

L'entreprise de TRM en Roumanie

Avec ses 22 millions d'habitants et ses 235 000 km², la Roumanie est, après la Pologne, l'Etat européen le plus peuplé et le plus vaste des PECO. La date de son entrée dans l'UE, au 1er janvier 2007, a été approuvée le 22 février dernier par la Commission européenne au vu de l'état de la transposition de l'acquis communautaire dans ce pays. Le traité d'adhésion devrait être signé le 25 avril 2005. Dans le cadre de l'extension de son dispositif d'observation à l'ensemble du continent européen, le CNR décrit ici, sous forme synthétique, la situation économique prévalant dans ce pays puis traite des conditions de création et d'exploitation d'une entreprise de TRM en Roumanie.



La situation économique de la Roumanie Des "fondamentaux" bien orientés

L'examen des principales grandeurs macro-économiques montre que le taux de croissance du PIB, qui était en moyenne de 5% depuis 2001, est estimé à 7,2% pour 2004. Cette même année, les échanges extérieurs exprimés en euros ont fortement progressé : +22% à l'exportation et +26% à l'importation. Il est aussi remarquable de constater que l'inflation vient de passer sous la barre des 10% alors qu'il y a quatre ans le pays connaissait une hyper inflation avec un taux de 45%. Bien que le pays soit l'un des plus pauvres des PECO, son potentiel matériel et intellectuel est élevé, comme en sont convaincus les investisseurs qui, déjà depuis plusieurs années, ont anticipé l'entrée de la Roumanie dans l'UE. Bien que les salaires soient en progression significative (+8% en euros en 2004), ils restent plus de moitié inférieurs à la moyenne de la zone européenne centrale et orientale et de 9 fois inférieurs à ceux des 15 pays qui composaient l'UE avant mai 2004. L'avantage que représente un faible coût de main-d'œuvre est amplifié par des gains élevés de productivité. Il faut aussi noter que le changement d'équipe dirigeante, intervenu fin 2004 suite à l'élection inattendue de Traian BALESCU, devrait se traduire par la consolidation de l'économie de marché, par la modernisation des capacités administratives et aussi par une lutte plus volontaire contre une corruption qui a freiné le développement du pays et qui a failli reporter l'entrée dans l'UE bien au-delà de 2007.

Des courants d'échanges ancrant l'économie à l'Europe de l'ouest

En 2004, les échanges commerciaux avec les 25 pays de l'Union européenne ont contribué à 73% des exportations et à 65% des importations. La Roumanie, pays latin, a des échanges privilégiés avec l'Italie (pays d'origine historique de la majorité de sa population), qui est son premier partenaire commercial.

Année 2004	Export FOB	Import FOB
en millions d'euros	18935	26281
Répartition par pays		
Italie	21,2%	17,2%
Allemagne	15,0%	14,9%
France	8,5%	7,1%
Turquie	7,0%	4,2%
Royaume-Uni	6,7%	3,3%
Hongrie	3,8%	3,2%

Les échanges avec les pays frontaliers restent très limités, à l'exception de la Hongrie. Quant aux relations commerciales avec la Fédération de Russie, elles ne sont significatives qu'à l'importation (6,8% de celles-ci). Les exportations vers la France, 3ème partenaire, se montent à 1,6 milliard d'euros contre 1,9 milliard à l'importation. La Roumanie exporte vers la France, dans l'ordre décroissant, de l'habillement, de l'appareillage électrique, des produits métallurgiques, des produits minéraux et du bois. Elle nous importe des tissus et fils, des machines, des produits chimiques, des véhicules, des plastiques et des médicaments.

Des infrastructures en voie de modernisation et des transports en expansion

Longtemps délaissé au profit de la préférence accordée à un réseau ferroviaire dense, apte aux trafics industriels lourds, le réseau routier est en voie de réhabilitation. La mise en œuvre attendue et promise, par le pouvoir politique actuel, de l'obligation de recourir aux appels d'offres ainsi qu'un meilleur contrôle de l'usage des fonds européens, devraient attirer et sécuriser de nouveaux investissements. Le réseau autoroutier ne comportait que 150 km en 2004 (Bucarest – Pitesti et Bucarest – Lehliu). Il va s'enrichir prochainement de la liaison avec Constanta, premier débouché maritime sur la mer noire, puis ultérieurement des axes rattachant la capitale à Oradea, Bors et Giurgiu. Par ailleurs, un effort important est consenti pour la réhabilitation des routes nationales, dont une part importante n'est pas en mesure d'accepter la circulation des maxi-codes autorisés (40 tonnes) par la réglementation nationale. En 2003, un millier de kilomètres avaient été réhabilités, le programme portant sur 9 400 km à l'horizon 2012. Le volume total de la demande de transport par voie terrestre a atteint, en 2003, 51,3 milliards de tonnes-km pour 360 millions de tonnes chargées. Sur 5 ans, la progression en volume atteint 40%, alors que les tonnages chargés ont diminué de 11%. Cette évolution contrastée s'explique par la diminution des pondéreux sur courte distance et par la forte expansion du transport international. Sur la période 1998-2003, l'évolution de la répartition modale s'est faite au profit de la route dont la part passe de 43,2% à 60,2%, au détriment des deux autres modes. Le transport routier international est en forte expansion. En 2003, l'international produisait 56% des tonnes-km pour 3,4% des tonnages transportés par route. Ceci s'explique par le rapport entre les distances moyennes d'acheminement : 1 830 km en international contre 51 km en national. L'évolution de la répartition du transport routier entre compte propre et compte d'autrui se fait au profit de ce dernier qui capte 30% des tonnages expédiés par route et 60% des tonnes-km. Les entreprises de transport professionnel routier étaient plus de 6 000 en 2000, dernière année pour laquelle on dispose de données. Par taille d'effectif salarié, leur répartition est la suivante :

Taille de l'entreprise	Effectif
de 0 à 4 salariés	4 669
de 5 à 9 salariés	639
de 10 à 49 salariés	608
50 salariés et plus	191
Total	6 127

La tendance à la croissance du nombre de petites entreprises a été freinée depuis 2004 par la transposition, bien que progressive, des règles UE en matière de capacité financière. Au-delà des tonnes-km produites, il est difficile d'évaluer le potentiel économique des entreprises du secteur. A partir des données, pour 2002, de l'Institut roumain de statistique, on peut estimer à 65 000 le nombre de salariés employés, dont 50 000 ouvriers, soit à peu près le nombre de conducteurs.

L'attrait de la Roumanie pour les investisseurs étrangers

La Roumanie attire aujourd'hui un grand nombre d'investisseurs pour des motifs, on le sait, qui sont principalement liés au faible coût de la main-d'œuvre locale, mais aussi à des réglementations sociales, sanitaires ou environnementales, que l'on dit bien plus souples qu'en France. Les salaires y sont à peu près dix fois inférieurs à ceux pratiqués en France et ce, pour un niveau de qualification souvent élevé. Ceci étant, considérer ce seul aspect serait réducteur et les raisons motivant les entrepreneurs à s'implanter dans ce pays dépassent la seule volonté d'une réduction maximale des coûts de production. D'autres motifs de délocalisation existent. Ils peuvent être géostratégiques, politiques (plus grande stabilité que naguère et donc baisse du risque-pays), culturels (européanisme, voire même une francophilie revendiquée de la part de bon nombre d'habitants). Il faut bien considérer que l'enseignement théorique ayant longtemps été une priorité nationale dans les pays de l'Est sous influence soviétique, le niveau de formation des travailleurs y est donc aujourd'hui très élevé. Or, ceci représente indéniablement une source de productivité supplémentaire pour les investisseurs. Mais surtout, les efforts de ce pays, pour attirer sur son territoire les investissements directs étrangers (IDE), ne peuvent laisser indifférents les entrepreneurs qui voient là-bas, non seulement un marché intérieur à conquérir de quelque 22 millions de consommateurs mais, en plus, la possibilité d'établir une base arrière pour élargir leur influence : Europe orientale, Balkans, Russie, etc. Le taux de l'impôt sur les sociétés, qui avait été réduit à 25% le 1er janvier 2004, a été à nouveau abaissé par le nouveau gouvernement à 18%. Toujours dans le domaine fiscal, un nombre important de mesures incitatives ont été prises pour favoriser le développement des PME. Ces dernières sont non seulement exonérées de taxes sur les bénéfices réinvestis mais voient en plus leurs impôts diminuer au fur et à mesure qu'elles créent des emplois. Enfin, élément non négligeable, côté financement de projet, il convient de noter l'existence de nombreux plans pour lever des fonds dans des conditions apparemment beaucoup plus souples qu'en France. Certains projets peuvent en effet être financés par des fonds provenant du programme PHARE de l'Union européenne, de la BERD ou de la SFI (Société Financière Internationale), filiale de la Banque Mondiale. En France, la procédure du Fasesp-garantie permet, aux entreprises souhaitant financer l'implantation d'une filiale dans ce pays, d'obtenir une garantie facilitant l'obtention d'emprunts, les dossiers étant instruits dans ce cas par les directions régionales de la Coface et de la BDPME (Banque de Développement des Petites et Moyennes Entreprises). Il existe, au-delà des aspects spécifiquement liés aux coûts d'exploitation, un grand nombre d'avantages favorisant la création d'entreprises en Roumanie. La France est déjà le deuxième investisseur avec un montant excédant 2 milliards d'euros. Toutefois, il faut noter que ces investissements sont essentiellement le fait de grands groupes tels Orange, la Société Générale, Renault, Vivendi, Carrefour ... alors que les PME françaises sont peu présentes, contrairement aux italiennes mais aussi à celles de nos autres compétiteurs, dans le tissu économique local.

Créer une entreprise en Roumanie

Les formes sous lesquelles un entrepreneur peut créer une entreprise sont diverses et ne diffèrent pas fondamentalement de celles existant en France.

La forme de société la plus répandue : la société anonyme à responsabilité limitée

Selon les préconisations des missions économiques françaises, il semble que la création d'une société anonyme à responsabilité limitée (appelée SRL en Roumanie), est la meilleure solution pour s'installer. L'objectif est d'en détenir le contrôle majoritaire. Ce type de société peut être constitué avec un apport de capital d'un minimum de 50 €. Elle peut être composée d'un associé unique ; le nombre d'associés ne pouvant excéder 50 personnes. Ces sociétés sont des personnes morales et leurs actionnaires jouiront d'une responsabilité limitée à hauteur de leur apport en capital. Il faudra intégrer le fait que les démarches pour constituer une telle société seront longues, particulièrement lors de la phase de l'enregistrement, étape fastidieuse et générant quelques frais. Entre le dépôt du nom de la société à la Chambre de commerce et d'industrie territoriale et l'enregistrement au cadastre, les frais pourront s'élever à 300 €(attention : les coûts pour l'exploitation d'une société ayant pour activité principale le transport varient en fonction des activités auxiliaires).

Les facilités accordées aux investisseurs

En décembre 1997, le Gouvernement roumain a mis en place une ordonnance sur le régime des investissements directs. Ainsi, depuis cette date, toutes les catégories d'investisseurs, autochtones ou étrangers, bénéficient des mêmes avantages. Aussi, la notion d'investissements étrangers a disparu, au profit de celle d'investissements directs (IDE). Ce principe offre aux entrepreneurs des garanties qui n'existaient pas auparavant : non-ingérence du gouvernement (pas de nationalisation ou d'expropriation, sauf pour cause d'utilité publique), accès libre à tous les secteurs de l'économie, rapatriement intégral du bénéfice après impôts et du capital. Il reste que les investisseurs étrangers n'ont toujours pas le droit d'acheter de la terre en Roumanie. C'est interdit par la Constitution. En revanche, ce qui n'est pas interdit, c'est d'acquérir des terrains au travers d'une structure sociétaire roumaine qu'ils peuvent contrôler à 100% ! Trois régimes préférentiels ont été mis en place pour attirer les investisseurs étrangers :

- la promotion des investissements directs à impact significatif,
- la création d'une micro entreprise,
- la promotion des investissements dans une zone défavorisée, ou encore dans une zone franche.

La hauteur de l'engagement financier

En juin 2001, le Parlement roumain a approuvé une loi concernant "la promotion des investissements directs à impact significatif dans l'économie". En clair, la Roumanie accorde, depuis cette date, à tout investisseur capable de contribuer "au développement et à la modernisation de son économie", des aides significatives. Pour en bénéficier, les investissements devront être réalisés dans un délai de 30 mois à compter de la date de la déclaration faite auprès du Ministère du Développement et de la Prévision et devront répondre aux caractéristiques suivantes :

- être supérieurs à 1 million de dollars US,
- avoir un impact significatif dans l'économie,
- être réalisés dans tous les domaines de l'économie roumaine, à l'exclusion du secteur financier, bancaire, des assurances et réassurances.

Si ces conditions sont remplies, alors l'entrepreneur profitera des avantages suivants :

- une exemption du paiement des taxes douanières pour les biens neufs importés et nécessaires à la réalisation de l'investissement,
- un report du paiement de la TVA pour les biens importés,
- une déduction fiscale complémentaire de 20% de la valeur de l'investissement réalisé jusqu'au 31 décembre 2006, calculée dans le mois où l'investissement est réalisé (applicable jusqu'au 31 décembre 2006),

- un amortissement accéléré de l'investissement réalisé (applicable jusqu'au 31 décembre 2006).

La taille de l'entreprise : les micro-entreprises

Au sens de la loi roumaine, les micro-entreprises représentent une sous-catégorie de PME. Sont considérées comme telles, les entreprises produisant des biens ou services, n'employant pas plus de 9 salariés, réalisant un chiffre d'affaires inférieur à 100 000 € et dont le capital est détenu par des personnes autres que l'Etat, les autorités locales et les institutions publiques. Si ces conditions sont remplies, le dirigeant pourra choisir entre deux options concernant son régime d'imposition fiscale : soit l'impôt sur le revenu au taux réduit de 1,5%, soit l'impôt sur le profit au taux de 25% (qui devrait être ramené à 18% à compter de 2005). Par ailleurs, pour ces entreprises, la législation prévoit :

- l'exemption de paiement des taxes douanières sur l'importation de machines, installations, équipements et savoir-faire, payés à partir des fonds propres ou de crédits auprès de banques roumaines ou étrangères,
- la non-imposition de la quote-part des bénéfices bruts réinvestis par les PME,
- la réduction de l'impôt sur les bénéfices de 20% si de nouveaux emplois sont créés et si le nombre d'employés est supérieur de 10% à celui de l'année fiscale précédente,
- la réduction de 75% de l'impôt sur les bénéfices réalisés lors de la production livrée à l'exportation.

Le lieu de l'implantation : les zones défavorisées ou les zones franches

Les zones défavorisées

En Roumanie, les zones défavorisées sont des régions où le taux de chômage est 3 fois supérieur au taux de chômage moyen national. Il s'agit le plus souvent de zones isolées, sans moyens de communication et ayant une infrastructure peu développée. Le gouvernement roumain a déterminé 35 zones défavorisées sur son territoire qui répondent à ces critères et pour lesquelles ont été fixés les types d'activités à y développer : transport et stockage, agriculture, industrie d'extraction et de traitement, etc. Les investissements effectués dans ces zones bénéficient : de l'exonération des taxes douanières pour les biens importés utilisés dans la production propre ; de l'exemption de la TVA sur les machines, les équipements et les moyens de transport produits dans le pays ; de l'exemption de l'impôt sur les bénéfices.

Les zones franches

Les zones franches sont des zones qui recouvrent des critères assez semblables à ceux des zones défavorisées. Leur intérêt réside surtout dans le fait qu'elles sont localisées à des points de transit importants pour les transferts de marchandises, ce qui, on le notera, n'est pas un aspect négligeable lorsqu'on souhaite créer une entreprise de transport.

En Roumanie, il existe actuellement 6 zones franches.

Elles se trouvent près des frontières ou des ports : Sulina, Constanta, Galati, Bràila, Giurgiu et Curtici.

Créer une entreprise de transport en Roumanie

Créer son entreprise en Roumanie, ce n'est pas seulement chercher à conquérir un marché de 22 millions de consommateurs, c'est aussi choisir une implantation intermédiaire entre l'Europe de l'Ouest, l'Europe centrale et l'Europe de l'Est, avec en ligne de mire la Russie dont le marché est encore loin d'être saturé.

Les conditions nécessaires à l'exercice de l'activité de transporteur

En Roumanie, la licence de transport est accordée aux opérateurs remplissant les conditions de compétence professionnelle, d'honorabilité, de capacité financière. Les conditions d'accès à la profession :

- **La compétence professionnelle** : la personne physique qui dirige en permanence et effectivement l'activité de transport routier doit être titulaire d'un certificat de formation professionnelle, délivré par l'Autorité Routière Roumaine (ARR) à la suite d'un examen organisé par un institut agréé par le ministère des Transports.

- **L'honorabilité** : elle est demandée, en général, par une simple attestation de non poursuite judiciaire (équivalent du casier judiciaire français).
- **La capacité financière** : elle est remplie si l'opérateur de transport dispose de ressources financières suffisantes par véhicule et/ou de la dotation financière. Les deux pays respectent la directive européenne n°96/26 : 9 000 euros pour le premier camion et 5 000 euros pour les suivants.

Les conditions d'accès au marché

Pour effectuer un transport routier de marchandises et/ou réaliser les activités connexes, l'opérateur de transport doit posséder :

- une licence de transport,
- une licence d'exploitation pour l'activité de collecte, d'expédition et de distribution,
- une licence d'exploitation pour l'activité d'intermédiation dans les transports routiers,
- une licence d'exploitation pour le véhicule. Ces documents, nominatifs et non transmissibles, sont délivrés par l'agence territoriale de l'Autorité Roumaine de Régulation - organisme dépendant du ministère des Transports - dont relève le siège de l'entreprise. La licence de transport pour compte d'autrui, la licence de transport pour compte propre et la licence d'exploitation pour les activités connexes sont complétées par des cahiers des charges spécifiques, obligatoires, qui fixent les conditions devant être respectées par l'opérateur pour son activité (contrôle de l'état des véhicules, formation du personnel,...).

Les autorisations bilatérales

Selon l'accord routier bilatéral conclu entre la Roumanie et la France, les opérateurs de transport peuvent obtenir des autorisations annuelles multiples pour effectuer un trafic international avec la France. Pour bénéficier de ces autorisations, les opérateurs doivent détenir moins de 3 véhicules d'un poids supérieur à 12 tonnes, ayant une licence d'exploitation internationale. Ces véhicules doivent être immatriculés en Roumanie et répondre aux normes de pollution Euro 2 et Euro 3. Ils doivent avoir effectué, au cours de l'année, moins de 36 voyages en France. La demande d'autorisation est effectuée auprès de l'agence territoriale de l'ARR.

Les autorisations CEMT

Les autorisations de transit communautaires sont délivrées, uniquement pour les véhicules répondant aux normes Euro 2 et Euro 3, par la Commission de l'analyse et de la répartition. Le quota annuel est établi par relation, pour chaque voyage et chaque véhicule. Les autorisations pour les pays de l'Europe de l'Ouest sont distribuées par trimestre.

La réglementation du travail

Durée du travail

La durée du travail est fixée à 8 heures par jour et 40 heures par semaine. La durée maximale ne peut excéder 48 heures par semaine, heures supplémentaires comprises. Certaines activités ou professions peuvent, après négociations collectives, déterminer des durées de travail différentes. Toute durée de travail journalière de 12 heures doit être suivie d'une période de repos de 24 heures. Les temps d'attente, pendant le chargement/déchargement, sont comptés dans l'enveloppe du temps de travail maximal mais ne sont pas rémunérés. Le travail de nuit s'entend du travail effectué entre 22 heures et 6 heures. Il ne peut excéder 8 heures consécutives sur une période de 24 heures. Le conducteur perçoit une indemnité complémentaire minimale de 15%.

Temps de conduite et de repos

La législation roumaine applique le règlement 3820 en transport international et le transpose par étapes en transport national. Actuellement et depuis le 31 décembre 2004, la réglementation communautaire sur les temps de conduite et de repos s'applique à tous les véhicules de plus de 10 tonnes de poids total. Son application aux plus de 3,5 tonnes interviendra à compter du 31 décembre 2005.

Les Congés

Tout salarié a droit à un congé annuel de 20 jours ouvrables minimum (le samedi n'est pas qualifié de jour ouvrable). Certains travaux, effectués dans des conditions difficiles et dangereuses, donnent droit à un congé supplémentaire d'au moins trois jours ouvrables.

Les rémunérations et charges sociales

Le gouvernement roumain fixe en début d'année un salaire brut minimum national. Il est d'environ 80 € par mois pour 170 heures de travail en moyenne et un salaire minimum différent par région. Le salaire moyen brut, tous secteurs d'activité confondus, était en décembre 2004, de 9,73 millions de lei (pluriel de leu, unité monétaire roumaine) et le salaire net, de 6,88 millions de lei. Sur la base du taux de change en vigueur à cette date (1€ = 38 600 lei), ces montants correspondent respectivement à 252 et 178 €. On notera que le salaire net est celui qui est versé après déduction des prélèvements sociaux à la charge du salarié mais aussi après prélèvement à la source de l'impôt sur le revenu. Autre particularité ayant pour origine la situation d'hyper inflation que connaissait la Roumanie il y a encore quelques années : la rémunération mensuelle est usuellement versée en deux fois pour bon nombre de salariés du secteur privé. Dans le secteur "transport routier", le salaire moyen brut est équivalent à 275 € brut et 202 € net. Les statistiques nationales ne permettent pas de différencier cette moyenne selon la catégorie d'emploi. En transport international, la structure et le niveau de la rémunération réelle des conducteurs ont pu être reconstitués par le CNR à la suite d'enquêtes réalisées sur place. Pour cette catégorie de conducteurs, le salaire stricto sensu est égal ou très proche du minimum légal. S'y ajoutent les frais de déplacement, non imposables et ne supportant pas de charges sociales, par journée passée à l'étranger, qui sont 4 à 6 fois supérieurs au salaire versé. En revanche, en transport national, les salaires des conducteurs se rapprochent des 200 € (moins sur les courtes distances) mais les conducteurs bénéficient rarement de frais de déplacement.

L'entreprise doit acquitter, en tant qu'employeur, les charges patronales suivantes :

- assurances sociales de santé : 7%,
- assurances chômage : 3,5%,
- contribution au fonds de retraite : 24,5%,
- contribution au fonds pour les accidents du travail et les maladies professionnelles : 0,5%,
- commission pour l'inspection territoriale du travail : 0,75%.

On notera que ces charges sont calculées sur la base d'un salaire brut moyen fixé par la loi, quel que soit le niveau du salaire versé au salarié.

Elle doit aussi retenir les cotisations sociales à la charge du salarié :

- la contribution au budget des assurances chômage : 4,5%,
- l'assurance sociale de santé : 6,5%,
- la contribution individuelle de retraite : 9,5%. L'employeur doit également déduire chaque mois, après calcul, l'impôt sur le revenu dû par le salarié.

La formation professionnelle des salariés

L'employeur roumain a l'obligation d'assurer périodiquement aux salariés l'accès à la formation professionnelle.

Les impôts et taxes

L'impôt sur les bénéfices

Le taux de l'impôt sur les bénéfices a été fixé à 18% depuis fin 2004 (25% auparavant). Y sont soumises les personnes morales et physiques, roumaines et étrangères.

L'impôt sur le revenu

Les micro-entreprises (moins de 9 salariés) sont soumises à un impôt sur le revenu de 1,5% du chiffre d'affaires réalisé (déduction faite des revenus liés à la production stockée et des opérations du capital). L'impôt sur le revenu des personnes physiques, dont les tranches s'étaient de 18 à 40%, a été récemment ramené au taux unique de 18%.

La TVA

Sont soumises à un taux de TVA de 19% :

- les livraisons de biens meubles et les prestations de service exercées dans le cadre de l'activité professionnelle,
- les importations de biens,
- les transferts de propriété des biens immeubles. Ne sont pas soumises à la TVA l'exportation de biens et la prestation de certains services sur le territoire d'autres Etats.

Les taxes diverses

Outre les taxes douanières, qui s'appliquent aux biens importés, les taxes liées à l'exercice de l'activité du transport routier sont les suivantes :

- taxe sur les assurances de responsabilité civile automobile : 7,3 millions de lei par an,
- taxe d'utilisation des infrastructures : depuis le 1er janvier 2005 et jusqu'au 31 décembre 2007, la redevance annuelle d'un véhicule de 4 essieux et plus a été fixée à 840 € pour la norme Euro I et à 750 € pour les normes Euro II ou plus,
- taxe (et non amende...) pour le dépassement du poids maximum autorisé (de 0,017 € à 0,213 € par tonne-km) et taxe pour dépassement du poids maximum autorisé par essieu (de 0,367 € à 15,46 € par kilomètre),
- taxe annuelle sur la licence de transport : 0,5 million de lei,
- taxe annuelle sur les licences d'exploitation :
 - pour le transport national : 1 million de lei pour le véhicule moteur et 0,6 million de lei pour le véhicule tracté,
 - pour le transport international : respectivement 2,2 millions de lei et 1,3 million de lei,
- taxe de formation et d'examen,
- taxe sur la délivrance des autorisations de transit et des carnets TIR,
- taxe de la salubrité et de l'entretien douanier,
- taxe pour l'entrée dans les zones interdites au trafic de poids lourds.

Evaluation du prix de revient du transport routier sous pavillon roumain

Lors du jumelage entre l'UE et la Roumanie (mai 2002–fin 2003) visant à aider ce pays à transposer l'acquis communautaire dans les transports, le CNR a effectué plusieurs missions d'investigations sur le coût de cette transposition pour les entreprises de TRM. Cette action l'a conduit à procéder à des enquêtes de terrain, directement dans un premier temps, puis avec le concours de l'Université de Timisoara auprès d'un échantillon d'une centaine d'entreprises. Ces travaux lui ont permis de recomposer le prix de revient moyen du transport routier international qui est restitué à la page suivante.

Les conditions d'exploitation (jours d'activité, kilométrages, temps de travail affecté...) sont celles observées courant 2003 auprès d'un échantillon d'entreprises effectuant, à titre principal, des transports internationaux. Les coûts unitaires collectés à cette époque (carburant, matériel, salaires...) ont été actualisés aux conditions économiques de décembre 2004. Les coûts sont exprimés en euros sur la base de 1 € = 38 600 lei.

Coûts kilométriques directs	euros	%
carburant	0,219	34,3
pneumatiques	0,020	3,2
entretien-réparations	0,028	4,4
péages et taxes de transit	0,066	10,3
total rapporté à 1 km parcouru	0,333	52,2
Coûts journaliers de véhicule	euros	%
coût de détention du véhicule moteur	38,9	13,1
coût de détention du véhicule tracté	14,4	4,9
assurances véhicule et marchandises	14,1	4,7
taxe sur véhicule	3,5	1,2
total par journée d'exploitation	70,9	23,9
Coûts journaliers de personnel de conduite	euros	%
salaires et primes	7,1	2,4
charges sur salaires	2,6	0,9
frais de déplacement	37,7	12,7
total rapporté à 1 journée d'exploitation du véhicule	47,4	16,0
Coûts de structure	euros	%
charges rapportées à 1 journée d'exploitation du véhicule	23,6	7,9
Prix de revient annuel	euros	%
Synthèse des coûts	72 692	100,0

La recombinaison du prix de revient présentée ci-dessus porte sur un ensemble routier de 40 tonnes exploité 245 jours par an et parcourant 114 000 km. Le ratio moyen annuel conducteurs / véhicule est de 1,35. Selon les résultats de l'enquête, un conducteur travaille, en moyenne, 232 jours par an dont 222 jours au titre de la conduite. Lors d'un mois de pleine activité, sur les 190 heures travaillées, il en consacre 150 à la conduite. Les temps de passage aux centres des douanes et les temps d'attente aux frontières roumaines sont élevés et expliquent le niveau du ratio et la faible productivité kilométrique par conducteur. Cette grille de recombinaison du prix de revient appelle les principales observations suivantes :

- en situation décembre 2004, le prix du gazole était en Roumanie de 27 700 lei TTC par litre, la TVA de 19% étant récupérable. Sur la base du taux de change retenu, le coût est de 0,603 € par litre. L'analyse des relations internationales effectuées sous pavillon roumain et les contraintes d'approvisionnement en carburant dans les pays traversés conduisent à retenir un coût moyen de 0,632 €. Les véhicules affectés en international étant souvent Euro III, la consommation retenue est de 34,6 litres aux 100 km. Le carburant est le premier poste de coût et il est deux fois plus élevé que le coût de personnel,
- les valeurs à neuf d'acquisition des véhicules sont voisines –toutes choses égales par ailleurs – de celles observées en France mais les coûts de financement sont plus élevés. En contrepartie, le coût de détention est rapporté à un nombre de jours d'exploitation plus élevé,
- les coûts de maintenance sont modérés par le faible coût de la main-d'œuvre,
- les coûts de personnel de conduite ne représentent que 16% du prix de revient alors même que le ratio conducteurs / véhicule est ici de 1,35. En transport international, le conducteur est rémunéré à un niveau peu supérieur au salaire minimum légal mais touche des primes et surtout des indemnités de déplacement élevées par rapport aux rémunérations moyennes du pays. Ces indemnités sont ici 5 fois plus élevées que la rémunération proprement dite. On notera que le mode de rémunérations, fondé sur un minimum légal, majoré de frais de déplacement non sujet à charges sociales, se retrouve

dans de nombreux PECO, voire plus à l'Ouest...

- les coûts de structure sont faibles en valeur absolue et en valeur relative. Outre le fait que le personnel sédentaire coûte sensiblement moins que les conducteurs, la modicité des charges générales s'explique par le faible coût des installations.

Le prix de revient rapporté au kilométrage total annuel parcouru se situe à 0,64 € hors TVA. En retenant le taux moyen de parcours en charge de 83%, qui ressortait des résultats de l'enquête de terrain de 2003, réalisée par l'université de Timisoara sous la conduite du CNR, on obtient, aux conditions économiques de décembre 2004, un ratio de 0,77 €/km. Il faut aussi noter la forte revalorisation de la monnaie nationale par rapport à l'euro, intervenue depuis octobre 2004 et qui se poursuit de façon pas toujours rationnelle depuis le début de l'année : l'euro est passé de 41 040 lei, en octobre, à 39 390 lei fin décembre et ne cotait plus que 36 400 lei au 28 février 2005. Cette situation accroît le différentiel des prix et rend le pavillon roumain encore plus attractif lorsque le service de transport offert se limite à la traction. Il ne reste plus aux transporteurs de l'Europe de l'Ouest qu'à innover et à apporter plus de valeur ajoutée plus vite que ne le feront les roumains.

Michel HIROU