on comprend mieux l'impatience de ces pays pour entrer dans l'Europe afin de bénéficier de la dynamique économique et, accessoirement, d'accéder aux substantielles aides financières européennes.

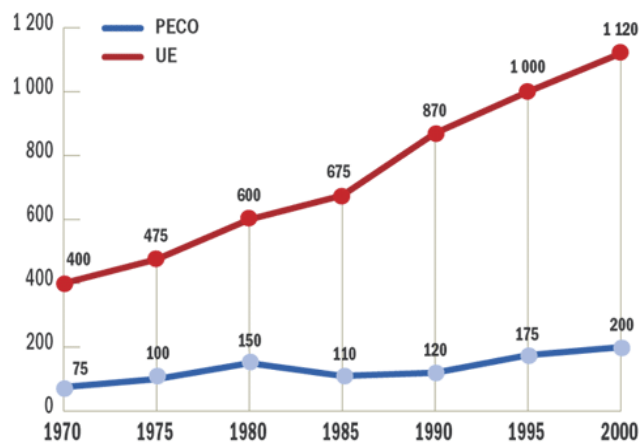
Evolution du trafic terrestre (en indice calculé sur TK)



* PECO : Europe centrale, Europe orientale et pays baltes

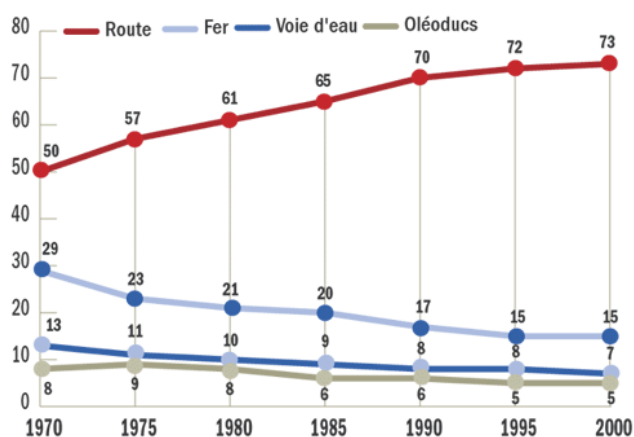
Cependant, le retour économique ne sera pas uniquement profitable aux ex-pays de l'Est, une plus grande ouverture de ces nouveaux marchés permettra d'augmenter les débouchés de l'Union économique actuelle (les 15). Dans un premier temps, on peut penser que nos exportations de biens de consommation, vont augmenter en direction des nouveaux entrants. Parallèlement, nos importations, notamment de produits agricoles de l'Est, vont aussi progresser. Dans un second temps, il est clair que le développement industriel de ces pays viendra concurrencer des productions plus sophistiquées de nos pays développés. Cela d'autant plus que les coûts de production seront notoirement plus compétitifs. Le nouvel équilibre des échanges dépendra des conditions d'harmonisation tant sur le plan fiscal que social.

Evolution de la route (en milliards de TK)



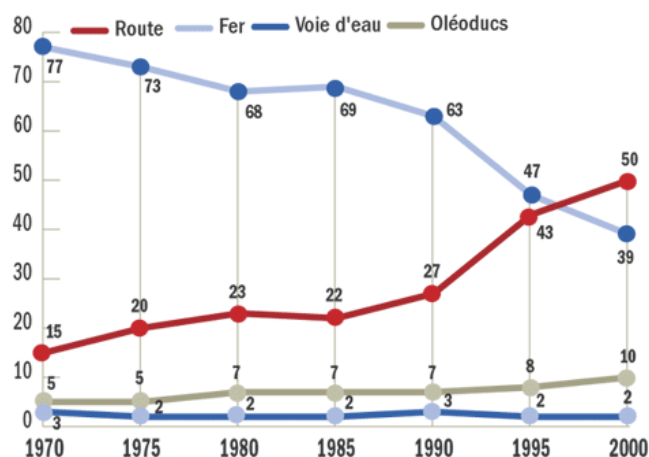
Pour ce qui concerne le transport, il est évident que notre marché des transports offre une opportunité de développement pour les pavillons des 10 nouveaux pays européens. On pourrait imaginer que l'accroissement de l'espace européen serait favorable à la croissance du fer, structurellement (et théoriquement) plus performant sur les grandes distances. En fait, au fur et à mesure de l'élargissement, le fer ne cesse de régresser. Dans l'actuelle Union économique, le fer représentait 30% du trafic terrestre en 1970. En 2000, cette part de marché a diminué de moitié (tout comme la voie d'eau). Encore s'agit-il d'une appréciation sur un indicateur très partiel (les tonnes-kilomètre) ; si l'on prenait le chiffre d'affaires transport ou encore la valeur des marchandises, la part du fer serait nettement en dessous de 10%.

UE - Répartition modale (en % sur TK)



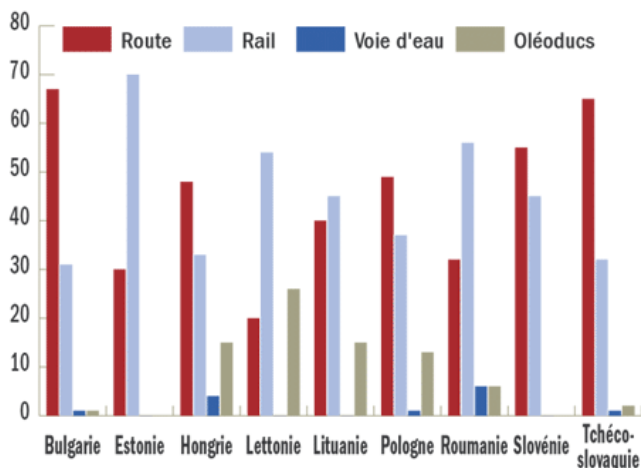
On sait que le fer a longtemps été hégémonique dans les pays de l'Est : près de 80% du trafic était transporté par le rail il y a une trentaine d'années. Depuis les années 90 (c'est-à-dire depuis l'ouverture des économies socialistes), la part du ferroviaire s'est écroulée. Aujourd'hui, la route détient une part majoritaire. Sur la tendance actuelle, le fer pourrait représenter seulement quelques pour cent d'ici une vingtaine d'années. Une situation qui ne serait pas sans conséquence sur la fluidité des flux, sans parler des questions environnementales.

PECO - Evolution modale (en % sur TK)

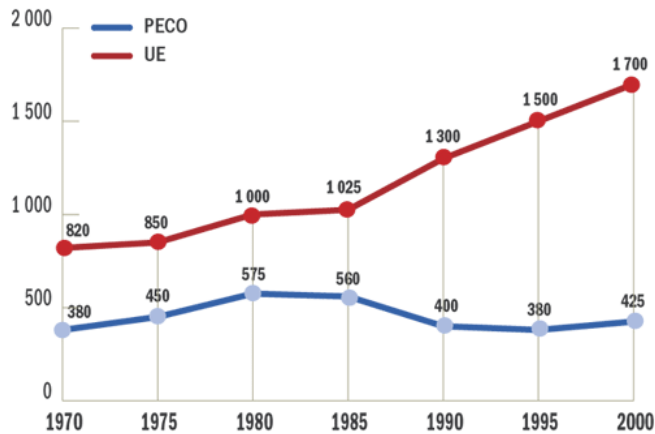


Par pays, la route représente 20% en Lettonie et jusqu'à 67% en Bulgarie, des écarts apparemment considérables mais qu'il convient de relativiser en fonction de la situation géographique, de l'histoire et surtout du niveau d'activité. La Pologne, par exemple, représente à elle seule 40% du total des 10, la Roumanie 10% et l'ancienne Tchécoslovaquie 20% (pour des questions de séries statistiques on a agrégé les résultats de la Tchéquie et de la Slovaquie). Ce sont donc surtout ces trois grands pays qui vont venir concurrencer les pavillons des quinze car ils disposent de flottes conséquentes. Il ne faut cependant pas négliger la Hongrie ou encore la Bulgarie qui possède un savoir-faire très efficace en transport international (grâce également à quelques entorses en matière d'autorisations). Géographiquement, l'Europe centrale est bien située, surtout si l'on considère que les échanges vont également se développer avec les ex-pays de l'Union soviétique. Certes, l'entrée de ces pays dans l'Union économique n'est certainement pas pour demain. Il y a cependant fort à parier que de nouveaux accords commerciaux spécifiques seront passés entre l'Union élargie et ces pays, d'où un accroissement des flux et leur recentrage géographique à échéance d'une dizaine d'années.

Répartition par mode dans chaque pays (en pourcentage)

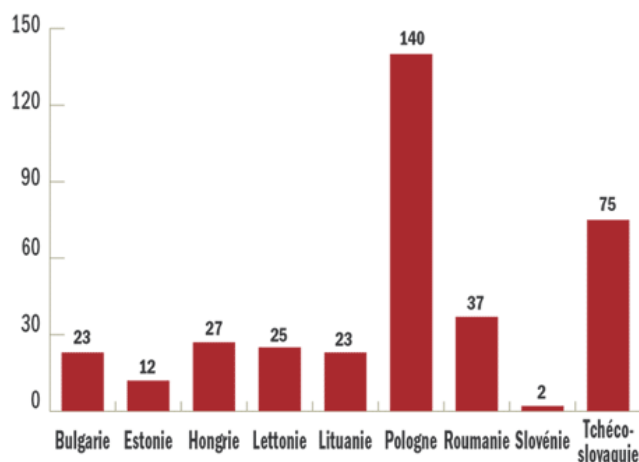


Evolution comparée du trafic terrestre UE et PECO (en milliards de TK)



Aujourd'hui, les flux des PECO représentent de l'ordre de 25% de ceux de l'Union économique des 15 au lieu de 50% en 1970. Une tendance qui devrait changer car on attend désormais des taux de croissance supérieurs dans les pays de l'Est. Une croissance qui devrait augmenter la demande et entraîner des effets sur le niveau de l'offre. Une offre qui va se déployer en priorité dans les espaces intérieurs mais qui, évidemment, va aussi suivre l'évolution géographique des échanges internationaux. En clair, une augmentation de l'offre routière pour satisfaire le transport intérieur, le transport international mais aussi le cabotage. Ce n'est pas le caractère «temporaire» du cabotage qui va constituer un frein au développement de ce type de transport. Plus les échanges avec les 15 vont se développer, plus les pavillons des ex-pays de l'Est viendront concurrencer les pavillons de l'actuelle Union économique. Cela d'autant plus que le «fret aller» des 15 sera considéré comme du «fret retour» par les 10, avec toutes les conséquences que cela va provoquer sur le niveau des prix.

Trafic 2000 (en milliards de TK)



Rien n'est joué, mais de grandes tendances semblent se dégager. La première, c'est la montée inexorable de la part routière, la seconde, c'est la croissance des flux et la troisième, le risque d'une concurrence accrue entre les 15 et les 10.

Le plus grave pour l'économie de la grande Europe c'est sans doute le risque d'asphyxie due à la congestion, une asphyxie qui pourrait devenir significative d'ici une quinzaine d'années. En effet, au trafic routier résultant de l'économie des 15 va s'ajouter le trafic découlant de l'intégration des 10. Le fer ne cesse de perdre des parts de marché, c'est donc, à terme, sinon vers le tout routier ou tout au moins vers le «quasi-routier» que l'on s'oriente. Or, les flux routiers vont croître sous

l'effet de deux phénomènes : la croissance des économies et le recul du rail.

Il est clair qu'en l'état actuel de la régulation, le transport routier va se développer. Il va d'autant plus se développer - si rien ne change - que les prix seront tendanciellement orientés à la baisse. La venue des pavillons de l'Est va nécessairement tirer les tarifs vers le bas, compte tenu du niveau des coûts dans ces pays. Un bas niveau de prix routiers opère mécaniquement un transfert modal du rail vers la route. Avec l'intégration des pays de l'Est, c'est donc toute la politique de développement durable qui est remise en cause. Bien entendu, ce scénario du tout routier, qui à terme condamne la route (du fait du rejet du camion tant par les riverains que par les automobilistes), peut être évité mais il faudrait pour cela une sérieuse remise en cause de la politique des transports. Une politique des transports qui passe par une réelle régulation européenne (et non par le kaléidoscope réglementaire des Etats) et qui se donne les moyens de rendre plus performants des chemins de fer en voie d'obsolescence. Dès lors, en agissant, d'une part, sur le niveau des prix routiers (grâce à l'harmonisation des coûts) et, d'autre part, sur l'offre intermodale on peut espérer que des trafics européens emprunteront davantage le fer plutôt que d'encombrer les routes.

Par ailleurs, en comparant les trafics terrestres des deux zones économiques étudiées, on observe un différentiel de croissance. Depuis trente ans, c'est la quasi-stagnation dans les PECO. Plusieurs raisons à cela : l'atonie des économies mais également un taux d'internationalisation très faible. Or, pour l'avenir, on attend pour les PECO des taux de croissance économique supérieurs à ceux des 15 (phénomène de rattrapage), ce qui mécaniquement va augmenter les flux, qui seront de plus en plus assurés par la route. Bien entendu, la solution ne réside pas dans le repli de l'Europe sur elle-même. Les avantages de l'élargissement sont notoirement supérieurs aux inconvénients (notamment en terme de croissance, de stabilité et de paix). Il ne s'agit donc pas de faire moins d'Europe mais au contraire d'en faire davantage. Il faut résolument s'orienter vers un système unique de régulation (avec les étapes indispensables pour la mise à niveau, notamment concernant le cabotage et le trafic intra européen) ; un système de régulation qui permette d'harmoniser les coûts, en particulier dans les domaines fiscaux et sociaux. Il est évident que la politique des transports ne sera pas la première priorité des PECO, surtout occupés d'accéder rapidement à un niveau de développement décent. C'est donc aux autorités européennes de prendre en charge cette question. Il ne s'agit pas là d'un réflexe corporatiste des transports des 15 mais d'une question essentielle pour l'économie elle-même. La mobilité des biens pourrait subir de très graves entraves si une réelle politique commune de transport n'est pas mise en place. C'est tout le concept de développement durable qui est en jeu.

Source : CNT – Eurostat – CEMT

Gaston BESSAY