

## Elargissement européen : le big bang ?

En décembre, le sommet européen de Copenhague a officiellement décidé de l'adhésion de 10 nouveaux pays à partir de 2004. D'un coup, l'Union européenne grossit de 75 millions d'habitants, c'est évidemment considérable. C'est autant de consommateurs en plus mais c'est aussi des concurrents potentiels. Pour le transport, sans mesure réglementaire d'accompagnement cela pourrait bien constituer un big bang fatal pour un pavillon français déjà bien malade.

Le moins que l'on puisse dire c'est que cet élargissement concerne des pays très disparates puisque cela implique aussi bien des pays de l'Est que des pays comme Chypre, une île culturellement très proche de la vieille Europe. Les différences concernent aussi le nombre d'habitants : 75 millions au total mais 400 000 pour Malte à près de 39 millions pour la Pologne. Ce pays à lui seul représente plus de la moitié de la population des dix. C'est dire si son poids économique, mais aussi politique, va peser. Témoin d'ailleurs, l'aide supplémentaire qu'a réussi à arracher la Pologne juste avant son admission officielle (le coût total de l'intégration des dix se montera à environ 40 milliards d'euros).

### Population (en millions d'habitants)



Les enjeux économiques de cet agrandissement européen sont évidemment considérables. En premier lieu, ce sont 75 millions de consommateurs supplémentaires. Aujourd'hui, la France détient environ 6% de part de marché dans ces pays, on escompte, avec l'ouverture, gagner de l'ordre de 2 à 3 points à moyen terme. A noter que les échanges entre l'hexagone et l'Europe ont augmenté de près de 15% en dix ans ; ils devraient s'accélérer rapidement dans les prochaines années. Cela d'autant plus qu'en tant qu'investisseur, la France est très présente dans ces différents pays (3ème rang des investissements).

La Pologne vient en tête pour le nombre d'implantations françaises (avec 582 en 2000) suivie de la République tchèque (347), de la Hongrie (142) et de la Slovaquie (123). Les autres implantations sont plus marginales (quelques dizaines pour les autres pays).

A noter cependant, le très fort intérêt des investisseurs pour la Slovénie. Plusieurs phénomènes

expliquent cet engouement pour les localisations chez les nouveaux entrants. D'abord sans doute la nécessité d'être très proche des marchés locaux. Ensuite, la possibilité d'y produire à des coûts globaux plus compétitifs que chez les quinze. Enfin, opérer une relocalisation des unités de production et de distribution à l'échelle internationale.

#### Coût horaire d'un salarié (en euros)

<b>Estonie</b>	3,03
<b>Lettonie</b>	2,42
<b>Lituanie</b>	2,71
<b>Pologne</b>	4,48
<b>République Tchèque</b>	3,90
<b>Slovaquie</b>	3,60
<b>Hongrie</b>	3,83
<b>Chypre</b>	10,74
<b>Slovénie</b>	8,98
<b>Malte</b>	nc

Les coûts horaires de production sont actuellement 4 à 5 fois moins élevés qu'en France. C'est donc un avantage de compétitivité pour les entreprises délocalisées. A moyen terme, cette redistribution industrielle se ressentira négativement sur l'emploi de la vieille Europe. A plus long terme, on peut espérer une remontée significative des revenus des nouveaux européens et le différentiel de compétitivité devrait se réduire. Par ailleurs, la croissance du pouvoir de consommation devrait profiter à toute l'Europe, y compris aux quinze.

#### Taux de chômage (en pourcentage)

<b>Estonie</b>	9,2
<b>Lettonie</b>	12,9
<b>Lituanie</b>	12,6
<b>Pologne</b>	20,2
<b>République Tchèque</b>	7,2
<b>Slovaquie</b>	19,5
<b>Hongrie</b>	5,8
<b>Chypre</b>	5,1
<b>Slovénie</b>	6,1
<b>Malte</b>	7,6

L'hétérogénéité des admis à la table européenne se manifeste aussi en matière de chômage ou de grands équilibres. Ainsi, le taux d'inactivité varie de 5% pour Chypre à 20% pour la Pologne.

## Déficit public et dette publique (en pourcentage du PIB)

	Déficit public	Dette publique
Estonie	0,2	4,8
Lettonie	-1,6	16,0
Lituanie	-1,9	23,1
Pologne	-3,9	39,3
République tchèque	-5,5	23,7
Slovaquie	-5,6	44,1
Hongrie	-4,1	53,1
Chypre	nc	nc
Slovénie	-2,5	27,5
Malte	-7,0	65,7

L'équilibre budgétaire, qui atteint -1,5% du PIB pour la zone euro, varie de +0,2% pour l'Estonie à -5,6 % pour la Slovaquie. L'endettement public évolue de 4,8% du PIB pour l'Estonie à 65,7% pour Malte. A noter que de ce point de vue, les dix font mieux que les quinze (63,1% en moyenne pour les quinze). Il est clair que les dix vont constituer un réservoir de main-d'œuvre à bon marché pour produire sur place mais également un réservoir d'immigration pour compenser le vieillissement de la population active chez les quinze.

Globalement à long terme, cet élargissement sera profitable à tous. Sur le plan politique d'abord, c'est l'assurance d'établir une paix durable entre des peuples qui se sont combattus pendant des siècles avec les drames humains que l'on sait. Culturellement, c'est l'occasion de dépasser les vieux clivages historiques et idéologiques. Economiquement, c'est une occasion exceptionnelle de construire l'une des plus grandes zones économiques mondiales et de mieux rivaliser avec la zone asiatique, d'une part, et l'Amérique, d'autre part. Bien difficile dans ces conditions d'être contre le principe de cet élargissement qui va accroître les échanges entre les membres et dynamiser la croissance. La question se pose cependant de la gestion de la transition, c'est-à-dire la période nécessaire à une certaine harmonisation sociale et fiscale. Sans régulation, c'est-à-dire sans gestion réglementée de cette transition, c'est le big bang assuré avec un contrechoc très défavorable aux entreprises et aux salariés des quinze.

## Le rôle du transport

Par essence, le transport est un réducteur d'espace ; en contractant la distance par le temps, il rapproche les territoires. Aujourd'hui, on ne raisonne pas en terme de distance géographique mais d'espace temps. La nouvelle Europe s'étendra sur environ 5 000 km du nord au sud et sur 3 000 km d'est en ouest. Un vaste territoire dont la gestion des flux dépendra surtout des transports, de leur rapidité, de leur qualité et de leur compétitivité. De ce point de vue le prix est également un réducteur d'espace ; si l'on peut faire effectuer un transport de Pologne en France pour le prix d'un transport dans l'hexagone, la différence de distance est pratiquement annulée. D'un point de vue économique, on compte bien sur cette interaction baisse des prix -réduction des distances pour construire l'Europe à 25 (voire davantage). La tendance nettement baissière des prix est non seulement probable mais elle est souhaitée et encouragée par la plupart des acteurs économiques donneurs d'ordres. Faut-il s'en étonner ? Certainement pas, chacun tentant d'agir sur tous les gisements de compétitivité. Ceci étant, du point de vue de la politique du transport, ces bas prix nous conduisent pour une très longue période au tout routier et à la condamnation définitive de l'intermodalité.

## Big bang surtout dans les transports

Pour s'en persuader, il suffit de comparer le coût d'un chauffeur chez les dix et le coût d'un chauffeur en France, le rapport est de 1 à 3. C'est surtout sur ce poste et sur la fiscalité que les distorsions de concurrence vont surtout s'exercer. Autant dire que le pavillon français (mais pas seulement) est condamné sur les trafics entre les dix et notre pays. La conséquence la plus redoutable est à attendre sur le trafic national en cas de banalisation du cabotage. Un cabotage

pratiquement incontrôlable (il suffira d'une ou deux palettes pour lui conférer le statut de transport international) qui bien entendu ne se développera pas brutalement mais progressivement et irrémédiablement. L'exemple espagnol est là pour nous démontrer que la différence de coûts décide en dernier ressort de la place des pavillons.

**Coût annuel d'un chauffeur** (*en euros*)  
**Prognos 1999**

<b>France</b>	<b>36000</b>
<b>Pologne</b>	13000
<b>Tchéquie</b>	13000
<b>Hongrie</b>	12000

Sans mesure de régulation c'est-à-dire d'entrée progressive et réglementée des dix sur les marchés intérieurs européens il est clair que l'avenir du pavillon des quinze est sombre et en particulier celui de la France, compte tenu de la structure et du niveau de ses charges. C'est enfin la condamnation de toutes perspectives de développement durable.

C'est aussi l'une des contradictions de l'élargissement. En effet, l'Europe à 25 va accroître considérablement les flux, d'où la nécessité de rééquilibrer les modes. Cependant, le développement durable risque d'être remis en question avec l'avalissement des prix. Un avalissement qui fera du mode routier le mode complètement hégémonique en Europe.

source : COMMISSION EUROPÉENNE EUROSTAT DREE - LES ECHOS

**Gaston BESSAY**