



Les Cahiers de l'Observatoire n°176, Octobre 2001

Livre blanc : les mesures spécifiques pour le TRM

En trente ans (1970-2000), le parc d'automobiles est passé de 62 à 175 millions. Le trafic routier assure environ 80% de parts de marché en 2000. Le TRM, de son côté, assure un peu moins de 50% (45%). Chaque jour, 10 hectares de terrain sont recouverts par des infrastructures routières. En dépit de (ou grâce à) cette croissance des équipements, les flux ne cessent de se concentrer, surtout dans des zones urbaines sensibles comme c'est le cas dans la Ruhr, le Randstad, l'Italie du nord ou encore le sud de l'Angleterre. Une croissance de l'ordre de 5% est attendue dans les 10 ans et un doublement dans les 20 ans.

Le Livre blanc souligne la qualité première de la route, à savoir sa capacité à irriguer la totalité du territoire européen avec une flexibilité et une compétitivité inégalée. Toutefois, le rapport souligne aussi que la concurrence est exacerbée et que certaines entreprises n'ont d'autre solution pour survivre que de contourner les règles. L'argument de Bruxelles en faveur d'une nouvelle tarification pour les infrastructures repose sur le fait qu'une autoroute coûterait 6 fois moins cher si elle était conçue uniquement pour les automobiles alors que les différences de péages se situent loin de cet écart.

Les analyses de la Commission mettent aussi en évidence la fragilité financière des entreprises, surtout des plus petites, et leur vulnérabilité en cas d'aléas conjoncturels comme par exemple de brusques évolutions des prix du gazole. On estime que les mesures unilatérales pour compenser ces hausses ne sont pas la solution à long terme et ne font que s'éloigner du coût réel du transport. Le document européen constate aussi qu'aucun véritable plan de restructuration n'a été sérieusement engagé à ce jour en Europe. C'est d'autant plus dommage que se profile l'arrivée de pavillons de l'Est.

Développer la réglementation

La Commission reconnaît que très peu a été fait pour assurer un minimum de réglementation des conditions sociales en Europe. Ce n'est en effet qu'en décembre 2000 qu'on s'est enfin mis d'accord pour fixer à 48 heures la semaine de travail en moyenne, avec une durée maximale de 60 heures. Etant entendu que cela est assorti de certaines exemptions, notamment concernant les travailleurs dits indépendants (des mesures pourraient être prises pour faire face à la pseudo sous-traitance). Outre l'attestation de conducteur, la Commission propose le renforcement de la formation professionnelle, tant initiale que permanente.

Renforcer les contrôles et les sanctions

D'après les rédacteurs du rapport, non seulement la réglementation est insuffisante au plan européen mais elle est surtout très mal appliquée. Au cours d'un contrôle effectué le 7 juillet, on signale qu'un camion sur 8 était en infraction, ratio se situant dans la moyenne des contrôles en Europe. La Commission envisage donc d'ici la fin de l'année 2001 d'introduire une harmonisation des contrôles et des sanctions afin :

- d'en renforcer l'efficacité et l'uniformité d'interprétation. Ces modifications incluront des dispositions visant à mieux déterminer la responsabilité de l'employeur pour certaines infractions commises par le conducteur,
- d'harmoniser les sanctions et les conditions d'immobilisation des véhicules,
- d'augmenter le nombre de contrôles pour la vérification du temps de conduite et de repos des conducteurs,
- de faciliter les échanges d'informations systématiques entre les administrations nationales,
- d'améliorer la formation des personnels de contrôle.

L'introduction de l'appareil de contrôle digital d'ici fin 2003 devant concourir à une meilleure application des réglementations.

La question de la tarification des infrastructures

On sent bien à travers la lecture du Livre blanc que la tarification des coûts, y compris externes, constitue l'un des moyens privilégiés de régulation ; non seulement pour assainir les conditions de concurrence mais pour financer les projets de développement, en particulier ceux du rail. Le rapport ne fixe pas de niveau pour ces taxes mais il fait état des fourchettes moyennes des coûts en comparant la moyenne des redevances en Europe à celles qui sont perçues en Allemagne et en Suisse.

Coûts externes et coûts des infrastructures pour 100 km sur autoroute peu encombrée (fourchette moyenne en euros)

| | |
|---------------------------------|--------------|
| Pollution atmosphérique | 2,30 - 15,00 |
| Changement climatique | 0,20 - 1,54 |
| Infrastructures (coûts directs) | 2,10 - 3,30 |
| Bruit | 0,70 - 4,00 |
| Accidents | 0,20 - 2,60 |
| Congestion | 2,70 - 9,30 |

La Commission part du principe que si les charges sont augmentées sous la forme de redevances ou de taxes, le trafic baisse mécaniquement, ce qui réduit les coûts et permet plus vite l'équilibre charges-recettes. C'est donc cet équilibre qu'il est proposé d'atteindre. Ceci étant, cela risque évidemment de se traduire par une hausse assez sensible de la tarification même si la Commission prend la précaution d'indiquer que ce n'est pas tant le niveau qui importe que la structure et que, par ailleurs, ces augmentations pourraient éventuellement être compensées par des allègements de la fiscalité sur le travail.

Pour l'instant, l'Europe considère que les niveaux de taxation relèveront de la responsabilité des différents Etats mais elle souligne également que les coûts, tels que définis dans le tableau ci-dessous, sont suffisamment connus pour donner lieu à une tarification harmonisée dans ses principes et ses méthodologies.

Ce n'est sans doute pas un hasard si on cite le niveau de tarification en Allemagne et en Suisse. Ne serait-ce que pour marquer le chemin à parcourir pour parvenir au fameux équilibre coûts-recettes. L'indication d'un tarif de base de 13 euros est sans doute à considérer comme un minimum puisque c'est le bas de la fourchette d'estimation des coûts. Inversement, le niveau suisse est sans doute présenté comme une sorte de repoussoir mais sert cependant à légitimer le haut de la fourchette européenne ; le haut de la fourchette des coûts se situant à 24 euros. Si on considère que le milieu de la fourchette des coûts se situe à 18 euros, on peut faire des hypothèses sur l'incidence qu'aurait une augmentation de la tarification.

- Première hypothèse : la tarification passe en moyenne de 8,3 euros à 13 euros pour 100 km, l'augmentation représenterait environ 0,05 euro au véhicule-kilomètre, soit de l'ordre de 4%.

- Deuxième hypothèse : la tarification passe de 8,3 euros à 24 euros, l'augmentation représenterait alors près de 0,15 euro, soit près de 14%.

Coûts pour 100 km (moyenne en euros)

| Total coûts | Charges moyennes | Redevances moyennes | Redevances envisagées en Allemagne | Redevances existantes en Suisse |
|-------------|------------------|---------------------|------------------------------------|---------------------------------|
| 8,0-36,0 | 12,0-24,0 | 8,3 | 13,0 | 36,0 |

Vraisemblablement, l'augmentation sera progressive et son ampleur pourrait se traduire selon les cas par une augmentation située dans une fourchette de 4 à 14%. Ce n'est qu'un ordre de grandeur car il ne faut pas oublier qu'il s'agit de coûts moyens pour l'Europe et que, comme souhaité par la Commission, les tarifications pourront varier dans l'espace, dans le temps et selon la catégorie des véhicules. Dans l'exemple cité par la Commission, il s'agit par ailleurs du plus bas niveau de coûts (100 kilomètres en rase campagne).

Quelle régulation ?

Si l'on s'en tient au plan strictement économique, on peut s'interroger sur l'efficacité d'une régulation qui repose en fait sur une augmentation de la fiscalité avec l'espoir que le renchérissement des coûts permettra de réduire la demande. On a vu très récemment que l'augmentation considérable du pétrole, et par conséquent du gazole, n'avait pas eu d'effet sur la répartition modale. Bien au contraire puisque le fer perd du trafic en 2000 et que le combiné se porte mal.

La Commission parle de régulation mais accorde finalement peu d'importance aux innovations techniques, aux politiques de normes et à la régulation de l'espace en définitive beaucoup plus efficaces pour réduire les nuisances, comme l'ont démontré par exemple les normes euros ou les zones piétonnières.

Enfin, dernière objection et non la moindre, le champ générateur de l'essentiel des effets externes négatifs est pratiquement oublié ou en tout cas renvoyé aux responsabilités locales. On sent nettement le dilemme (et sans doute les oppositions au sein de l'Europe) de la Commission, très volontariste dans son discours sur la réduction des nuisances mais finalement assez vague et confuse quant aux moyens à entreprendre. C'est sans doute pourquoi l'essentiel du texte est consacré au fret et en particulier aux rapports entre la route et le fer par le biais de la fiscalité.

Vraies questions

Certes, le Livre blanc soulève de vraies questions de société comme la croissance de la mobilité, la congestion prévisible à 10 ou 20 ans sur beaucoup d'axes principaux, la détérioration de notre environnement, les risques pour la santé. Pour ce qui concerne plus particulièrement le transport et notamment le TRM, la Commission acte l'échec de la politique d'harmonisation conduite jusque-là, souligne la fragilité financière des entreprises et l'insuffisance de tarification des prestations, donc de la rentabilité. Enfin, ce souhait d'optimiser le système de transport par le bais de toutes les solutions intermodales paraît effectivement fort légitime. Malheureusement, on ne voit rien de très précis pour moderniser la voie d'eau et surtout le fer. Les routiers, eux-mêmes, depuis longtemps acquis au principe des techniques intermodales et en particulier du transport combiné rail-route, attendent depuis des années de pouvoir recourir davantage à ces techniques. Faute de qualité, ce transport reste marginal. La libéralisation prévue du fret ferroviaire, tant en international qu'en cabotage, paraît un peu insuffisante pour moderniser un mode dont la technique est en voie d'obsolescence et la culture de gestion archaïque.

Le camion, dans tous les cas, restera le maillon indispensable quelque soit le mode sur le parcours principal. C'est là un point essentiel que semble ignorer le rapport. Finalement, ce Livre blanc soulève de vraies questions (et en néglige cependant certaines), trace certains bons principes, reste dans le flou sur d'autres et surtout ne prend pas les moyens de sa politique en restant soit trop vague, soit timoré quant ce n'est pas non pertinent.

source : COMMISSION EUROPÉENNE

Gaston BESSAY