

ETUDES CNR EUROPE

Le TRM slovaque - résumé

Version du 4 juin 2012

La Slovaquie est entrée dans l'Union Européenne en 2004 en même temps que 7 autres pays d'Europe Centrale et d'Europe de l'Est et 2 pays insulaires. Suite à des réformes structurelles scrupuleusement suivies et des finances publiques sous contrôle, le pays a réussi à remplir les critères de Maastricht en 2007 avant d'adopter la monnaie unique dès le 1^{er} janvier 2009. Cet événement a accru la stabilité économique du pays et a affirmé sa légitimité économique au sein de l'Union Européenne.

Petit pays d'Europe Centrale, la Slovaquie occupe pourtant une place importante dans le TRM européen. Comme ses voisins polonais ou hongrois, elle se spécialise dans le TRM international et assure des liaisons entre ses partenaires européens occidentaux et les pays au-delà de ses frontières de l'Est, notamment l'Ukraine et la Russie.

Au niveau réglementaire, adhésion à l'UE oblige, la Slovaquie a harmonisé sa législation avec la réglementation européenne. L'entrée du pays dans l'espace Schengen, la levée des restrictions concernant la libre circulation des travailleurs et la fin de la période transitoire en matière de cabotage routier sont autant d'avancées qui ont rapproché le pays et son pavillon des marchés des anciens membres de l'Union. Au niveau social, certaines pratiques souvent observées dans les pays de l'Est laissent néanmoins penser que les règles communautaires, fondement d'une concurrence loyale, ne sont pas partout suivies. Qu'en est-il en Slovaquie ? L'étude complète du CNR sur le TRM slovaque de 52 pages, disponible sur le site internet du CNR : www.cnr.fr rubrique Etudes CNR Europe, apporte des réponses notamment à cette question. Pour tout renseignement complémentaire sur l'étude, vous pouvez joindre Alex Anil Ugurlu au CNR, a-ugurlu@cnr.fr.

Cadrage économique

L'économie slovaque dépend majoritairement de l'Union européenne. Elle a connu des taux de croissance très importants dans les années 2000 (jusqu'à plus de 10 % en 2007). Contrairement à la Pologne, l'économie slovaque a été relativement touchée par la crise économique de 2008-2009. Le pays a renoué avec des taux de croissance positifs à partir de 2010.

L'industrie s'est sensiblement développée durant ces dix dernières années. L'état slovaque a soutenu les investissements étrangers en la matière en leur fournissant des terrains à construire, des taux d'imposition très attractifs et des salaires maîtrisés. L'industrie lourde de l'acier, celle de l'automobile et de la chimie sont les secteurs phares de l'économie locale et assurent en grande partie les exportations du pays.

La Slovaquie est entrée dans la zone euro le 1^{er} janvier 2009. Avant l'adoption de l'euro, la monnaie nationale, la couronne slovaque, s'était rapidement appréciée et avait mécaniquement fait augmenter les salaires et le niveau de vie des slovaques. Cette adhésion a été rendue possible grâce à un contrôle rigoureux des comptes publics et une politique économique libérale menée par le secrétaire d'état chargé des finances du premier gouvernement Fico, Monsieur Peter Kažimir, qui est devenu en mars 2012 le vice premier ministre et ministre des finances du gouvernement Fico II. Un entretien avec M. Kažimir sur l'état de l'économie slovaque a été réalisé par le CNR et est disponible dans l'étude complète.

Côté infrastructures, la Slovaquie a hérité de peu d'autoroutes de l'ancienne Tchécoslovaquie. Après l'indépendance du pays au début des années 1990, les gouvernements successifs ont fait de la construction d'infrastructures routières une priorité pour le développement du pays. Conscients de la position de transit du pays entre les pays de l'Est et l'Union Européenne, les dirigeants ont entrepris le projet d'autoroute Est-Ouest reliant l'Ukraine à l'Autriche. Sa construction a rencontré des obstacles financiers mais le gouvernement actuel prévoit une mise en service en 2015.

Données de cadrage 2010

	Français	Slovaque	unité
TRM réalisé en UE par le pavillon national	182 193	27 575	millions de t.km
Transport ferré de marchandises (intérieur)	29 952	8 105	millions de t.km
Entreprises du secteur TRM*	36 286	8 146	
Tracteurs routiers du secteur TRM*	211 918	22 655	

*2009

Evolution du TRM des pavillons français et slovaque*

Transport Total								millions de t-km
Pavillon	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
France	212 201	205 284	211 445	219 212	206 304	173 621	182 193	
Slovaquie	18 527	22 566	22 212	27 159	29 094	27 705	27 575	
Transport National								millions de t-km
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
France	179 183	177 331	182 753	191 388	181 879	156 021	164 325	
Slovaquie	5 422	5 621	5 203	5 617	6 326	5 519	5 198	
Transport International								millions de t-km
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
France	33 018	27 954	28 692	27 824	24 425	17 600	17 868	
Slovaquie	13 105	16 945	17 009	21 542	22 768	22 187	22 377	

Source : Eurostat

* en UE + Norvège + Suisse + Liechtenstein

Sur le plan du TRM national, l'activité (en t.km) du pavillon slovaque représente un trentième du pavillon français sur son marché. Son volume est plutôt stable depuis l'entrée du pays dans l'UE. Sur le plan international, le TRM slovaque a dépassé le pavillon français en 2009 et continue sa progression. Comme les autres pavillons de sa région, la Slovaquie garde un avantage de compétitivité notamment lié à des coûts de revient bas. Le pavillon slovaque est aussi actif dans les pays voisins que sur les marchés lointains (France, Espagne, le Royaume-Uni,...).

L'organisation du secteur de TRM en Slovaquie

Il existe peu de statistiques concernant les entreprises de TRM slovaques. Selon les représentants du secteur, il y aurait eu 2 000 poids-lourds en Slovaquie au moment de la chute de l'ancien régime et 3 000 en 1993 lorsque le pays a obtenu son indépendance. La taille du secteur est estimée à 4 000 entreprises et 10 000 poids-lourds à la veille de l'entrée du pays dans l'UE.

En 2011, les entretiens avec les dirigeants des principales organisations professionnelles ont permis de comprendre les ordres de grandeur du pavillon slovaque. Selon l'organisation professionnelle CESMAD, membre de l'IRU, il y aurait près de 23 000 poids-lourds pour un total de 8 000 entreprises. CESMAD regroupe 1 500 entreprises dont le parc atteint 10 000 poids-lourds. Elle est l'organisation professionnelle principale du secteur et commande notamment des études ponctuelles à la Faculté des Transports de l'Université de Zilina, qui serviraient d'argumentaires lors des négociations avec le gouvernement ou les syndicats.

C'est une spécificité des pays de l'Est, les conducteurs indépendants occupent une place importante dans le TRM. Ils sont souvent classés en deux catégories : une première qui exerce le métier de conducteur sans être propriétaire de son véhicule. Dans ce cas, les conducteurs sont liés à une entreprise uniquement par le biais d'un « contrat de coopération » et louent le véhicule de la société. Dans la deuxième catégorie, ce sont des conducteurs artisans qui, dans la plupart des cas, sont de sous-traitants des grandes sociétés.

L'administration des transports slovaque est décentralisée. Dans chacune des 8 régions du pays, il y a une Direction Régionale des Transports qui abrite un Bureau des Transports Routiers chargé de l'organisation des examens de capacité professionnelle et de la délivrance des licences pour le transport international et autres autorisations. Les Directions Régionales fixent également le montant de la taxe à l'essieu, qui diffère donc de région en région.

Les coûts d'exploitation

L'étude présente une analyse des différents postes de coûts d'exploitation des entreprises de TRM slovaques. Cette analyse, réalisée au moyen d'entretiens dans des entreprises de transport, offre une possibilité de comparaison de coûts avec ceux observés en France.

Selon l'étude, les véhicules réalisent près de 30 000 km de plus en Slovaquie qu'en France (+ 25 %). Le nombre de jours d'exploitation est également supérieur. On constate qu'en Slovaquie le ratio semi-remorque/tracteur est relativement faible. Ces trois indicateurs ramènent le coût kilométrique d'un véhicule en dessous du niveau français bien que le prix d'achat du matériel et le coût de financement slovaques restent supérieurs à la France.

Le prix du carburant est supérieur à la moyenne française sur la même période. Les droits d'accises et l'important coût de raffinage expliquent cet écart. Les transporteurs slovaques utilisent systématiquement les autoroutes afin d'optimiser le temps de travail et de conduite. Cela leur permet ainsi d'économiser du carburant. Par conséquent, les coûts kilométriques du carburant des deux pays se rapprochent sensiblement.

Les postes de pneumatiques, de péages et d'assurance en valeurs absolues sont similaires dans les deux pays. L'exploitation intensive des véhicules en Slovaquie diminue donc mécaniquement le coût kilométrique de ces derniers. Le poste de coût pour lequel on observe un différentiel important est celui de l'entretien-réparations, notamment en raison d'un coût de main d'œuvre plus faible en Slovaquie. Rapporté au kilomètre, l'entretien-réparations est 3 fois plus onéreux en France qu'en Slovaquie.

Comparatif des coûts d'exploitation français et slovaque pour un PL 40 tonnes, valeurs décembre 2011

	unité	France	Slovaquie
Kilométrage annuel du véhicule	km	116 100	145 200
Nombre de jours d'exploitation	j/an	231	262
Ratio semi-remorque/tracteur		1,32	1,10
Coût d'un conducteur	€/an	46 402	23 494
Ratio conducteur/tracteur		1,07	1,10
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	14 078	15 077
Consommation moyenne aux 100 km	L/100 km	34,2	31,7
prix du carburant, décembre 2011	€/L	1,099	1,149
Coût du carburant	€/an	43 637	52 873
Pneumatiques	€/an	3 251	3 250
Entretien-réparations	€/an	8 243	3 400
Péages	€/an	8 367	8 667
Assurance (véhicule)	€/an	2 611	2 850
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	517	2234
Synthèse des coûts (hors coûts de structure)		130 354	114 194
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,123	0,786
Base 100 France		100	70
Coût rapporté au nombre de jours d'exploitation	€/j	566	436
Base 100 France		100	77

* prix du carburant au 19 décembre 2011, moyenne nationale, ristourne TIPP déduite

Les longs trajets, la spécialisation à l'international et le souci d'éviter des pannes incitent les entreprises à investir dans du matériel de transport plutôt neuf, fiable et dont le réseau d'entretien est répandu en Europe. Pour limiter l'envolée des coûts du matériel, les transporteurs économisent sur les options.

En ajoutant à ces coûts celui du conducteur, on obtient un coût de revient slovaque rapporté au kilomètre (hors coûts de structure) de 29 % inférieur au coût français.

Parmi les coûts de structure, qui n'ont pas pu être entièrement reconstitués, il est important d'évoquer deux taxes. La taxe à l'essieu, régionale, est élevée : plus de 2 500 € à Bratislava. L'écotaxe PL a été mise en place début 2010 et représente un coût de 0,19 € / km sur autoroute et de 0,14 € / km sur voie express ou route nationale pour un tracteur-semi 40T, euro 4 ou 5.

Conditions d'emploi et coût du personnel de conduite

L'économie slovaque est en phase de rattrapage. Les charges sociales, de 35,2 % pour l'employeur, y sont plus importantes qu'en France. Il existe un salaire minimum qui varie selon le niveau de responsabilité du métier. Pour les conducteurs, de niveau II, il est de 380 € par mois. Tous les compléments de salaire, hormis les frais de déplacement, sont soumis aux cotisations sociales.

La directive CE 2002/15 a été transposée dans la loi slovaque peu avant l'entrée du pays dans l'Union Européenne. Le temps de travail hebdomadaire est fixé à 40 heures par semaine par le code de travail mais peut être prolongé à 48 heures en moyenne en comptant les heures supplémentaires, ce qui permet aux

conducteurs d'atteindre le temps de travail maximum prévu par la réglementation européenne. En pratique, les conducteurs slovaques n'utilisent que les fonctions « conduite » et « pause » du chronotachygraphe dans leur pays. A l'étranger, ils déclarent respecter les règles européennes.

A défaut d'accord entre l'employeur et l'employé, les heures supplémentaires sont majorées de 25 %. Toutefois, les fiches de paie qui ont été présentées lors des entretiens ne font référence à aucune heure supplémentaire. En pratique, il semble que le temps de travail soit lissé d'un mois à l'autre de sorte qu'on évite toute majoration.

Les salariés ayant dépassé l'âge de 33 ans bénéficient de 25 jours de congés payés. Le taux d'impôt sur le revenu est de 19 % pour tout revenu au dessus de 296,60 € net par mois. Le nouveau gouvernement Fico II, en place depuis mars 2012, prévoit de relever le taux actuel à 21 % et de créer une seconde tranche de revenu qui sera imposée à 25 %.

Le salaire fixe mensuel accordé aux conducteurs est supérieur au salaire minimum mais varie en fonction de la localisation de l'entreprise. Cela va de 500 € - 650 € brut par mois à Bratislava à 400 € - 500 € dans l'Est du pays. La rémunération kilométrique existe encore, mais elle est loin d'être la norme et reste contenue aux régions de l'Est. Les frais de déplacement se situent à 45 € par jour pour des déplacements en Europe occidentale.

Le salaire fixe est souvent complété par de diverses primes. Dans le secteur du TRM, il est d'usage d'accorder une prime appelée « argent de poche », équivalente à 30 % des frais de déplacement. Cette prime est soumise aux charges sociales depuis le 1^{er} janvier 2011. Une série d'autres primes, souvent fonction du volume de travail, complètent la rémunération du conducteur. Sur les fiches de paie qui ont été collectées en Slovaquie, se trouve une liste non exhaustive de primes :

- La prime de week-end (entre 50 € et 100 € par dimanche passé à l'étranger)
- La prime de conduite nocturne (un total de 150 € par mois)
- La prime de conduite de plus de 10 000 km (70 € par tranche de 1 000 km, limité à 3 x 70 €)
- La prime de travail à l'atelier (selon la réparation réalisée)
- La prime en fonction du chiffre d'affaires
- La prime de Noël (entre 100 € et 250 €)
- La prime d'ancienneté (+ 10 % de salaire fixe tous les 3 ans jusqu'à une limite fixée par l'employeur)
- La participation des salariés aux bénéfices de la société...

Comparatif du coût du personnel de conduite en France et en Slovaquie, valeurs décembre 2011

	unité	France	Slovaquie
Salaire brut (primes diverses et heures supplémentaires comprises)	€/an	28 668	10 787
Indemnités de déplacement	€/an	8 560	8 910
Cotisations employeur (aides Fillon déduites)	%	32,0	35,2
Coût total annuel	€/an	46 402	23 494
Nombre de jours de travail effectif par an	j/an	216	238
Temps de travail annuel	h/an	2 123	2 411
Temps de conduite annuel	h/an	1 599	1 935
Kilométrage annuel		108 505	132 000
Coût de l'heure de travail	€/h	21,86	9,74
Base 100 France		100	45
Coût de l'heure de conduite	€/h	29,03	12,14
Base 100 France		100	42
Coût kilométrique	€/km	0,43	0,18
Base 100 France		100	42

Selon les estimations du CNR, le coût de l'heure de conduite en Slovaquie n'atteint que 42 % du coût français, il se trouve néanmoins un peu au-dessus de celui de ses voisins. En Europe Centrale, où les pratiques sont souvent considérées comme étant à la marge de la légalité du point de vue européen, la Slovaquie fait figure de bon élève grâce à son système social en construction, un salaire minimum, certes bien en dessous des normes occidentales mais largement majoré par le biais de primes, et une volonté politique de rattrapage non seulement économique mais aussi fiscal et social.