

ETUDES CNR EUROPE

Le TRM belge - résumé

Version du 5 novembre 2013

Plaque tournante du commerce européen, la Belgique, qui abrite le port d'Anvers, le deuxième port européen après celui de Rotterdam, a longtemps dominé les transports de tous modes dans la région. Le TRM belge traditionnellement tourné vers l'international repose sur un pavillon renommé pour son dynamisme et son adaptabilité face aux changements économiques. Mais, le pays souffre depuis un certain nombre d'années des problèmes politiques, économiques et sociaux. Dans le contexte d'une crise longue et profonde qui touche la Belgique et l'Europe depuis 2008, comment évolue le pavillon belge ?

Pour répondre à cette question et mettre à jour son étude du TRM belge de 2002, le CNR a réalisé une étude de terrain entre novembre 2012 et juillet 2013. L'étude Belgique prend en compte le nouvel environnement politico-économique du pays et essaie de recenser les particularités d'un pavillon si proche mais peu connu par les transporteurs français.

La version 2013 de l'étude du TRM belge a été réalisée en partenariat avec notre expert en transports Philippe Auquièrre du cabinet d'études Conseil Energie et Transports. Elle est consultable sur le site internet du CNR : www.cnr.fr, rubrique Publications CNR, Europe. Le présent document propose une synthèse des points importants et établit une comparaison avec le TRM français. Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez contacter Alex Ugurlu au CNR, a-ugurlu@cnr.fr.

Cadrement économique et infrastructures de transport

La Belgique est composée de 3 régions, la Flandre, la Wallonie et Bruxelles-Capitale. Elle compte également trois communautés : néerlandophone, francophone et germanophone. Cette richesse multiculturelle, qui crée des tensions politiques depuis le début des années 2000, a longtemps été considérée comme un atout de ce pays qui fait le lien entre le Nord et le Sud de l'Europe Occidentale. La Belgique compte plus de 11 millions d'habitants et, grâce à son PIB/habitant avoisinant les 38 000 €, se place parmi les pays les plus riches en Europe. Le salaire moyen brut y est de plus de 3 000€/mois.

Il existe pourtant des hétérogénéités majeures à l'intérieur du pays. Depuis le début du déclin de l'industrie à partir de la fin des années 1970, les structures économiques des régions ont profondément changé. La région de Flandre, représentant 58 % de la population belge, désormais véritable moteur économique du pays, réalise plus de 57 % du PIB national et affiche un taux de chômage très bas de 6,7 %. A contrario, la contribution au PIB national de la région de Wallonie (32 % de la population belge) n'est plus que de 23 %. Le taux de chômage en Wallonie est de 15,3 %. Le reste du PIB (20 %) est assuré par la région de Bruxelles (10 % de la population) qui affiche un taux de chômage de près de 20 %.

Ces déséquilibres se font également sentir au niveau de l'activité du TRM et des infrastructures. Parmi les 8 500 entreprises de TRM, plus de 5 600 se trouvent en Flandre, près de 2 400 en Wallonie et 500 à Bruxelles. Entre 2000 et 2008, le nombre d'entreprises de TRM a été stable. Depuis le début de la crise économique, près de 500 entreprises ont disparu, entraînant la perte de plus de 6 000 emplois dans le secteur. En matière d'infrastructures, les ports belges sont en Flandre et la région bénéficie également d'un réseau autoroutier plus développé.

L'organisation et l'évolution de l'activité de TRM en Belgique

Trois organisations professionnelles, la FEBETRA (Fédération transcommunautaire), l'UPTR (Fédération wallonne) et TLV (Fédération flamande) représentent les deux tiers des 8 500 entreprises de TRM belges. Au niveau administratif, le ministère fédéral chargé de la mobilité et les 3 autres ministères des régions partagent les compétences. Le ministère fédéral est compétent sur les sujets relevant de la sécurité, de l'environnement, de la réglementation sociale et de l'intégration des modes de transport, tandis que les ministères régionaux

s'occupent de l'aménagement du territoire, y compris des infrastructures. Il n'existe pas de subordination entre les services fédéraux et les régions, dans la mesure où chaque organe a un champ de compétence qui lui est propre et qu'il n'y a pas de chevauchement ni de superposition décisionnelle. Néanmoins, il peut y avoir des différences dans les approches de l'Etat fédéral et des régions sur des dossiers sensibles comme, par exemple, le projet de taxe kilométrique.

Un organisme technique, l'ITLB (l'Institut Transport Routier et Logistique Belgique), sans but lucratif et financé en grande partie par une redevance annuelle sur les PL de plus de 3,5T versée par le compte d'autrui et le compte propre, soutient le secteur en matière d'études économiques, de formations techniques et de gestion et délivrance des cartes de chronotachygraphe.

Fort de son histoire commerciale et grâce aux ports maritimes, véritables portes d'entrée en Europe Occidentale pour les produits importés et ultimes points de départ des produits exportés, le pays a longtemps eu un pavillon principalement tourné vers l'international. Le marché intérieur belge est plutôt restreint en raison de la taille réduite du territoire belge (équivalent à moins de 6 % du territoire français). En revanche, cette situation est en train de changer de façon radicale, notamment depuis l'émergence des pavillons de l'Est de l'Europe. En 2004, l'international représentait 60 % des 48 000 millions de t-km du pavillon belge. En 2012, le pavillon avait déjà perdu 48 % de son activité total depuis 2004 et l'international n'en représentait plus que 42 %. En d'autres termes, en l'espace de 8 ans, l'activité internationale belge a perdu plus de 62 % de son volume, principalement au profit des pavillons de l'Est.

Evolution du TRM* des pavillons français et belge							
Transport Total							millions de t-km
Pavillon	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
France	211 445	219 212	206 304	173 621	182 193	185 685	172 060
Belgique	43 017	42 085	38 356	36 174	35 002	33 107	25 008
Transport National							millions de t-km
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
France	182 753	191 388	181 879	156 021	164 325	168 242	156 079
Belgique	19 615	19 650	18 207	17 603	17 755	17 750	14 521
Transport International							millions de t-km
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
France	28 692	27 824	24 425	17 600	17 868	17 443	15 981
Belgique	23 402	22 435	20 149	18 572	17 246	15 358	10 487

* en UE + Norvège + Suisse + Liechtenstein

Source : Eurostat

Comparée à la France, où le secteur du TRM souffre d'une baisse importante de son activité depuis le début de la crise (-14 % pour en national et -35 % en international entre 2008 et 2012), le pavillon belge connaît une situation encore plus préoccupante. Dans la même période, le pavillon a perdu 18 % en national et 44 % en international. La Belgique est le territoire le plus caboté en Europe en termes de taux de pénétration. La balance belge du cabotage, excédentaire jusqu'en 2010, est devenue déficitaire à partir de 2011.

Contactés lors de la réalisation de l'étude, les experts belges affirment que la situation actuelle du pavillon routier belge ressemble à ce que la marine marchande a connu au milieu du siècle dernier. D'après eux, les entreprises et emplois belges disparaissent au profit des « pavillons de complaisance » des pays de l'Est, mais les entrepreneurs belges gardent toujours la main sur les transports du pays à travers des filiales installées dans d'autres pays membres de l'UE. Ainsi, il existe des exemples marquants comme le départ de plusieurs centaines d'entreprises belges vers la Slovaquie entre 2008 et 2012, où la plupart ont un siège dans un même bâtiment d'une banlieue de Bratislava. L'importante activité de commerce international de la Belgique et sa taille réduite couplées à la nouvelle réglementation sur le cabotage applicable depuis mai 2010 auraient également eu des conséquences négatives directement sur le transport national du pavillon. Dans ce pays large de 250 km seulement, l'autorisation de 3 opérations de cabotage consécutives à une activité de transport international serait suffisante pour la délocalisation d'une grande partie de l'activité nationale belge.

Les conditions et coûts d'exploitation

Comme pour ses autres études internationales récentes, le CNR a réalisé l'analyse des coûts et des conditions d'exploitation belges à travers deux types d'entretiens :

- D'une part, en face à face avec des entreprises de TRM pour comprendre leur fonctionnement et évaluer leurs coûts d'exploitation,
- D'autre part, avec des conducteurs internationaux, sur des parkings autoroutiers à la frontière franco-belge, portant sur leur revenu et leurs conditions de travail.

Le tableau suivant résume les résultats obtenus grâce aux entretiens et les compare aux référentiels français issus de l'enquête Longue Distance 40T annuelle du CNR.

Comparatif des conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, voire à l'international, valeurs 2012			
	unité	France	Belgique
Kilométrage annuel du véhicule	km	112 700	124 300
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	230	238
Ratio semi-remorque/tracteur		1,36	1,30
Coût d'un conducteur	€/an	44 616	54 352
Ratio conducteur/tracteur		1,07	1,07
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	13 577	13 865
Consommation moyenne aux 100 km	litres	33,9	32,7
prix du carburant, moyenne 2012*	€/litre	1,12	1,13
Coût du carburant	€/an	42 794	46 089
Pneumatiques	€/an	3 381	3 167
Entretien-réparations	€/an	8 227	8 500
Péages	€/an	8 644	6 300
Assurance (véhicule)	€/an	2 639	3 050
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	516,00	515,62
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		127 517	139 642
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,13	1,12
Base 100 France		100	99

*après récupération partielle des droits d'accises pour les deux pays

Source : études CNR Europe

L'analyse du tableau montre que les coûts d'exploitation français et belges sont globalement comparables. Néanmoins, la lecture en détail montre des différences dans l'organisation des deux pavillons. Ainsi, on remarque que le matériel roulant belge est plus exploité qu'en France, lié à un volume de travail des conducteurs plus important en Belgique. Plusieurs entreprises de transport frontalières, interrogées pendant la réalisation de l'étude, ont déclaré qu'elles préféreraient s'implanter en Belgique plutôt qu'en France uniquement en raison d'une meilleure flexibilité et de disponibilité de la main d'œuvre, côté belge. Cette flexibilité est valorisée, un conducteur belge coûtant à son entreprise 10 à 15 % de plus qu'en France (cf. tableau page suivante).

Hormis le coût du travail, les autres principaux postes de coût ne présentent pas de différence remarquable entre les deux pavillons. Les péages supportés par les transporteurs belges sont légèrement en deçà des péages français en raison de l'eurovignette moins onéreuse que le coût des autoroutes françaises. L'eurovignette coûte 1 250 €/an pour un véhicule d'au moins 4 essieux et de classe Euro 2 et plus et donne accès aux autoroutes de 5 pays qui l'ont adoptée : la Belgique, le Danemark, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suède.

Conditions d'emploi et coût du personnel de conduite

Malgré les difficultés que traverse le pavillon belge, il y aurait toujours des emplois vacants pour des conducteurs. Le secteur souffre d'une main d'œuvre vieillissante et le marché du travail belge fournit insuffisamment de conducteurs jeunes et compétents. Ainsi, les salaires sont à un niveau élevé, ce qui attire principalement les conducteurs originaires des pays voisins, comme la France ou l'Allemagne.

Le droit du travail est relativement complexe et ressemble peu à celui en vigueur en France. Il existe des salaires minima sectoriels conclus par le conseil national du travail. Dans plus de 90 % des cas, les conducteurs

belges sont rémunérés au strict minimum inscrit dans la convention collective fédérale. Cette dernière prévoit des niveaux de salaire spécifiques pour différents types d'activité de TRM. Elle détaille les taux horaires des primes d'ancienneté à partir d'un an d'ancienneté ininterrompue dans le métier, ceux des indemnités de déplacement ainsi que ceux des indemnités dites de « RGPT » qui couvrent les dépenses du salarié mobile, qui devraient être couvertes par l'entreprise si le salarié travaillait dans les locaux de l'entreprise (toilettes, boissons...). La durée de travail prévue dans la loi fédérale belge est de 38 heures en moyenne par semaine. La même loi introduit la notion de régime flexible, si bien que les entreprises ont la possibilité d'ajuster la durée de travail hebdomadaire sur un cycle semestriel sans être contraintes de rémunérer mensuellement les heures supplémentaires. Cette liberté d'organisation du travail en fonction de l'activité offre une grande souplesse aux entreprises. Dans le TRM, la convention collective oblige les entreprises à majorer de 50 % les heures supplémentaires uniquement lorsque le temps de service du conducteur excède 60 heures en moyenne par semaine sur une période d'un mois. Les heures de disponibilité sont payées à 99 % du salaire horaire minimal professionnel mais ne sont pas décomptées du contingent des heures de travail hebdomadaire.

Pour le calcul de la rémunération des conducteurs et des cotisations employeur (entre 57 % et 59 % selon la taille de l'entreprise), il faut partir sur une base de salaire brut majoré de 8 % mais versé uniquement sur 11 mois. Cette majoration correspond à une sorte de cotisation à la sécurité sociale pendant les 11 mois d'activité effective du salarié, le 12^{ème} mois étant alors payé par la caisse. Ce système s'applique uniquement à la catégorie des salariés ouvriers et ne concerne pas les salariés cadres.

Le profil de conducteur belge présenté ci-dessous est celui d'un conducteur travaillant essentiellement à l'international, ayant une ancienneté de 5 ans et dont la rémunération est calculée aux taux conventionnels pour un volume de 1 672 heures et de 116 200 km de conduite.

Comparatif du coût du personnel de conduite en France et en Belgique, valeurs 2012			
	unité	France	Belgique
Salaire brut (primes diverses et heures supplémentaires comprises)	€/an	27 300	28 727
Indemnités de déplacement	€/an	8 826	7 955
Cotisations employeur (en % du salaire brut)*	%	31,1%	57,0%
Cotisations employeur en valeur absolue	€/an	8 490	17 669
Coût total annuel	€/an	44 616	54 352
Nombre de jours de travail effectif par an	j/an	216	220
Temps de conduite annuel	h/an	1 572	1 672
Kilométrage annuel		105 327	116 200
Coût de l'heure de conduite	€/h	28,38	32,51
Base 100 France		100	115
Coût kilométrique	€/km	0,42	0,47
Base 100 France		100	110

* cotisations sociales payés sur 108% du salaire brut pendant 11 mois par an en Belgique

Source : études CNR Europe

En conclusion, si le coût horaire d'un conducteur belge est 15 % supérieur à ce qui est connu en France, dans les entreprises belges, ce surcoût est atténué par une meilleure utilisation du matériel roulant, permis par la flexibilité du travail. Au final, cela ramène le coût kilométrique belge au même niveau qu'en France. Malgré tout, le secteur du TRM belge semble plus exposé que le secteur du TRM français face à l'émergence des pavillons à bas coûts. Façon de rappeler que les intérêts de Bruxelles, capitale de la Belgique, ne coïncident pas toujours avec les intérêts de Bruxelles, capitale de l'Union Européenne.