

ETUDES CNR EUROPE

Le TRM en République Tchèque

Version du 10 octobre 2010

Aujourd'hui, le TRM tchèque occupe une place de plus en plus importante dans l'activité du TRM en Europe. Le dynamisme de son activité internationale est dû, en partie, à sa position stratégique au cœur de l'Europe et aux investissements de l'Union Européenne dans les programmes de coopération transfrontalière qui couvrent désormais la quasi-totalité du territoire national. Pays de transit pour le transport européen, la République Tchèque dispose d'un réseau routier dense et bien développé. Il assure principalement la liaison Ouest-Est européen. Les transporteurs routiers tchèques sont en effet très présents sur le marché de TRM entre les principaux ports allemands, Hambourg et Brême, et les pays de l'Europe Centrale et de l'Europe de l'Est.

Afin de mettre à jour ses connaissances sur le TRM tchèque, le CNR a décidé de lui consacrer une étude. Cette mission a été confiée aux experts Patrice Salini et Sandrine Vanel. L'étude complète de 51 pages est disponible sur le site internet du CNR : www.cnr.fr rubrique Etudes CNR Europe. Le présent document propose une synthèse en soulignant les points importants de l'étude et en les comparant au TRM français.

Le secteur du TRM en République Tchèque

Contrairement au pavillon français, la part du transport international dans le transport total du pavillon tchèque augmente significativement alors que son transport national stagne. En 2008, le transport international du pavillon tchèque pesait 1,5 fois celui de la France. Les échanges avec leurs voisins allemands représentent 41 % des flux routiers à l'exportation et 43 % à l'importation. Avec 14 % des flux routiers de marchandises, la Slovaquie, l'autre république issue de l'ex-Tchécoslovaquie, est le deuxième marché du pavillon tchèque. La part de la France dans l'activité internationale du pavillon tchèque est de 4 %. Une des particularités du secteur de TRM en République Tchèque est l'essor de son transport entre pays tiers. En conséquence, l'activité internationale du pavillon n'est pas seulement liée aux seuls échanges du pays.

Evolution du TRM des pavillons français et tchèque

Transport Total		millions de t-km						
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
France	204 359	203 608	212 201	205 284	211 445	219 212	206 304	
Rép.Tchèque	43 674	46 535	46 011	43 447	50 376	48 141	50 877	
Transport National		millions de t-km						
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
France	169 742	170 896	179 183	177 331	182 753	191 388	181 930	
Rép.Tchèque	16 318	17 362	16 046	15 518	16 082	15 831	15 748	
Transport International		millions de t-km						
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
France	34 617	32 712	33 018	27 954	28 692	27 824	24 310	
Rép.Tchèque	27 356	29 172	29 965	27 929	34 294	32 310	35 129	

Source : Eurostat et CSU (Office Tchèque de Statistiques)

D'après les chiffres officiels de CSU (Office Tchèque de Statistiques) de 2008, il y aurait plus de 36 000 entreprises de TRM en République Tchèque, soit autant qu'en France. Selon les estimations d'Eurostat, le nombre d'entreprises de TRM serait plus proche de 26 000. Le nombre de personnes occupées dans le TRM est compris entre 158 135 d'après la CSU et 103 372 selon les estimations d'Eurostat. Le nombre de personnes occupées par entreprise est donc 3 fois moins important en République Tchèque qu'en France.

Données de cadrage 2008

	France	Rép. Tchèque	unité
TRM réalisé par le pavillon national	206 304	50 877	millions de t.km
t.km fer marchandises	40 627	15 437	millions de t.km
t.km voies navigables	7 500	863	millions de t.km
Entreprises du secteur TRM	35 230*	36 070	
Tracteurs routiers du secteur TRM*	140 733	20 915	
Camions porteurs du secteur TRM*	72 956**	78 678**	

*2007

** PTAC de plus de 3,5T pour la France; Charge Utile de plus de 3T pour la République Tchèque

Quant au nombre de véhicules, la CSU recense 20 915 tracteurs routiers en 2007 et 30 000 semi-remorques de charge utile de plus de 20 tonnes.

En moyenne, les entreprises de TRM sont 3 à 4 fois plus petites qu'en France. Selon les experts, les entreprises tchèques seraient généralement « sous-traitantes d'opérateurs-organisateur de transport », ce qui explique leur taille relativement petite. De même, le chiffre d'affaires moyen annuel des entreprises de TRM tchèques est de l'ordre de 288 000 €, soit 3,7 fois moins qu'en France. Rapporté à la tonne-kilomètre, le chiffre d'affaires se rapproche étonnamment du niveau français. Cependant, les statistiques officielles ne nous permettent pas d'isoler les effets de la sous-traitance ni le poids des activités hors TRM dans les calculs.

De manière générale, les experts soulignent que la République Tchèque rattrape très vite le niveau de vie économique moyen en Europe. D'après une étude d'Eurostat de 2007¹ sur le niveau des salaires dans les pays membres de l'Union, la République Tchèque a atteint en 2007 un niveau de salaire moyen proche de celui du Portugal. Le salaire minimum tchèque de 8 000 CZK, soit près de 327 € en octobre 2010, reste indicatif dans la mesure où seulement 2 % des salariés tchèques sont rémunérés au salaire minimum. En France, le SMIC concerne 16,8 % des salariés. Le niveau de vie moyen des Tchèques exprimé en PPA (Parité de Pouvoir d'Achat) équivaldrait désormais à 75 % du niveau de vie moyen européen contre seulement 50 % en 2004. Cependant, il est important de noter que les disparités régionales persistent avec un niveau de salaire moyen 1,5 fois plus important dans la région de Prague que dans les provinces de l'Est.

Les coûts d'exploitation

En République Tchèque, il semble qu'il n'y ait pas d'organisme de type CNR étudiant les coûts d'exploitation des entreprises de TRM. D'ailleurs, le rapport est peu disert sur les coûts d'exploitation des véhicules. Dans le cadre du marché unique européen et considérant que le secteur de TRM tchèque y est complètement intégré depuis l'entrée du pays dans l'UE en 2004, on peut estimer que le coût d'achat des véhicules, leur amortissement, le coût des pneumatiques et celui des entretien-réparations sont similaires à ce que l'on observe en France. Le gazole y est 6 % plus cher² et il n'y a pas de remboursement partiel de l'accise portant sur le carburant. Concernant les péages, la République Tchèque a été un des premiers pays européens à mettre en place un système de péage kilométrique et électronique non seulement sur son réseau autoroutier mais aussi sur les voies express et certaines routes nationales. Au vu des barèmes de péage 2010 affichés sur le site de la Direction des routes et autoroutes tchèque³ et de l'étendu du réseau payant, le coût des péages au kilomètre supporté par les transporteurs tchèques nous semble plus important qu'en France.

Concernant la fiscalité, les impôts directs tels que l'IS (19 %) et l'IR sont plus bas en République Tchèque qu'en France. Pourtant, les impôts indirects (droits d'accises, TVA (20 %), taxe à l'essieu, etc.) sont conséquents, et ils modéreraient la distorsion de concurrence. Le rapport consacre une partie très détaillée sur la fiscalité en République Tchèque (pages 29 à 39).

Conditions d'emploi et coût du personnel de conduite

Le droit commun du travail définit 40 heures de travail hebdomadaires. Pour harmoniser le temps de travail et de conduite de ses conducteurs avec la réglementation européenne, la République Tchèque a transposé la

¹ Eurostat, Statistics in focus, Population and social conditions, 71/2007, Minimum wages 2007, Variations from 92 to 1572 euro gross per month

² Source CNR, www.cnr.fr, rubrique Prix Gazole Europe

³ www.mytocz.cz

directive européenne CE 2002/15 dès 2005. Le règlement CE 2006/561 est en vigueur depuis 2008. Le décret n°589/2006 et l'arrêté de la cour constitutionnelle tchèque n° 116/2008, en complément de la réglementation européenne, précisent que, unilatéralement, l'employeur peut exiger 8 heures supplémentaires par semaine et ce pour un total de 150 heures par année civile. Toutefois, le droit commun du travail ajoute que l'employeur et l'employé peuvent s'accorder sur un nombre d'heures supplémentaires allant au-delà de cette limite annuelle, sans pour autant dépasser une moyenne de 8 heures par semaine sur 52 semaines. Donc, le plafond de temps de travail prévu dans le règlement CE 2006/561 peut être atteint (48h/semaine en moyenne sur longue période).

Les heures supplémentaires sont majorées de 25%. Travailler le samedi, le dimanche, la nuit ou en conditions pénibles ou dangereuses génère une prime de 10 % « minimum » par rapport au revenu horaire. Selon les experts, la flexibilité du temps de travail serait un facteur de motivation important en République Tchèque et les employeurs auraient tendance à permettre à leurs salariés une grande souplesse dans l'organisation de leur travail.

Il y a 12 jours fériés en République Tchèque. La loi impose un minimum de 4 semaines de congés payés. Dans la pratique, les employeurs octroieraient une cinquième semaine de congés comme facteur de motivation. Le travail pendant un jour férié doit être compensé par un jour de congé ou par le paiement d'une prime.

Concernant la rémunération, la situation tchèque est singulière dans la mesure où sa monnaie s'apprécie régulièrement face à l'euro. Cela augmente mécaniquement le salaire des conducteurs exprimé en euro. Le salaire moyen brut d'un conducteur de poids lourd de longue distance serait de 22 000 CZK, soit près de 900 € en octobre 2010 contre 850 € en mars 2010, date de réalisation de l'étude. D'après les experts, les entreprises étrangères ont tendance à proposer un salaire mensuel brut d'environ 1 000 €. Dans la précédente étude du CNR, les experts ont relevé que le salaire proposé par les entreprises étrangères en 2005 pour la même catégorie de conducteur était de 560 €.

Il faut noter que les cotisations sociales patronales s'élèvent à 34 % du salaire brut. Le salaire des conducteurs est presque doublé par des frais de déplacement estimés à 800 € / mois. En additionnant ces composantes, on arrive à un coût salarial par conducteur et par an de 25 680 € en République Tchèque contre 45 247 € en France⁴. En moyenne annuelle, un conducteur tchèque coûterait à son entreprise 43 % moins qu'en France.

Comparaison des coûts du personnel de conduite

		France Observations CNR, valeurs 2009	République Tchèque Etude 2010, valeurs 2009
Rémunération mensuelle (primes incluses)	€/ mois	2 292	1 000
Charges patronales (Fillon déduit)	%	32,2	34,0
Frais de déplacement	€/ an	8 897	9 600
Coût total annuel	€/ an	45 257	25 680
Base 100 France		100	57

Le rapport ne donne pas d'éléments précis sur le temps de travail ou de conduite effectifs d'un conducteur tchèque. Toutefois, la réglementation TRM sur les heures supplémentaires permet d'exploiter intégralement le règlement CE 2006/561 et l'application stricte de la directive CE 2002/15 permet d'envisager des temps de conduite inatteignables en France.

Au final, les conditions d'exploitation et le coût de revient hors conducteur en République Tchèque semblent se rapprocher du niveau français. Le principal différentiel de compétitivité repose certainement sur le coût du personnel de conduite. Cet écart devrait s'atténuer dans les prochaines années en raison, d'une part, de l'appréciation continue de la monnaie tchèque contre l'euro et d'autre part, du phénomène de rattrapage du niveau de vie moyen européen, réalité forte dans le cas de la République Tchèque.

Rappelons également l'existence d'une fiche République Tchèque standard disponible sur notre site. Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez joindre M. Anil Ugurlu au CNR, a-ugurlu@cnr.fr.

⁴ Source CNR, Enquête LD 2009, conducteur à temps plein conduisant >122 000 km