

LE RÔLE PRÉPONDÉRANT DE LA FISCALITÉ DANS LES ÉVOLUTIONS DES PAVILLONS EUROPÉENS DU TRM

Vincent VICAIRE

Le transport routier de marchandises européen a été affecté au cours des dernières années par une importante redistribution de parts de marché entre les pavillons de l'Union européenne. Les pavillons de l'Europe du sud ont gagné des positions sur chacune de leurs relations bilatérales, de même que les petits pavillons du Luxembourg et de l'Autriche qui se sont montrés particulièrement dynamiques. En revanche, les pavillons du Royaume-Uni et de la France ont décliné de façon importante. Les disparités observées en Europe en matière de salaires ou de fiscalité (qu'elle soit générale ou spécifique) sont souvent mises en avant pour expliquer ces évolutions. La modélisation économétrique permet de mettre en évidence le pouvoir explicatif fort des disparités sur la taxation des carburants et l'imposition des bénéfices des sociétés. En revanche, le rôle du coût salarial semble un peu moins déterminant, tout au moins pour les 10 plus grands pavillons.

Des changements de position importants au sein de l'Europe occidentale

Sur la période récente 1999-2002, le transport routier de marchandises (TRM) entre pays européens¹ a connu des changements importants, l'activité internationale des différents pavillons ayant évolué de manière très différenciée. On étudie ici le TRM bilatéral, mesuré en tonnes-kilomètres. Le transport bilatéral est le transport effectué entre deux pays par le transporteur (pavillon) de l'un de ces deux pays, par opposition au transport par un pavillon tiers². Il constitue la partie principale du transport international.

Les inégales performances des pavillons européens entre 1999 et 2002 se traduisent par des changements de position notables, aussi bien parmi les grands pavillons que les plus petits (*figure 1*). Globalement, la hiérarchie ne s'est pas modifiée entre les trois groupes de pavillons classés selon leur importance. L'écart s'accroît légèrement entre le groupe de tête dont l'activité a augmenté de 11,9 % et le deuxième groupe un peu moins performant (+ 9 %). Le dernier groupe, très dynamique (+ 42,2 % en moyenne), se rapproche des précédents, et l'écart entre le premier pavillon et le dernier (toutes catégories) se réduit (de 1 à 22 contre 1 à 32 auparavant).

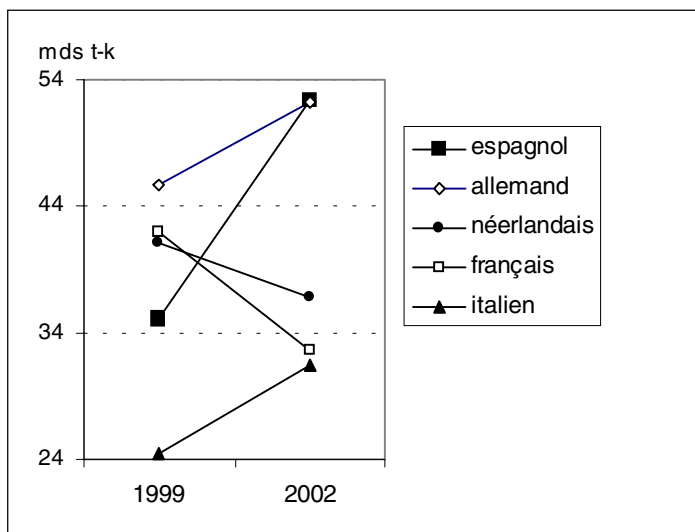
Certains réaménagements sont toutefois intervenus au sein des groupes. Parmi les grands pavillons, le pavillon espagnol en forte progression rejoint en tête le pavillon allemand. Le pavillon français recule de la deuxième à la quatrième place, et le pavillon italien progresse notablement. Dans le groupe intermédiaire, c'est le pavillon belge qui augmente fortement, et le pavillon britannique qui décline.

¹ Pour des raisons liées à la période étudiée et à la disponibilité des données statistiques, les pays d'Europe centrale ne sont pas étudiés dans le cadre de cette note.

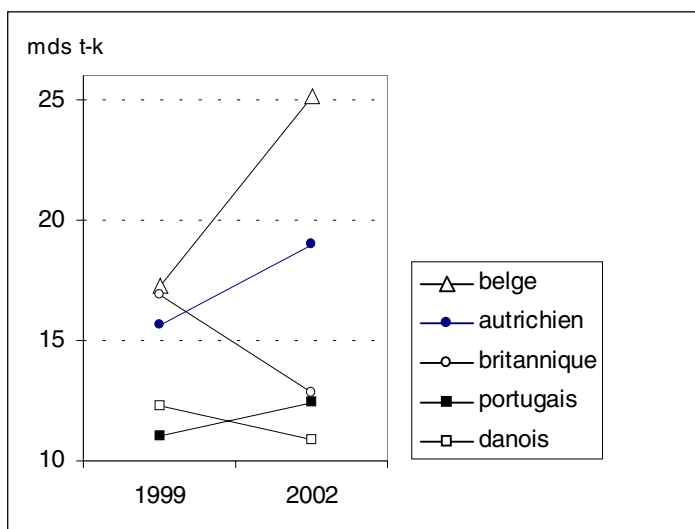
² Par extension, on peut désigner par marché bilatéral, le fret transporté par les transporteurs implantés dans ces deux pays.

Figure 1 : La position des différents dans le transport bilatéral

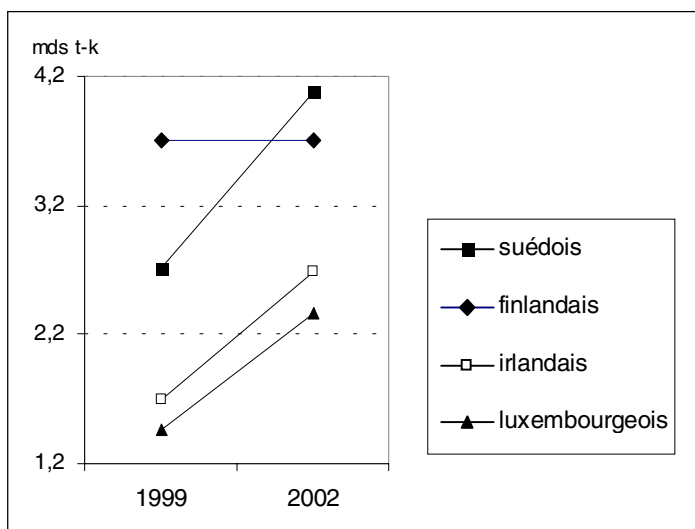
Pavillons importants : entre 29 et 54 mds t-k



Pavillons moyens : entre 10 et 25 mds t-k



Pavillons petits : entre 1 et 4 mds t-k



Les parts de marché des pavillons se rééquilibrent

En réduisant le nombre de pavillons étudiés aux 10 principaux, on peut observer une évolution sur une période un peu plus longue que précédemment, entre 1997 et 2001, et surtout de façon plus détaillée, par origine-destination (OD). Il est possible alors de discerner plus précisément les changements de compétitivité intervenus sur la période grâce au calcul de la part de marché de chaque pavillon sur ses différentes OD.

Sur une OD donnée, c'est-à-dire dans un marché bilatéral où deux pavillons sont en concurrence, la part de marché d'un pavillon est le rapport entre les tonnes-km transportées par ce pavillon et le total des tonnes-km transportées par le pavillon concurrent et par lui-même sur les liaisons entre les deux pays. Entre 10 pays, on peut définir 45 marchés bilatéraux. L'examen de ces 45 situations permet de distinguer sur quel pavillon concurrent, un pavillon gagne des parts de marché ou au contraire en perd (*figure 2*). Les pavillons de l'Europe du sud, mais surtout les pavillons luxembourgeois et autrichien prennent l'avantage sur tous ou presque tous leurs concurrents. En revanche, la France n'améliore sa position que face au Royaume-Uni. Quant à ce dernier pavillon, il recule sur tous les marchés.

Figure 2 - Les pavillons gagnants dans les marchés bilatéraux

| Pavillon concurrent | Pavillon | | | | | | | | | |
|---------------------|------------|----------|--------|---------|----------|-----------|----------|----------|--------|-------------|
| | Luxembourg | Autriche | Italie | Espagne | Portugal | Allemagne | Belgique | Pays-Bas | France | Royaume-Uni |
| Royaume-Uni | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | + | + | + | |
| France | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | + | + | | |
| Pays-Bas | ++ | ++ | + | + | + | + | + | | | |
| Belgique | ++ | ++ | + | + | + | ++ | | | | |
| Allemagne | ++ | ++ | + | + | + | | | | | |
| Portugal | + | + | + | + | | | | | | |
| Espagne | + | ++ | + | | | | | | | |
| Italie | ++ | ++ | | | | | | | | |
| Autriche | ++ | | | | | | | | | |
| Luxembourg | | | | | | | | | | |

Source : Eurostat, enquête TRM

++ Gain de part de marché supérieur à 15 points entre 1997 et 2001

+ Gain de part de marché entre 0 et 15 points entre 1997 et 2001

Lecture : Le pavillon italien a augmenté sa part de marché de plus de 15 points sur son concurrent français et de moins de 15 points sur son concurrent néerlandais.

Cet examen détaillé met en évidence la similitude des pays de l'Europe du sud à la fois en termes de niveau de performance et de profil de leurs concurrents, puisque ces pavillons ont conquis du terrain sur les mêmes concurrents.

On calcule la part de marché d'un pavillon sur l'ensemble de ses OD en rapportant la somme des tonnes-km transportées par ce pavillon en entrée et en sortie, à la somme des tonnes-km transportées en entrée et en sortie par tous les pavillons dans leurs relations avec le pays du pavillon considéré. De façon évidente, ce critère global résume et confirme les résultats précédents (*figure 3*). Les dix pavillons présentent des bilans très contrastés. Avec un gain de 9 points de sa part de marché, l'Espagne assure en 2001 les deux tiers de son transport bilatéral, toutes origines et destinations. Le Royaume-Uni a vu sa part de marché amputée de plus d'un tiers. La France a mieux résisté, mais affiche en 2001 la plus faible part de marché parmi les pays étudiés (37 %).

TRM

Figure 3 - Part d'un pavillon dans l'ensemble de ses marchés bilatéraux

| Pavillon | Part de marché (%) | | Evolution 2001/1997 | |
|-------------|--------------------|------|---------------------|------------------------|
| | 1997 | 2001 | | |
| Luxembourg | 9,9 | 48,5 | x 4,9 | <i>grands gagnants</i> |
| Autriche | 30,5 | 66,7 | x 2,2 | |
| Italie | 34,6 | 42,9 | x1,2 | <i>gagnants</i> |
| Espagne | 56,4 | 65,4 | x 1,2 | |
| Portugal | 68,6 | 71,8 | x 1,05 | |
| Allemagne | 35,7 | 41,6 | x 1,17 | |
| Belgique | 57,1 | 52,7 | x 0,92 | <i>perdants</i> |
| Pays-Bas | 72,2 | 66,1 | x 0,92 | |
| France | 49,3 | 37,1 | x 0,75 | <i>grands</i> |
| Royaume-Uni | 68,7 | 42,7 | x 0,62 | <i>perdants</i> |

Source : Eurostat, enquête TRM

Lecture : en 1997, le pavillon luxembourgeois transportait 9,9 % des marchandises (en t-km) en provenance du Luxembourg (quelle que soit la destination) ou à destination du Luxembourg (quelle que soit la provenance).

Ce sont généralement les pavillons dont la part de marché était initialement la plus faible qui ont le plus progressé, les pavillons autrichiens et luxembourgeois avec leur croissance atypique, illustrant parfaitement ce phénomène. Cette situation rend compte d'un certain « rééquilibrage » entre les différents pavillons, qui se traduit par une réduction de la dispersion des parts de marché globales : celle-ci passe de 40 % à 23 % en quatre ans. Ce rapprochement des positions résulte d'une convergence des parts de marché sur les relations bilatérales vers une valeur centrale proche de 50 % (figure 4). Cette réduction des écarts tient surtout à l'érosion des positions dominantes sur certains marchés particuliers.

Figure 4 - Distribution des parts de marché sur les marchés bilatéraux

| | en % | | |
|----------------------------------|------|------|------|
| | 1997 | 1999 | 2001 |
| Nombre de marchés bilatéraux | 45 | 45 | 45 |
| 1er quartile (Q1) | 39 | 41 | 36 |
| médiane | 65 | 49 | 51 |
| 3ème quartile (Q3) | 82 | 72 | 64 |
| intervalle interquartile Q3 - Q1 | 43 | 31 | 28 |
| moyenne | 60 | 54 | 52 |

Source : Eurostat, enquête TRM

Lecture : Chaque marché bilatéral est caractérisé par la part de marché de l'un des protagonistes. En 1997, 25 % des pavillons disposaient d'une part de marché bilatéral inférieure à 39 % et 25 % d'une part supérieure à 82 %.

Les coûts du TRM et leur impact sur la part de marché des pavillons

La montée et le déclin de certains pavillons pourraient être imputés à un mouvement de spécialisation internationale si les pays concernés présentaient de fortes disparités en termes de développement économique. Dans le cas présent, il semble plus judicieux d'identifier des problèmes de compétitivité-coût en particulier à travers les postes de charges les plus importants pour ce type de transport.

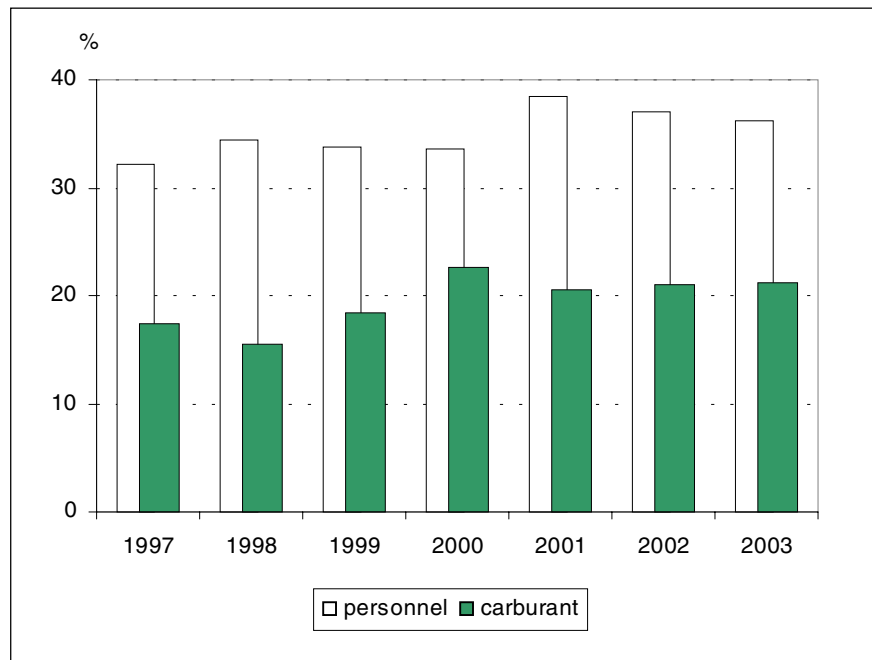
Pour le pavillon français, le Comité national routier (CNR) identifie les différents postes de coût d'une prestation de TRM par kilomètre parcouru. Cette approche permet d'évaluer le poids des dépenses de personnel (36 % en 2003) et de carburant³ (21 %) dans les coûts du TRM (figure 5).

³ Le coût en carburant intègre le remboursement partiel de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP). La TIPP peut faire l'objet d'un remboursement partiel pour les véhicules de 7,5 tonnes et plus de PTAC et leurs tracteurs routiers. Ce remboursement est fait sur la base du taux de 0,019 euro par litre de gazole (2004). Ce taux a régulièrement décliné ces dernières années.

TRM

De surcroît, ces deux postes de coût semblent avoir progressé quasi continûment sur la période dans le cas français. Ils représentent donc des facteurs à privilégier dans la recherche des causes de la redistribution des parts de pavillons en Europe.

Figure 5 - Structure des coûts* kilométriques du TRM en France



Source : CNR, enquête longue distance

(*) : Aux conditions économiques de février 2004, pour une distance de 119 610 km par an pour un tracteur et sa semi-remorque savoyarde 40 tonnes.

Le rôle majeur de la fiscalité sur le gazole et de la fiscalité générale

Au niveau des parts de marché globales (toutes OD confondues), il n'y a pas de relation statistique significative entre l'évolution de la part de marché des pavillons et celles de leurs coûts en gazole ou en personnel. Mais ce résultat ne permet toutefois pas de rejeter l'hypothèse d'un impact des coûts du TRM sur les parts de marché des pavillons.

Il faut en effet considérer l'impact des différentiels internationaux de coût entre les pavillons au niveau bilatéral, et examiner si un différentiel de coût défavorable à un pavillon influe négativement sur sa part de marché vis-à-vis de l'autre pavillon.

Cette estimation est cependant fortement contrainte par la disponibilité des données et les spécificités du secteur du TRM (*encadré*). Le secteur du TRM est fortement réglementé en matière de temps de travail par exemple, mais sans harmonisation effective entre les pays européens. La proportion d'entreprises individuelles, dans lesquelles seul le temps de conduite (et non de travail) est plafonné et qui ne sont pas astreintes au salaire minimum, est variable selon les pays. Par suite, il est difficile d'appréhender la compétitivité salariale sur la base du coût nominal du travail.

Un premier modèle retient trois facteurs explicatifs : les différences fiscales sur le gazole, les différences d'imposition sur les sociétés et l'évolution salariale entre les pays. Près des deux tiers des variations observées dans les parts de pavillons sur la période peuvent être imputées aux trois facteurs explicatifs retenus, avec les signes attendus (*figure 6*). Seul un tiers des variations des parts de pavillons demeurent inexpliquées sur la période.

TRM

Figure 6 - Estimation de la variation des parts de marché

Modèle 1

| Variables explicatives | Coefficients de la régression* | Décomposition de la variance (%) |
|--|--------------------------------|----------------------------------|
| écart relatif des taxes sur le gazole | -5,0 | 37,4 |
| écart relatif de l'imposition sur les sociétés | -3,3 | 22,8 |
| écart relatif des variations salariales TRM | -3,4 | 10,4 |
| constante ou résidus | 2,6 | 29,5 |

* Les coefficients estimés sont significatifs au seuil de 1%.

R² multiple ajusté : 0,68 - Nombre d'observations : 45

Variante sur 41 observations

| Variables explicatives | Coefficients de la régression* |
|--|--------------------------------|
| écart relatif des taxes sur le gazole | -3,8 |
| écart relatif de l'imposition sur les sociétés | -2,8 |
| écart relatif des variations salariales TRM | -2,8 |
| constante ou résidus | 2,5 |

* Les coefficients estimés sont significatifs au seuil de 1%.

R² multiple ajusté : 0,73 - Nombre d'observations : 41

Lecture : une hausse de 1 % de l'écart des taxes sur le gazole induit une baisse de la part de marché estimée à 5 % sur 45 observations et à 3,8 % sur 41 observations.

Les différences de fiscalité sur le gazole apparaissent de loin comme le facteur le plus important expliquant près de 40 % des variations de part de marché observées (la moitié des variations modélisées). Lorsqu'un pays taxe moins son gazole, son pavillon va gagner des parts de marché. Ce résultat est assez intuitif, même si les possibilités de souter ou de charger du fret au retour peuvent théoriquement neutraliser cet effet. Un écart relatif de 1 % sur la taxation du gazole conduit à une baisse relative⁴ de part de marché du pavillon le plus imposé de 5 %⁵.

Avec la même différence relative sur l'imposition des bénéficiaires des sociétés, le pavillon le plus imposé perd 3,3 % sur sa part de marché. Les écarts de fiscalité générale apparaissent plus influents que les disparités de coûts salariaux : 23 % de part de variance expliquée pour l'imposition des sociétés contre 10 % pour les salaires. Un accroissement de l'écart salarial de 1 % entre deux partenaires conduit à une baisse de la part de marché de 3,4 % du pavillon qui a supporté la hausse.

L'effet de rééquilibrage des parts de marché

Pour améliorer la qualité du modèle, on introduit une variable explicative supplémentaire, le niveau initial de la part de marché, qui prend en compte le phénomène de rééquilibrage identifié plus haut. Afin de ne pas en surestimer les effets à travers des petits pays comme le Luxembourg et l'Autriche, où la progression est marquée mais qui représentent une part modeste du TRM européen, il est préférable de pondérer les observations par les tonnes-km transportées.

Le pouvoir explicatif du modèle augmente significativement (*figure 7*). On retrouve le rôle prépondérant des écarts de fiscalité sur le gazole et le phénomène de rééquilibrage des positions sur les OD. Les différences de fiscalité générale continuent de jouer un rôle important mais assez loin derrière les deux premiers déterminants, fiscalité sur les carburants et rééquilibrage des niveaux de parts de marché.

⁴ Les évolutions de parts de marché sont traitées ici en pourcentage et non en points. Par exemple une part de marché qui passe de 50 % à 55 %, augmente de 10 % et s'élève de 5 points.

⁵ L'importance de ce dernier chiffre doit toutefois être nuancée en raison de sa sensibilité aux observations extrêmes (cf variante) et de son instabilité (voir infra les résultats d'un second modèle).

TRM

En revanche, les disparités salariales perdent de leur significativité (leur probabilité critique n'est plus que de 7 %). Le phénomène de rééquilibrage pourrait rendre compte des effets progressifs de la libéralisation du transport, même si celle-ci est acquise depuis assez longtemps pour le transport bilatéral pour les pays concernés, ou alors des phénomènes plus généraux de réorganisation des chaînes de logistique déterminés par d'autres facteurs que les seuls coûts et prix du TRM.

Figure 7 - Estimation de la variation des parts de marché

Modèle 2 avec pondération par le trafic en t-km

| Variables explicatives | Coefficients de la régression* | Décomposition de la variance (%) |
|--|--------------------------------|----------------------------------|
| part de marché initiale | -0,6 | 32,5 |
| écart relatif des taxes sur le gazole | -2,8 | 37,4 |
| écart relatif de l'imposition sur les sociétés | -1,6 | 11,2 |
| écart relatif des variations salariales TRM | -0,7 | 1,4 |
| constante ou résidus | 4,9 | 17,5 |

* Les coefficients estimés sont significatifs au seuil de 1%, sauf la variable salariale qui est significative au seuil de 7 %.

R² multiple ajusté : 0,80 - Nombre d'observations : 45

Perspectives et autres sources de variabilité

Les résultats obtenus et la modélisation employée sont intrinsèquement limités par le champ géographique et temporel des données utilisées. Par ailleurs, l'absence de travaux similaires ne permet pas de comparer objectivement la qualité de l'ajustement obtenu avec d'autres modélisations. Malgré ces limites, la fiscalité sur les entreprises et la fiscalité spécifique sur le gazole ressortent comme des facteurs très significatifs des variations de part de marché observées.

En revanche, les variations salariales apparaissent comme un déterminant plus fragile. S'il fallait remettre en cause ce résultat, alors cette plus grande fragilité pourrait s'expliquer facilement soit par la qualité discutable des données, soit par l'incapacité des coûts salariaux *stricto sensu* à rendre compte de la compétitivité salariale, notion plus large englobant les aspects réglementaires et d'efficacité organisationnelle.

Enfin d'autres aspects économiques non pris en compte, pourraient avoir une incidence significative :

- Les mécanismes qui lient les coûts du TRM des entreprises au nombre de tonnes-km réalisées, en particulier le mode d'ajustement des prix et des marges du TRM face aux évolutions de la demande peuvent être différents d'un pays à l'autre.
- Certains coûts, en particulier ceux liés à des organisations logistiques moins performantes, ont été ignorés, alors qu'une bonne organisation logistique donne une plus grande capacité à résister aux évolutions défavorables des coûts d'exploitation.
- Les groupes français du TRM se sont renforcés et internationalisés ces dernières années⁶. Même si leurs mouvements à l'étranger sont assez mal connus sur le plan statistique, un certain nombre de transports s'effectue toujours sous leur égide, mais sous un autre pavillon. Ces redéploiements ne sont pas pour autant motivés par la fiscalité qui s'applique au TRM, mais plutôt par des raisons techniques (redéploiement géographique de la chaîne logistique, suivi du chargeur, etc).

⁶ I. Leroy-Dutilleul, P. Jannin, 2003, « Dix ans de prises de participations étrangères dans le TRM et l'OTF », Notes de synthèse, mars-avril.

Sources et méthodes

Champ de l'étude

On ne dispose pas de séries temporelles continues de coût du personnel à un niveau sectoriel aussi fin que le TRM pour un grand nombre de pavillons européens. Cette contrainte conduit à limiter le nombre de pavillons comparables (10) et les années d'observations (1997 et 2001). De ce fait, l'analyse est menée en statique comparative, à deux dates différentes.

Sources

Transport de marchandises : Eurostat, enquête TRM
 Coûts salariaux : Eurostat/SBS, statistiques structurelles sur les entreprises
 Imposition des sociétés : OCDE (année 2000, avec ajustement des fiscalités régionales)
 Taxation du gazole : EU Weekly oil bulletin (données hors TVA relatives à 1997).

Difficultés liées aux comparaisons européennes de données statistiques

L'analyse statistique des coûts du gazole et du travail dans le TRM en Europe rencontre plusieurs difficultés liées à la fois au caractère réglementé de ces coûts, à l'hétérogénéité des réglementations entre pays européens, et aussi à certaines spécificités du secteur. Par suite, une différence nominale de coût observé ne rend compte que très imparfaitement d'une différence de compétitivité.

Pour le *coût du carburant*, une partie des différences européennes de fiscalité est bien incluse dans le prix à la pompe, mais il existe des dispositifs *ad hoc* et *ex post* (comme le cas de la TIPP en France ou des soutiens ponctuels des pouvoirs publics nationaux en cas de hausse importante) dont l'effet n'apparaît pas dans le prix nominal à la pompe. A cela s'ajoutent des différences dans les modes effectifs d'approvisionnement des transporteurs (pompe versus cuve) qui peuvent aboutir à des écarts sur les prix à la pompe selon le pouvoir de négociation des acheteurs. Dans l'étude, nous avons donc préféré considérer les différences de taxes fiscales plutôt que les différences de prix à la pompe.

Pour le *coût du personnel*, la modélisation économétrique de cette étude a exploité le ratio dépense de personnel / nombre de salariés (source Eurostat, enquête sur les statistiques structurelles d'entreprises). Plusieurs éléments peuvent affecter la capacité de ce ratio à rendre compte de différences de compétitivité salariale, on retiendra de façon non exhaustive les suivantes :

1. Les réglementations diffèrent sur le temps de travail et la prise en compte des temps hors conduite (chargement, repos, attente), ainsi que bien entendu sur les différences de rémunération ou d'indemnité de déplacement.
2. Le poids relatif des entreprises sans effectifs salariés parmi les entreprises de TRM diffère d'un pays à l'autre et altère la pertinence d'un indicateur comme le coût salarial.
3. La catégorie des entreprises effectuant du transport international n'est pas isolée dans les sources de données.
4. Le degré « d'effectivité » des contrôles, sur route aussi bien qu'en entreprise, est variable selon les pays.

Le CNR a publié récemment une évaluation de différents coûts d'emploi d'un chauffeur pour huit pavillons européens au premier semestre 2002, en s'efforçant de prendre en compte au mieux les différences de réglementation. Le Danemark fait partie du champ de l'étude, mais pas le Luxembourg ni l'Autriche. Une comparaison a été établie entre ces coûts et ceux utilisés dans la présente étude à champ géographique comparable et en faisant l'hypothèse que la hiérarchie des coûts de l'étude du CNR ne devait pas trop différer de la source Eurostat pour l'année 2001. Il ressort que sans être parfaitement identiques les classements des pays établis par les deux sources sont comparables.

Modèle

On estime une fonction du type suivant :

$$\text{Variation des parts de marché des pavillons sur les 45 OD}(i,j) = f \left(\begin{array}{l} \text{écart de fiscalité sur le gazole} \\ \text{entre les pays } i \text{ et } j \end{array} , \begin{array}{l} \text{écart salarial} \\ \text{entre les pays } i \text{ et } j \end{array} , \begin{array}{l} \text{autres facteurs} \\ \text{distinguant les pays } i \text{ et } j \end{array} \right)$$

avec i, j : Autriche, Belgique, Allemagne, Pays-Bas, Italie, France, Espagne, Portugal, Luxembourg et Royaume-Uni.

Les différentiels entre pays des niveaux (ou des variations) de leurs coûts sont mesurés sous la forme d'écart relatif :

$$\text{- pour les niveaux : } \frac{\text{coût du gazole pays } j \text{ en } 1997}{\text{coût du gazole pays } i \text{ en } 1997}$$

$$\text{- pour les variations : } \frac{\text{coût du gazole pays } j \text{ en } 2001}{\text{coût du gazole pays } i \text{ en } 2001} \bigg/ \frac{\text{coût du gazole pays } j \text{ en } 1997}{\text{coût du gazole pays } i \text{ en } 1997}$$

puis transformés par un passage en logarithme.

$$\text{La variable expliquée est transformée de la façon suivante : } \log \left(\frac{\text{Part du pavillon } j \text{ en } 2001}{\text{Part du pavillon } j \text{ en } 1997} \right) + 2,5$$

Le terme entre parenthèses correspond au taux de croissance augmenté de l'unité. Le passage au logarithme est une approximation du taux de croissance et permet de diminuer la dispersion des données induites par quelques observations extrêmes. L'ajout de la constante permet de déterminer une ordonnée à l'origine significativement différente de zéro ; elle est choisie au voisinage de la valeur absolue du taux de croissance le plus faible.