

ETUDES CNR EUROPE

Le TRM bulgare - résumé

Version du 15 décembre 2016

La Bulgarie est l'un des membres les plus récents de l'Union européenne. Le pays, en queue de peloton en termes économiques, se développe pourtant à grande vitesse, profitant de l'effet de rattrapage au sein de l'Union. Son économie en général, toujours fragile, mais plus particulièrement son secteur des transports, visent une fonction de trait d'union entre l'Occident et l'Orient, liant notamment l'Europe, UE et hors UE, avec le Moyen-Orient.

Le pavillon TRM bulgare, très dynamique, profite de l'ouverture des frontières depuis l'adhésion du pays à l'Union européenne. Le secteur du TRM se positionne comme un levier de croissance économique et un symbole de l'ancrage du pays à l'Ouest. Mais, il souffre de sa position périphérique à l'extrémité sud-est de l'Union, ainsi que de la faiblesse des marchés intérieurs bulgare et voisins. Le pavillon bulgare, historiquement fort au Moyen-Orient, semble néanmoins s'être adapté au nouvel environnement politico-économique du pays, si l'on en juge par les statistiques en la matière.

Comment le pavillon bulgare surmonte-t-il les difficultés liées à son éloignement du centre de l'Union ? Comment a-t-il réagi pendant la dernière crise économique de 2008 ? Où se trouve le secret de sa réussite à l'international face à de grands pavillons historiques comme les pavillons allemands ou espagnols ? Où se situe-t-il par rapport aux autres pavillons de l'Est qui sont pourtant plus proches des régions de production et de consommation de l'Ouest ? Quelles sont ses forces, comment gère-t-il ses faiblesses ?

Pour répondre à ces questions, le CNR a réalisé en 2016 sa première étude en Bulgarie. Le rapport complet, disponible sur le site internet du CNR, www.cnr.fr, rubrique Publications/Europe, a été réalisé en partenariat avec le cabinet d'études Moreus.

Le présent document propose une synthèse des points importants de l'étude, établit une comparaison avec le TRM français et permet, par harmonisation des méthodes de calcul, une comparaison avec d'autres pavillons européens étudiés également par le CNR depuis une dizaine d'années. Pour tout renseignement complémentaire sur les études Europe du CNR, vous pouvez contacter Alex Ugurlu au CNR, a-ugurlu@cnr.fr.

Cadrage économique et infrastructures de transport

Très appauvrie par des années de communisme, puis touchée par l'instabilité politique dans les Balkans, la Bulgarie s'est définitivement tournée vers l'Ouest dès la fin des années 1990. Conscient de ses faiblesses, le pays a fait le pari d'intégrer l'Union européenne, dont les standards étaient bien loin des réalités locales au départ.

Pendant le processus d'intégration, la Bulgarie a dû rapidement réformer de fond en comble sa réglementation, éliminer la corruption et donner à son économie les moyens de s'adapter au nouvel environnement libéral du marché unique européen. Elle a définitivement adhéré à l'Union en 2007, en même temps que son voisin roumain. Le pays réalise aujourd'hui près de deux tiers de son commerce extérieur avec d'autres membres de l'Union européenne et compte notamment sur des investisseurs privés européens pour se développer davantage.

La plus grande faiblesse structurelle du pays est le vieillissement de sa population et l'exode des jeunes vers les pays de l'Ouest. La Bulgarie comptait 8,7 millions d'habitants en 1990 à la fin du régime communiste contre 7,2 millions actuellement, soit une baisse de près de 20 %.

En matière d'infrastructures de transport, le pays a fait un effort considérable pour finaliser la construction des axes routiers majeurs est-ouest. Il projette pour l'avenir de relier la Roumanie à la Grèce (axe nord-sud) et aspire à devenir un carrefour régional important. En revanche, une grande partie des autres infrastructures reste en état médiocre, ce qui limite le développement de tous les modes de transport.

L'économie du pays est organisée autour de la capitale Sofia mais d'autres centres tels que Burgas et Varna (les deux premiers ports bulgares sur la Mer Noire), notamment touristiques et portuaires, commencent à attirer des investissements.

Evolution de l'activité et organisation du TRM en Bulgarie

Le TRM est un secteur en plein essor en Bulgarie. Malgré les difficultés économiques que le pays a traversées pendant la crise de 2008 (-4,5 % de taux de croissance), son secteur du TRM n'a jamais cessé de croître. Depuis la fin de la crise en 2011, la croissance du secteur s'accélère et des tensions sur le marché du travail des conducteurs se font sentir.

D'une part, on observe un important fléchissement du TRM national entre 2008 et 2010. Le TRM national retrouve son niveau d'avant-crise en 2013 mais stagne depuis. De l'autre, le transport international du pavillon bulgare bat tous les records. L'activité internationale du pavillon bulgare a été multipliée par 3 en 7 ans entre 2008 et 2015, tandis que celle du pavillon français a été divisée par deux sur la même période.

Evolution du TRM* des pavillons français et bulgare								
Transport Total								millions de t.km
Pavillon	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
France	206 304	173 621	182 193	185 685	172 445	171 472	165 225	153 580
Bulgarie	15 322	17 742	19 433	21 214	24 372	27 097	27 854	32 297
Transport National								millions de t.km
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
France	181 879	156 021	164 325	168 242	156 449	155 712	151 112	141 242
Bulgarie	7 122	6 306	6 120	6 518	6 286	7 192	6 826	7 132
Transport International								millions de t.km
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
France	24 425	17 600	17 868	17 443	15 996	15 760	14 113	12 339
Bulgarie	8 200	11 436	13 313	14 696	18 086	19 905	21 027	25 125

* en UE + Norvège + Suisse + Liechtenstein

Source : Eurostat

Concernant l'organisation du secteur « transport et entreposage », il compte un peu moins de 20 000 entreprises et plus de 150 000 actifs. Près de deux tiers de ces acteurs pourraient être attribués au seul secteur TRM. Deux organisations professionnelles, NSBS et AEBTRI, défendent les intérêts du secteur. Les syndicats de travailleurs ont un poids assez faible.

Le fait marquant de l'étude 2016 sur le TRM bulgare touche l'organisation des flux. En effet, la Bulgarie ayant comme voisins à l'ouest, la Serbie et la Macédoine, non-membres de l'UE, les transporteurs bulgares contournent ces pays par le nord afin d'éviter les contrôles douaniers et les pertes de temps. Ainsi, ils traversent la Roumanie pour continuer vers la Hongrie avant d'atteindre les pays de l'Ouest de l'Europe. A l'est, la Turquie voisine, avec son imposant marché intérieur, multiplierait « artificiellement » les contrôles routiers et les tracasseries administratives pour protéger son marché et accaparer la route vers le Moyen-Orient, jadis le marché privilégié des transporteurs bulgares. Face à ces contraintes, les transporteurs bulgares se sont spécialisés dans le transport entre pays tiers, plus précisément entre les 6 ou 7 pays les plus développés de l'Union européenne, tous à l'Ouest. Ainsi, les camions bulgares ne rentrent que 4 ou 5 fois par an à leur base, en général pour leur entretien et pour des formalités administratives comme le contrôle technique. Ils sont exploités sur les marchés les plus porteurs, dont les propres pavillons souffrent souvent d'un manque de compétitivité en raison du fort différentiel de coût de la main d'œuvre, à l'image de la France par exemple. Les conducteurs font de grandes tournées européennes qui durent jusqu'à 3 mois. Ils sont parfois acheminés par avion pour leur repos et remplacés par d'autres conducteurs sans que le véhicule rentre en Bulgarie.

Il est aussi important de noter que la plupart des grands transporteurs de l'Ouest sont présents sur le sol bulgare via leurs filiales et assurent une grande partie de l'investissement dans le secteur. Ces filiales, qui bénéficient des avantages fiscaux bulgares avec des véhicules immatriculés en Bulgarie conduits par des conducteurs bulgares, s'imposent peu à peu en activité internationale à l'Ouest au détriment des pavillons locaux. Dans un marché européen unique libéralisé qui propose des ouvriers moins chers qu'en Chine, une telle délocalisation compétitive est inéluctable.

Les conditions et coûts d'exploitation

Les données suivantes sur les conditions et coûts d'exploitation d'une entreprise type du TRM en Bulgarie sont issues des entretiens réalisés avec des transporteurs installés dans diverses provinces du pays et des conducteurs bulgares. Ces résultats sont ensuite comparés aux observations du CNR en France.

En Bulgarie, les véhicules sont souvent achetés en modèle de base ou avec peu d'options et exploités de façon intensive. Le kilométrage annuel atteint des records, plus de 150 000 km par an avec un seul conducteur à bord, jusqu'à 190 000 km par an si son exploitant a recours au double équipage. Les véhicules sont souvent acquis en leasing sur des contrats de 5 ans avec option d'achat. L'option d'achat est activée dans la quasi-totalité des cas rencontrés, permettant aux transporteurs de garder leurs véhicules encore 3 ans. Les taux d'intérêt sont relativement faibles dans la région, autour de 2,5 à 3 %. Les véhicules sont exploités jusqu'à un kilométrage d'environ 1 200 000 km, limite à partir de laquelle ils sont revendus sur le marché intérieur bulgare ou dans d'autres pays de l'Est de l'Europe pour être exploités au niveau domestique.

Après le coût de détention des véhicules, le coût de l'entretien-réparations apparaît également peu élevé. Ceci se justifie par le coût très bas de la main d'œuvre en Bulgarie où les véhicules sont révisés et entretenus régulièrement à chaque fois qu'ils rentrent à leur base. Les grands transporteurs possèdent souvent leurs propres ateliers et les petits se réunissent pour financer un atelier commun. En règle générale, ils essaient d'éviter les coûteuses réparations chez les constructeurs.

Parmi les autres coûts, le personnel de conduite constitue le principal avantage comparatif du pavillon bulgare grâce à un coût du personnel par véhicule trois fois moins élevé qu'en France. L'écart se creuse encore plus sur les marchés belge, hollandais, italien où les transporteurs bulgares sont très actifs.

En ce qui concerne la gestion du carburant, les transporteurs bulgares ne s'approvisionnent que partiellement dans leur pays en raison de leur organisation. Pendant les grandes tournées européennes à l'Ouest, les transporteurs bulgares privilégient, autant que possible, les pays où le carburant est le moins cher, comme au Luxembourg. Ce n'est toutefois pas toujours possible et des approvisionnements plus chers comme en Allemagne entrent aussi dans leur « panier moyen ». En l'absence de statistique sur le coût du carburant pour le pavillon bulgare, le tableau comparatif ci-dessous retient un coût unitaire identique pour les deux pavillons, correspondant à une situation médiane en Europe.

Enfin, la taxe à l'essieu est particulièrement onéreuse en Bulgarie. Son montant peut avoisiner les 2 000 euros dans certaines municipalités.

Comparatif des conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, valeurs 2015			
	unité	France	Bulgarie
Kilométrage annuel du véhicule	km	114 970	150 600
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	230	262
Ratio semi-remorque/tracteur		1,38	1,30
Coût d'un conducteur	€/an	46 744	15 859
Ratio conducteur/tracteur		1,07	1,07
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	14 694	10 535
Consommation moyenne aux 100 km	litres	32,1	30
coût unitaire du carburant, moyenne 2015*	€/litre	0,914	0,914
Coût du carburant	€/an	33 724	41 286
Pneumatiques	€/an	3 219	4 400
Entretien-réparations	€/an	8 692	3 800
Péages et vignette	€/an	9 036	13 000
Assurance (véhicule)	€/an	2 239	3 000
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	516	1 254
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		122 136	94 244
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,06	0,626
Base 100 France		100	59

*moyenne annuelle après récupération partielle des droits d'accises en France. Coût unitaire identique retenu pour les deux pavillons.

Source : études CNR Europe

Conditions d'emploi et coût du personnel de conduite

Le salaire minimum bulgare est de 214 euros brut par mois, soit le salaire minimum le plus bas de l'Union européenne. Les conducteurs bulgares bénéficient d'une légère augmentation sectorielle qui relève leur salaire minimum à près de 220 euros. Si les salaires des conducteurs sont souvent déclarés à ce strict minimum en province, ils peuvent être doublés dans les régions urbaines de Sofia, Plovdiv, Burgas ou Varna. En plus de ce salaire très bas, les transporteurs bulgares accordent de faibles primes annuelles, généralement pour récompenser les meilleurs conducteurs.

Le salaire brut d'un conducteur bulgare est fortement complété par des indemnités de déplacement comme dans beaucoup de pays de l'Est de l'Europe. Le minimum journalier légal des indemnités de déplacement est de 27 euros. Les cotisations sociales et l'impôt sur le revenu ne s'appliquent pas sur les indemnités de déplacement jusqu'au plafond de 54 euros par jour. Les conducteurs routiers touchent donc entre 35 et 48 euros d'indemnités par jour, généralement sur 6 jours par semaine ou 25 jours par mois. Elles peuvent être calculées selon le kilométrage réalisé par le conducteur (usuellement au taux de 0,08 à 0,09 euro par km) ou accordées en forfait journalier de conduite.

Selon les estimations du CNR, le montant mensuel des indemnités de déplacement d'un conducteur bulgare travaillant exclusivement à l'international s'élève à 1 050 euros, soit trois fois le montant du salaire fixe. Les cotisations sociales à la charge de l'employeur de 18,5 % s'appliquent donc uniquement sur un quart de la rémunération du conducteur et représentent près de 56 euros par mois sur une rémunération totale de 1 350 euros, soit un taux apparent de 4,1 %.

En ce qui concerne les conditions de travail, les conventions collectives étant inexistantes dans le secteur du TRM, les conducteurs routiers sont essentiellement soumis aux règles sociales générales et spécifiques bulgares et européennes. Leur temps de travail est souvent maximisé, soit 48 heures par semaine en moyenne, tout comme le temps de conduite de 90 heures sur 2 semaines consécutives. A ce rythme, les conducteurs bulgares réalisent chaque année 1 978 heures de conduite, travaillent 242 jours, sur près de 46 semaines et conduisent plus de 140 000 km.

Il est important de noter que les tensions sur le marché du travail des conducteurs poussent les rémunérations vers le haut. Dans ce marché très fluide et concurrentiel, certains employeurs accordent des indemnités de déplacement journalières élevées pour attirer les conducteurs, mais ensuite refusent de les verser lorsque le véhicule est à l'arrêt, laissant les conducteurs sans revenu pendant plusieurs jours sur les parkings à travers l'Europe, les obligeant à chercher du fret pour reprendre la route.

Comparatif du coût du personnel de conduite en France et en Bulgarie, valeurs 2015			
	unité	France	Bulgarie
Salaire brut (primes diverses et heures supplémentaires comprises) soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	29 136	3 636
Indemnités de déplacement et autres éléments de rémunération non soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	8 780	11 550
Taux de cotisations employeur (en % du salaire brut)*	%	30,3%	18,5%
Cotisations employeur en valeur absolue	€/an	8 828	673
Coût total annuel	€/an	46 744	15 859
Nombre de jours de travail effectif par an	j/an	215	242
Temps de conduite annuel	h/an	1 544	1 978
Kilométrage annuel		107 449	140 800
Coût de l'heure de conduite	€/h	30,27	8,02
Base 100 France		100	26
Coût kilométrique	€/km	0,44	0,11
Base 100 France		100	26

* après les réductions Fillon en France.

Source : études CNR Europe

Cette première étude du CNR dans les Balkans révèle un secteur en croissance effrénée qui se trouve parfois dans des situations de « jungle » sociale. Les transporteurs bulgares sont en tête de la course à la baisse des coûts du transport et arrivent à obtenir un coût kilométrique de près de 0,65 euros, soit environ la moitié de ce qu'on observe en France. Ainsi, ils occupent une part de marché de plus en plus importante à l'Ouest, ce qu'on retrouve dans les statistiques d'activité du pavillon.