

ETUDES CNR EUROPE

Le TRM portugais - résumé

Version du 15 janvier 2015

Situé à l'extrême Sud-ouest de l'Europe, le Portugal est un pays qui a su se développer rapidement depuis son entrée dans l'Union Européenne en 1986. Avec l'aide de l'Union Européenne, le pays s'est modernisé, se dotant d'infrastructures performantes. En revanche, l'économie portugaise, qui repose largement sur les exportations, a été sévèrement touchée par la crise économique de 2008. Placé sous surveillance des pouvoirs économiques européens et internationaux, le pays a remonté la pente et renoué avec la croissance vers mi-2014. Durant ce long processus de réajustement économique visant à rétablir la compétitivité de l'économie portugaise, les mesures douloureuses ont essentiellement touché les salariés.

Sorti du plan d'aide de la troïka le 17 mai 2014, le Portugal n'a pourtant pas tout à fait retrouvé son niveau économique d'avant-crise. Certains secteurs, dont le TRM, semblent encore très fragiles. Après des années de morosité économique et de plans d'austérité, comment s'en sort le TRM portugais ? Face à la concurrence des pays de l'Est de l'Europe, le pavillon portugais arrive-il à regagner des parts de marché en Europe ?

Pour répondre à ces questions et mettre à jour son étude du TRM portugais de 2002, le CNR a réalisé une étude de terrain entre les mois de mai et de novembre 2014. La nouvelle étude sur le TRM portugais dessine un portrait du secteur sur le plan économique, fiscal et social.

La version 2014 de l'étude du TRM portugais a été réalisée en partenariat avec l'expert en transports Philippe Auquière 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.

Cadragé économique et infrastructures de transport

Petit pays de 11 millions d'habitants, le Portugal n'a qu'un seul voisin, l'Espagne, avec qui il partage la frontière la plus ancienne de l'Europe, qui n'a pratiquement pas changé depuis 1297. Le territoire portugais comprend également les archipels des Açores et de Madère, au large du pays, dans l'océan Atlantique. Ces territoires ont une réglementation spécifique qui n'a pas été détaillée dans l'étude TRM Portugal.

Souvent cité parmi les économies développées de l'Ouest de l'Europe, l'économie portugaise n'a, en réalité, pas atteint la moyenne européenne et elle demeure largement soutenue par l'Union Européenne à travers des fonds de cohésion. Longtemps tirée par l'agriculture et la pêche, l'économie portugaise ne repose sur ces deux secteurs qu'à hauteur de 4 % aujourd'hui, contre 25 % dans les années 1960. Désormais, le secteur des services occupe une place très importante dans l'économie du pays, réalisant près de 65 % du PIB et employant plus de 50 % de la population active. Le secteur financier (banques et assurances) a pris une place relativement importante dans l'économie du pays depuis les privatisations des années 1990. Le tourisme, le transport et la grande distribution sont aussi développés.

Concernant l'industrie, les secteurs à forte valeur ajoutée, dont la fabrication des machines et outils, la métallurgie, l'automobile, le bois et l'agroalimentaire, connaissent un développement important grâce aux investissements en provenance de l'Europe au détriment des secteurs traditionnels, comme le textile, qui semblent pénalisés par la concurrence des pays asiatiques.

Au niveau des infrastructures, le pays possède un réseau autoroutier complet et récent. Les routes sont jugées de bonne qualité et bien entretenues. Les voies ferrées couvrent une large partie du territoire mais manquent d'investissement pour se moderniser et passer à la grande vitesse. Les aéroports principaux, ceux de Lisbonne et Porto, connaissent une augmentation quasi constante du nombre de passagers, soutenue par le développement du tourisme et par les allers-retours de la diaspora portugaise en Europe. Le maritime est considéré comme un secteur stratégique mais le pays ne possède pas encore de port majeur pouvant peser dans le commerce mondial. Néanmoins, le port de Sines, le plus important du pays, a récemment été élargi et voit son activité progresser. Il faut aussi noter que le pays est l'un des plus avancés en Europe dans le domaine des énergies renouvelables, dont la part dans la production d'électricité approche les 70 %.

Le pays bénéficie d'investissements directs étrangers qui peuvent monter jusqu'à 40 milliards d'euros par an (un quart du PIB). Ils proviennent pour plus de 95 % d'autres pays de l'UE, dont la France pour 18,2 %.

Un des points faibles de l'économie portugaise est le chômage qui est passé de 4 % fin 2000 à plus de 17 % en 2013. Depuis, il est en baisse. En octobre 2014, il s'établissait à 13,4 % selon Eurostat.

Evolution de l'activité et organisation du TRM au Portugal

Depuis 2008, le TRM portugais est en baisse continue sur l'activité nationale. En 2013, cette activité ne représente plus que 53 % de son sommet de 2007. Les organismes locaux expliquent ce phénomène par le ralentissement des exportations et la baisse conséquente de la demande intérieure depuis le début de la crise économique en 2008.

En revanche, l'activité internationale a su rester prédominante en s'adaptant. Après une baisse de près de 24 % entre 2007 et 2009, elle a renoué avec la croissance en 2010, et en 2013 elle a retrouvé le niveau d'avant-crise. Cette activité bénéficie de la modération salariale qui a été mise en place par le gouvernement portugais, ayant comme effet immédiat une amélioration de la compétitivité du pavillon à l'échelle européenne. L'international dépasse le niveau du pavillon français en valeur absolue. Il pèse 73 % de l'activité du pavillon portugais, contre 9 % pour la France (cf. tableau ci-après).

Evolution du TRM* des pavillons français et portugais								
Transport Total millions de t.km								
Pavillon	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
France	211 445	219 212	206 304	173 621	182 193	185 685	172 445	171 472
Portugal	44 835	46 203	39 091	35 808	35 360	36 453	32 935	36 555
Transport National millions de t.km								
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
France	182 753	191 388	181 879	156 021	164 325	168 242	156 449	155 712
Portugal	17 540	18 319	17 114	14 424	12 881	12 673	11 180	9 773
Transport International millions de t.km								
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
France	28 692	27 824	24 425	17 600	17 868	17 443	15 996	15 760
Portugal	27 295	27 884	21 977	21 384	22 487	23 780	21 754	26 783

* en UE + Norvège + Suisse + Liechtenstein

Source : Eurostat

Le secteur du TRM au Portugal compte quelque 7 800 entreprises et plus de 50 000 véhicules. Les principales organisations professionnelles sont l'ANTRAM (représentant plus de 3 000 entreprises) et l'ANTP. L'Institut pour la mobilité et les transports terrestres (IMT-IP), rattaché au ministère de l'économie, s'occupe de la délivrance des licences, de la formation et du contrôle technique.

Les entreprises du TRM sont souvent des petites structures ayant la forme légale de LDA (équivalent de la SARL en France). Près de 3 300 entreprises portugaises du TRM ont 1 ou 2 véhicules. La part des entreprises ayant jusqu'à 9 véhicules est de 85 %. Elles ont pour la plupart des activités diverses et se focalisent de plus en plus sur l'international. Parmi les conducteurs, on trouve très largement des Portugais mais aussi des conducteurs roumains, ukrainiens et brésiliens. Le fait que le recrutement des conducteurs étrangers est facilité aurait un effet de pression négatif sur les rémunérations, maintenant les salaires de base proche du minimum conventionnel.

La sous-traitance est plutôt peu développée au sein du secteur portugais. En revanche, nombre de transporteurs portugais travaillent pour des affréteurs espagnols, principalement basés à Irun, à la frontière entre l'Espagne et la France.

Les conditions et coûts d'exploitation

Dans le cadre de ses études internationales, le CNR organise des entretiens avec des transporteurs locaux afin d'estimer les coûts d'exploitation et observer les conditions du marché. En 2014, le CNR a rencontré une dizaine de représentants d'entreprises et une vingtaine de conducteurs.

Au Portugal, les conditions de capacité financière des entreprises du TRM constituent une originalité en Europe. Pour éviter l'atomisation du marché et renforcer la santé financière de ces entreprises, la réglementation portugaise oblige à disposer d'un capital social minimal de 125 000 € à la création (quelle que soit la forme juridique). Cela s'ajoute aux conditions financières habituelles prévues dans la réglementation européenne du TRM.

Une spécificité portugaise dans le paysage européen du TRM concerne l'utilisation du matériel roulant. En effet, les entreprises portugaises ont tendance à exploiter leurs véhicules le plus longtemps possible. Les véhicules les plus récents sont souvent exploités à l'international, principalement pour des raisons d'économies sur les coûts des péages. En général, les véhicules neufs sont exploités jusqu'à 1 000 000 km (soit 7 ans) à l'international. Puis, en fonction de l'état du véhicule, ce dernier est soit vendu, soit utilisé encore 2 à 3 ans sur le marché national. Cette pratique explique le faible coût annuel de détention et de financement malgré les taux d'intérêt élevés au Portugal.

Un véhicule portugais roule près de 30 000 km/an de plus qu'un véhicule français, ce qui est comparable à l'intensité d'utilisation des véhicules dans les pays de l'Est de l'Europe. La consommation moyenne au Portugal ressort un peu en dessous de celle observée en France. En revanche, le prix net du carburant au Portugal est plus élevé. Les petites entreprises profitent peu de la récupération de la TICPE en France et de son équivalent en Espagne.

Comparatif des conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, valeurs 2013			
	unité	France	Portugal
Kilométrage annuel du véhicule	km	111 830	141 034
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	229	244
Ratio semi-remorque/tracteur		1,35	1,27
Coût d'un conducteur	€/an	46 862	26 217
Ratio conducteur/tracteur		1,07	1,04
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	13 777	12 355
Consommation moyenne aux 100 km	litres	33,4	32,3
coût unitaire du carburant, moyenne 2013*	€/litre	1,08	1,13
Coût du carburant	€/an	40 407	51 426
Pneumatiques	€/an	3 254	3 500
Entretien-réparations	€/an	8 689	5 923
Péages et vignette	€/an	8 828	13 000
Assurance (véhicule)	€/an	2 702	2 300
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	516	655
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		128 315	116 426
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,15	0,83
Base 100 France		100	72

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

Source : études CNR Europe

Concernant les autres postes de coût, on observe un coût des péages élevé pour les transporteurs portugais, notamment en raison de l'utilisation plus fréquente des autoroutes à l'étranger. Certains transporteurs disent pourtant ne pas privilégier systématiquement les autoroutes et estiment qu'ils font d'importantes économies en roulant sur le réseau national au Portugal, en Espagne et en France.

Au final, le CNR estime que les coûts d'exploitation portugais (hors frais de structure) sont 28 % plus bas, notamment grâce à un coût de la main d'œuvre moindre au Portugal (avantage pour les postes de coût du personnel de conduite et d'entretien-réparations).

Conditions d'emploi et coût du personnel de conduite

La réforme du code du travail de début 2012 a profondément changé les conditions d'emploi et de licenciement des salariés portugais. Désormais, le marché du travail portugais bénéficie d'une souplesse en matière de licenciement exerçant une pression à la baisse sur les salaires. En ce qui concerne le TRM, la baisse importante de l'activité de TRM nationale a généré une abondance de conducteurs. Par conséquent, les salaires observés par le CNR sur le terrain se rapprochent du minimum conventionnel.

La convention collective du TRM est en vigueur au Portugal depuis 1980. Elle est obligatoire. Le salaire minimum pour les conducteurs routiers de longue distance est de 545 € brut par mois. La convention collective prévoit le paiement de 14 mois par an. Les 13^{ème} et 14^{ème} mois peuvent être mensualisés.

En plus du salaire de base, la convention collective prévoit plusieurs primes et indemnités obligatoires :

- Les primes d'ancienneté sont d'un montant minimum de 14,23 €/mois pour chaque tranche de 3 ans d'ancienneté.
- La clause 74 de la convention prévoit une rémunération compensant la pénibilité du travail et d'éventuelles heures de travail supplémentaires, dont le contrôle effectif est difficile à réaliser. La rémunération de la clause 74 ne peut être inférieure à deux heures supplémentaires par jour. Son calcul se base sur le salaire horaire du conducteur, auquel on applique les majorations légales pour les heures supplémentaires. La valeur mensuelle médiane de cette clause est de 240 €/mois. Elle s'applique également sur les 13^{ème} et 14^{ème} mois.
- La prime TIR est versée aux conducteurs se déplaçant à l'étranger dans l'exercice de leur fonction. Elle est totalement indépendante du nombre de jours passés en déplacement. Sa valeur est de 105,74 € par mois d'activité et est actualisée annuellement. Elle n'est soumise ni aux cotisations sociales ni à l'IR.
- Des indemnités de fin de semaine sont versées pour chaque week-end passé en dehors du domicile. Le montant varie selon les entreprises mais il est de près de 80 € en moyenne par week-end. Ces indemnités ne sont pas soumises aux cotisations sociales ni à l'IR.
- Les indemnités de déplacement sont exemptées de charges sociales et d'impôts en deçà d'un plafond de 39,83 € par jour sur le territoire portugais et de 72,72 € par jour à l'étranger.

Le salaire minimum ainsi que les avantages cités ci-dessus sont obligatoires. S'ajoute à cela une part variable de 0,065 € par km réalisés dans le mois et versé sous forme de frais de déplacement. Selon les observations du CNR, les entreprises octroient près de 800 € par mois de travail effectif en frais de déplacement aux conducteurs réalisant le nombre d'heures maximum de conduite prévu par la réglementation européenne. Les feuilles de paie ne reprennent pas le nombre d'heures effectuées car le salaire minimum de base est un forfait mensuel pour 30 jours. Les heures supplémentaires sont rarement payées et font parfois l'objet de compensations en jours de repos. La relation entre employeur et employé est fondée sur la flexibilité et la réciprocité. Plus de détails figurent notamment en pages 42 à 46 du rapport.

Comparatif du coût du personnel de conduite en France et au Portugal, valeurs 2013			
	unité	France	Portugal
Salaire brut (primes diverses et heures supplémentaires comprises) soumis aux cotisations sociales et l'impôt sur le revenu	€/an	28 740	11 318
Indemnités de déplacement et autres éléments de rémunération non soumis aux cotisations sociales et l'impôt sur le revenu	€/an	8 724	11 679
Taux de cotisations employeur (en % du salaire brut)*	%	32,7%	28,5%
Cotisations employeur en valeur absolue	€/an	9 398	3 220
Coût total annuel	€/an	46 862	26 217
Nombre de jours de travail effectif par an	j/an	215	235
Temps de conduite annuel	h/an	1 546	1 980
Kilométrage annuel		104 514	135 610
Coût de l'heure de conduite	€/h	30,31	13,24
Base 100 France		100	44
Coût kilométrique	€/km	0,45	0,19
Base 100 France		100	43

* après les réductions Fillon en France.

Source : études CNR Europe

Avec la crise, les conducteurs portugais ont consenti des efforts importants sur leurs conditions d'emploi et de rémunération. En conséquence, ils font preuve d'une productivité très élevée. Ils coûtent en moyenne 26 217 € à leur entreprise et réalisent au moins 1 980 heures de conduite par an. Ainsi, le coût de l'heure de conduite ressort à 55 % sous celui des Français. Ce coût de la main d'œuvre est même concurrentiel face à ceux des pays à l'Est de l'Europe. Cela se traduit dans les statistiques de transport par un maintien de l'activité internationale du TRM portugais.