

## Édito

### Retour à la raison

Lorsque tard dans la soirée du 23 octobre, le ministre de l'économie et des finances a lu en séance à l'Assemblée nationale le texte de l'amendement par lequel le gouvernement abandonnait l'idée d'une taxe générale sur les activités polluantes portant sur les prestations de transport routier, les adhérents de l'AUTF ainsi que l'ensemble du collectif anti-TGAP ont été satisfaits de voir l'aboutissement d'une action qui était loin d'être gagnée d'avance.

Il faut reconnaître que le soulagement est à la mesure du danger représenté par l'article 5 du projet de loi de Finance 2010 qui s'inscrivait dans la droite ligne des orientations politiques actuelles qui, au nom du développement durable, tendent à diaboliser le transport routier.

L'exposé des motifs justifiant la création de cette taxe spécifique au transport routier avait pour seule justification de « créer un signal prix vers l'aval ». Traduisons : pénaliser le transport routier dans le but de créer un effet de report modal forcé, ou plus prosaïquement « de mettre les camions sur les trains » comme le martèle après le 20 heures la dernière campagne publicitaire de la SNCF.

Les chargeurs, mais également les transporteurs, se sont élevés contre un dispositif qui, n'ayant fait l'objet d'aucune concertation préalable, contredisait le « principe de stabilité de la pression fiscale sur les entreprises » inscrit à l'article 1<sup>er</sup> de la loi de programmation du 3 août 2009 (Grenelle 1).

Cette nouvelle taxe aurait en effet pesé sur l'activité économique nationale et nui à l'attractivité du territoire ainsi qu'à la compétitivité des entreprises établies en France.

Assise sur tous les transports routiers réalisés sur le territoire national à chaque étape de la fabrication d'un bien, son effet « cumul » aurait lourdement pesé sur le prix du produit fini, alors qu'un produit entièrement fabriqué à l'étranger n'aurait eu à supporter cette nouvelle taxe que sur la partie du transport routier final réalisé en France.

Lors de nombreux contacts visant à informer les parlementaires, l'AUTF, les fédérations de transporteurs et les représentants de nombreuses fédérations professionnelles ont su démontrer que la TGAP était une machine à favoriser les importations, à inciter à la délocalisation, et comble de l'absurde, à pénaliser nos propres exportations.

Le collectif anti-TGAP a donc réussi à réunir et mobiliser tous les secteurs de l'économie et à sensibiliser le gouvernement et les parlementaires que la sur-taxation du transport routier par la TGAP tout en nuisant à l'économie nationale, n'amènerait pas le moindre pourcentage de parts de marché supplémentaires au fret ferroviaire.

À l'issue de cet épisode délicat, les chargeurs souhaitent que les réflexions qui ont conduit à l'abandon d'une mesure inadaptée, servent pour qu'à l'avenir l'économique soit replacé au centre d'une politique des transports effectivement durable.

## Sommaire

- **Édito** p. 1  
Philippe BONNEVIE  
Délégué Général
- **L'Europe du Fret** p. 2  
Trou d'air dans le monde aérien
- **Le Point sur** p. 3  
Sûreté portuaire :  
éviter la double peine  
  
Règles de Rotterdam :  
un peu de sérieux
- **Dernière page** p. 4  
Rectifier la trajectoire

Directeur de la publication :  
Philippe Bonnevie  
Rédacteurs :  
Virginie Thouzery  
Christian Rose

ISSN 1292-2951

## RISQUE DE TROU D'AIR DANS LE MONDE DU FRET AÉRIEN

De semaine en semaine, le petit monde du transport aérien attend une communication de la Commission européenne sur une possible condamnation pour entente des principaux transporteurs aériens portant sur la fixation en commun des niveaux de surcharges de carburant et de sûreté.

Une condamnation plus que probable puisqu'une enquête menée dans le cadre d'une *class action* par la Cour de district est de New York a établi les faits de collusion et commencé à distribuer amendes et peines de prison, ou validé des transactions.

Cette décision est attendue avec un intérêt certain par l'AUTF qui a eu l'occasion depuis 2006 de se positionner sur les différents dossiers d'infractions aux règles de concurrence dans le domaine du fret aérien que se soit comme « lead plaintiff » pour les chargeurs français dans le cadre de l'U.S Air cargo *class action* ou en guidant ses adhérents à travers la procédure de liquidation du fonds transactionnel dit « fonds Lufthansa ».

La sanction des principaux acteurs du transport aérien pour infraction aux règles de concurrence a constitué le principal bénéfice de ces démarches, parachevant par là même son action pour l'établissement d'une réelle transparence dans les principaux marchés du transport international.

Ainsi, après le rappel à l'ordre du monde maritime en 2008, c'est le secteur aérien qui se voit appliqué les règles du jeu standard pour toute industrie. Air France – KLM cargo en a d'ailleurs tiré les conclusions l'année dernière en proposant à ses clients sa propre règle de calcul de sa surcharge carburant.

La Commission européenne qui s'est saisie du dossier à la même époque que la justice américaine a donc pris son temps pour mener son enquête, dans un manque total de transparence, ce qui étonne de prime abord lorsque l'on connaît le déroulement de la *class action* américaine qui a mis en lumière les pratiques collusives des principaux transporteurs aériens, aidé en cela par l'un d'entre eux qui, pour échapper à des sanctions pénales, a avoué ses turpitudes et comme il est de pratique courante pour

obtenir l'absolution n'a pas hésité à donner le nom de ses petits camarades de jeu.

Il est donc regrettable que la Commission européenne « finissante » n'ait pas eu le courage politique d'aller au bout du processus et d'officialiser ses conclusions, préférant repasser le mistigri à la Commission Barroso II. On peut comprendre qu'il ne soit pas aisé actuellement d'appliquer strictement la législation anti cartel tant il peut apparaître délicat dans l'état de faiblesse actuelle de l'industrie du transport aérien de faire application des sanctions usuelles en la matière: une amende de 10 % sur le chiffre d'affaire risquerait en effet d'envoyer *ad patres* les compagnies les moins solides, et de fortement secouer les autres. Mais peut-on ne pas appliquer la loi ?

Les chargeurs sont évidemment sensibles à cette situation et ne demandent pas l'application de sanctions extrêmes à l'encontre de prestataires qui leur sont de toute façon nécessaires et qui ont déjà été fortement sanctionnés aux États-Unis et dans d'autres pays plus prompts que l'Europe à s'attaquer à une industrie encore marquée par un certain étatsisme et qui se croit si spécifique qu'elle pense être au-dessus des lois communes.

En revanche, les chargeurs demandent une franche condamnation des pratiques illégales qui doivent disparaître une fois pour toutes de l'arsenal des compagnies aériennes pour gérer leurs politiques commerciales et enjoignent la Commission de faciliter par tous moyens l'indemnisation des chargeurs ayant été lésés durant les 7 années qu'ont duré ces pratiques.

Par « chargeurs » nous entendons restrictivement les « sociétés import/exportatrices » ayant effectivement subi un préjudice, et non les intermédiaires qui ont toujours systématiquement répercuté les surcharges sur leurs clients et qui ont même, pour certains d'entre eux, bénéficié de l'environnement opaque ainsi créé.

L'AUTF attend donc de la nouvelle DG COMP qu'elle se saisisse sans attendre du dossier et délivre une décision probablement déjà prête dans les plus brefs délais.

## LE POINT SUR

## Sûreté portuaire: éviter la double peine

Une proposition de loi instituant une « taxe de sûreté portuaire » a été déposée au Sénat au cours de l'été par un élu du nord Pas de calais et le groupe socialiste. Cette proposition justifie la création de cette taxe au motif que les dépenses de sûreté dans les ports français s'accroissent, notamment en application du code ISPS qui a été institué en 2005 pour lutter contre la menace terroriste.

À cela s'ajoutent pour le port de Calais et les ports de la Manche où s'opèrent des trafics à destination de la Grande-Bretagne des frais supplémentaires découlant des mesures spécialement prises en vertu du traité du Touquet de 2003 pour lutter contre l'immigration clandestine.

Les auteurs de la proposition soulignent que le financement de ces mesures, qui relève en principe d'un financement public en raison de leur caractère sécuritaire, n'est pas réalisé par l'État; ils proposent par conséquent de créer une nouvelle taxe qui serait due par les entreprises de transport maritime de passagers ou de fret puisqu'assise sur le nombre de passagers et le volume de fret embarqué.

À croire que ces sénateurs ignorent que cette taxe existe depuis 2005.

Les chargeurs qui ont une bonne mémoire se souviennent que

dès l'automne suivant l'entrée en vigueur du code ISPS, les premières surcharges ont surgi de toute part, d'abord instituées par les transporteurs au motif qu'ils avaient eux-mêmes dû se mettre en conformité avec le code et que cela avait engendré des coûts, puis qu'ils devaient acquitter les charges nouvelles induites de la partie portuaire du code.

Les ports eux-mêmes, après quelques hésitations, avaient également transféré les coûts générés par l'ISPS notamment à travers leurs droits de ports.

Au total, c'est un coût supplémentaire variable selon les ports de 12 à 15 euros par conteneur que les chargeurs ont dû acquitter depuis cette date.

Personne ne sera donc étonné d'apprendre que ces mêmes chargeurs s'élèvent avec véhémence contre une nouvelle taxe qui viendrait se rajouter à des charges déjà existantes et ce, d'autant plus qu'il s'agit de créer une taxe d'application générale alors que le problème soulevé ne concerne que quelques ports ayant des liaisons de car-ferries avec le Royaume-Uni.

Les chargeurs attendent donc du Ministre des transports qu'il repousse une proposition de loi qui aboutirait à leur faire payer une seconde fois des frais qu'ils acquittent déjà.

## Règles de Rotterdam : un peu de sérieux

Le 23 septembre dernier la France a déposé les instruments de signature du projet de convention maritime rédigée sous l'égide de la CNUDCI destinée peut-être un jour à réglementer le transport maritime international sous l'appellation de « Règles de Rotterdam ».

Le fait que le document autorisant cet acte diplomatique n'ait pas été prêt à temps pour permettre au délégué français d'apposer sa signature au cours de la cérémonie officielle laisse planer quelques doutes sur le sérieux des motivations de l'autorité politique qui, semble-t-il, a décidé un peu à la dernière minute de signer un texte ouvertement rejeté par la grande majorité des parties intéressées par le sujet.

Faut-il y voir un exemple de cette légendaire légèreté dont nous affublent si souvent nos voisins étrangers ou simplement le témoignage de l'intérêt très relatif porté par nos décisionnaires sur ce sujet qui les aurait conduits à prendre dans la hâte une décision purement symbolique, sans réelle considération de fond? La réponse se trouve peut-être dans le communiqué dont s'est fendu à cette occasion le MEEDDM dont la teneur a de quoi désoler tous ceux – chargeurs, commissionnaires, transporteurs routiers – qui, à la suite d'une analyse circonstanciée, avaient rejeté ce projet de convention.

Ce communiqué est sur ce point renversant puisqu'il inscrit la signature de cette convention maritime internationale dans la continuité du Grenelle de l'Environnement, n'hésitant pas à vanter les vertus environnementales du transport maritime et à justifier

cette décision par le fait qu'ainsi (...) la France, conformément aux engagements pris lors du Grenelle de la mer, démontre qu'elle entend pleinement assumer ses responsabilités de grande puissance maritime ».

Ce « hors sujet » est sincèrement navrant: quel rapport y a-t-il entre la philosophie du Grenelle appliquée aux transports sous l'unique angle quasi obsessionnel du report modal et une convention internationale dont la raison d'être est d'organiser les règles du jeu en matière d'obligations contractuelles entre chargeurs et transporteurs et de préciser le champ des responsabilités des parties au contrat de transport?

Les chargeurs qui s'opposent à la mise en œuvre d'une convention qu'ils jugent complexe, déséquilibrée et dangereuse pour la grande majorité des utilisateurs du mode maritime sont inquiets face à cette légèreté d'analyse qui transparait dans la suite du communiqué qui n'hésite pas à affirmer que ces règles « modernisent le régime juridique du contrat de transport maritime » et que le régime du connaissement, terme même qui a disparu dans le texte, est désormais harmonisé.

Face à un tel manque de sérieux allié au dogmatisme environnemental ambiant, il est à craindre que lorsque se posera la question cruciale de la ratification de cette convention, la France soit la première à la ratifier simplement pour affirmer à la face du monde son engagement en matière de développement durable. Cet autre « hors sujet » mériterait alors plus qu'un « zéro pointé ».

## RECTIFIER LA TRAJECTOIRE

« Il appartient au politique de faire des choix et de les assumer », tel est l'enseignement qui nous a été dispensé lors d'un entretien avec un membre d'un cabinet ministériel au cours duquel nous avons pointé les défaillances, la relative inefficacité et les possibles dommages collatéraux des orientations prises par les pouvoirs publics sur les questions de transport de marchandises.

En politique, même si ce sont le plus souvent ceux qui héritent des choix retenus par leurs prédécesseurs qui en assument les conséquences, personne ne conteste le devoir de toute majorité élue de définir des caps et de prendre des décisions.

Les responsables politiques peuvent cependant faire fausse route, le rôle et le devoir des représentants des acteurs économiques est de les alerter, les mettre en garde et les sensibiliser à la nécessité de corriger le tir le cas échéant en les invitant à mener des études d'impact plutôt que de fonctionner à l'intuitif et de céder au passionnel.

Le Grenelle de l'Environnement a suscité de nombreux débats et défini une palette d'actions en vue de permettre à la France de lutter efficacement contre le changement climatique.

Pour ce qui est du transport de marchandises, force est de constater que l'esprit du Grenelle a conduit les pouvoirs publics à s'enfermer dans une pensée unique aux termes de laquelle le report des transports routier et aérien vers le ferroviaire, le fluvial et le maritime constituerait la solution miracle pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> du secteur, n'hésitant pas pour cela à inventer de nouvelles formes de régulation modale.

Il s'agirait de modifier le paradigme et d'orienter la demande de transport vers les modes de transport non routiers auxquels la loi Grenelle 1 a assigné des objectifs de part modale de 25 % à l'horizon 2022.

Ne tournons pas autour du pot, une telle approche est vouée à l'échec, notamment au regard du ratio bénéfices environnementaux/dommages économiques collatéraux dont nous sous-estimons très certainement l'ampleur.

Ne nous méprenons pas sur le sens et la portée de cette affirmation. Le transport de marchandises doit contribuer à la lutte contre le changement climatique et pour cela, le développement des solutions ferroviaires et fluviales constitue une voie de progrès permettant de réduire en partie les émissions de CO<sub>2</sub> du secteur. Les attentes et les demandes des chargeurs sont d'ailleurs sur ce point loin d'être satisfaites.

Ce qui semble aujourd'hui nous conduire dans une impasse est de considérer qu'il suffirait d'instaurer un système de taxation « franco-français » du transport routier (taxe kilométrique, taxe carbone) et/ou de le priver des leviers nécessaires à son optimisation pour que les modes non routiers se développent. Pénaliser et taxer le transport routier pour permettre aux autres modes de croître est un leurre qui relève soit d'une méconnaissance, soit d'une mauvaise foi, à moins qu'il ne s'agisse que d'une simple perte de mémoire.

Dans tous les scénarii prospectifs, y compris les plus volontaristes, le transport routier restera en effet le mode dominant.

À supposer que la part modale des modes non routiers passe de 14 % en 2006 à 25 % en 2022, le transport routier conservera 75 % d'un trafic total qui aura dans le même temps continué à augmenter ; le volume de trafic du transport routier à cette période sera alors égal à celui de 2006.

Miser sur le seul développement des modes non routiers pour réduire

les émissions de CO<sub>2</sub> du transport de marchandises est une gageure qui pourrait s'avérer fort coûteuse et contre-productive en termes de bénéfices environnementaux.

Les gisements de réduction des émissions de gaz à effet de serre se situent au cœur même du mode routier. Encore faudrait-il pour exploiter ce potentiel que les pouvoirs publics s'affranchissent d'approches dogmatiques qui les incitent à rejeter ou à examiner avec pusillanimité les leviers d'optimisation des performances de ce mode de transport, en particulier lorsqu'il s'agit de l'augmentation des capacités de chargement des véhicules (EMS, 44 tonnes...) sous le prétexte que cela donnerait un avantage à un mode déjà très concurrentiel au détriment du ferroviaire ou du fluvial.

Les leviers auxquels ont recours les pouvoirs publics pour atteindre les objectifs de report modal sont critiquables tant dans leur principe qu'au regard des résultats à en attendre.

Pour faire gagner 50 milliards de tonnes-kilomètres aux modes non routiers, il faudrait « pénaliser » l'ensemble des industriels, commerçants et distributeurs qui font acheminer 320 milliards de tonnes kilométrées en transport routier et qui pour la grande majorité d'entre eux ne peuvent avoir recours à un autre mode de transport.

La disproportion affichée est d'autant plus critiquable que le postulat de départ selon lequel le transport routier ne devrait son succès qu'à ses coûts insuffisants est simpliste et erroné.

Les critères qui régissent la demande de transport sont autrement plus complexes que la simple question des coûts : l'évolution de la structure des échanges terrestres, le passage d'une économie de stocks à une économie de flux, la transformation du modèle industriel, autant d'éléments qui façonnent les frontières de pertinence technique de chacun des modes de transport et qui *de facto* restreignent le champ du report modal. Ce qui laisse à penser que les objectifs de part modale fixés par le législateur ne seront certainement pas atteints même avec des offres d'un rapport qualité-prix équivalent à celui du transport routier.

Le fait pour les pouvoirs publics de présenter leurs orientations en matière de transport de marchandises comme un scénario inédit de rupture des comportements ne cache-t-il pas plus simplement la mise au goût du jour de la coordination rail-route instituée en 1934 et achevée en 1986 ?

Bâti autour d'un contingentement de l'accès au marché du transport routier et d'une tarification routière obligatoire anormalement élevée, ce dispositif devait constituer une forteresse de protection de la SNCF contre les assauts de la route. Les résultats de cette politique sont bien connus : le mode de transport routier a continué à se développer et le transport ferroviaire n'a cessé de décliner.

Le seul fait d'imaginer une politique « franco-française » de dirigisme modal dans une Europe à 27, après la démonstration de son échec sur un marché domestique ou un marché européen à peine naissant doit nous interpeller et ce, d'autant plus que les épisodes plus récents nous rappellent que si le prix du gazole a augmenté de 40 % entre décembre 2000 et août 2006, l'évolution de la part modale du transport routier a continué à croître passant de moins de 80 % à plus de 86 %.

Il est sans doute grand temps de rectifier la trajectoire et de considérer que l'optimisation de la performance environnementale du transport routier doit dès aujourd'hui être placée au rang des priorités de la politique des transports en vue d'atteindre le facteur 4 en 2050.