

ETUDES CNR EUROPE

Transport routier de marchandises polonais

Résumé

Version du 12 décembre 2017

Première économie de l'Europe centrale et orientale, la Pologne représente un marché de près de 40 millions de consommateurs. Après une douloureuse période de guerre suivie par une domination soviétique, le pays décide rapidement de s'intégrer à l'Europe occidentale dès la chute du régime communiste. L'économie polonaise connaît alors une croissance importante, accentuée par l'adhésion du pays à l'Union européenne en 2004. Après la tempête économique mondiale de 2008 pendant laquelle le PIB polonais était le seul à ne pas subir de chute en Europe, l'économie polonaise reste solide avec une baisse continue de son chômage et des taux de croissance records. Elle devient exportatrice générant des excédents commerciaux depuis deux ans. Tous les indicateurs sont au vert.

Cependant, cette économie ex-communiste, désormais florissante, semble avoir adopté un système social plus proche des standards outre-Atlantique que de ceux existants dans les pays les plus développés de l'Ouest de l'Europe. Les tensions sociales commencent à se faire sentir dans tous les secteurs. Le pouvoir politique essaie de répondre aux attentes des habitants par des hausses conséquentes des salaires, à commencer par le salaire minimum.

Son transport routier de marchandises (TRM) participe pleinement à cette expansion économique. Deuxième pavillon européen après le pavillon allemand et leader imposant du transport international, le pavillon polonais domine le paysage européen du TRM de façon croissante. Dans ce contexte économique et social en effervescence, le TRM polonais se trouve souvent au cœur des débats européens, tant au niveau de la réglementation sociale des conducteurs (par exemple avec la directive détachement) que de la concurrence sur le marché du TRM.

Pour suivre l'évolution du TRM polonais dans le paysage européen et expliquer les composantes de sa réussite, le CNR a mis à jour en 2017 son étude sur le TRM polonais de 2011. Cette nouvelle étude a été menée dans une période délicate où la méfiance des transporteurs polonais et des responsables administratifs grandissait envers les études du CNR. La version complète de l'étude 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.

Cadrage économique et infrastructures de transport

Avec une population de près de 40 millions d'habitants, la Pologne est le plus grand pays de l'Est et du centre de l'Europe. Son économie profite d'importants investissements étrangers, en provenance des pays européens pour la majorité, mettant l'économie polonaise dans une position de force dans la production de biens. Ainsi, la part de l'industrie polonaise dans l'économie totale, 34 % du PIB, dépasse les taux habituellement constatés à l'Ouest.

La croissance polonaise est soutenue par la consommation des ménages. La baisse du chômage accentue la tendance. Au final, le PIB polonais connaît des taux de croissance de plus de 3 % sur un rythme presque ininterrompu depuis la chute du régime communiste.

Au niveau social, d'importantes réformes ont été récemment adoptées et le salaire minimum est régulièrement revalorisé. Les conditions des contrats de travail ont été revues, mettant fin, par exemple, à des CDD incessants, désormais limités. Néanmoins, les salariés polonais demeurent vulnérables face à leurs entreprises qui protègent leurs capacités de licenciement avec peu de coûts et de complications.

En ce qui concerne les transports, le pays représente une zone de transit incontournable sur l'axe Nord-Sud qui relie la Finlande et les pays baltes au reste de l'Europe. Il est aussi le point de passage principal pour le commerce entre l'Europe et la Russie. Ses infrastructures routières, dont la mauvaise qualité avait été soulignée lors de l'étude 2011, se sont beaucoup améliorées depuis. La construction des autoroutes se poursuit et la qualité des routes nationales a enregistré un bond en avant. L'importance donnée par l'administration centrale au transport routier se manifeste par des progrès importants au niveau des infrastructures.

Le principal port polonais, le port de Gdansk, éprouve toujours des difficultés à se développer comme les grands ports hollandais, belges et allemands en raison de la très forte concurrence. Au niveau aérien, les aéroports de Varsovie et de Cracovie répondent à une demande intérieure et la hausse de fréquentation provient de la diaspora polonaise, mais ils peinent à s'imposer comme de véritables hubs internationaux.

Evolution de l'activité du TRM en Pologne

L'activité de transport routier de marchandises polonaise est une histoire de réussites consécutives dont l'ampleur ne faiblit pas :

- Le TRM polonais total a été multiplié par 3 depuis l'entrée du pays dans l'UE (2004).
- Le pavillon polonais est devenu leader du transport international en Europe dès 2007.
- Il a réussi à créer et à dominer un nouveau marché, celui du transport international entre pays tiers, s'imposant comme un acteur indispensable dans le commerce des pays développés de l'Ouest.

Selon les statistiques provisoires sur l'activité de TRM en 2016, le pavillon polonais enregistre un taux de croissance de 11,5 % sur un an tandis que le TRM européen progresse de 5,9 %. La Pologne réalise seule plus de 28 % de l'activité de TRM international européen. Seul faiblesse, son transport national stagne depuis 2013.

Cette évolution se trouve pourtant accompagnée de divers problèmes. Les transporteurs doutent aujourd'hui de la viabilité de leur profession. Pour cause, les marges s'érodent avec la baisse générale des prix de transport en Europe. Actuellement, ils sortent gagnants de la guerre des prix entre pavillons de l'Est, dans un contexte où le prix de carburant baisse plus fortement en Pologne qu'ailleurs, mais ils sont conscients des dangers d'un éventuel retournement de la situation dans la mesure où ils ne sont pas protégés par un mécanisme d'indexation sur le prix du gazole.

Evolution du TRM* des pavillons français et polonais									
Transport Total									millions de t.km
Pavillon	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016**
France	206 304	173 621	182 193	185 685	172 445	171 472	165 225	153 580	155 843
Pologne	164 930	180 742	202 308	207 651	222 332	247 594	250 931	260 713	290 749
Transport National									millions de t.km
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016**
France	181 879	156 021	164 325	168 242	156 449	155 712	151 112	141 242	144 205
Pologne	71 917	79 207	82 218	89 013	89 013	100 320	96 627	104 679	106 634
Transport International									millions de t.km
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016**
France	24 425	17 600	17 868	17 443	15 996	15 760	14 113	12 339	11 638
Pologne	93 013	101 534	120 090	117 917	133 319	147 274	154 303	156 034	184 115

* en UE + Norvège + Suisse + Liechtenstein

** données provisoires

Source : Eurostat

La prise de conscience des pays de l'Ouest de la nécessité de préserver leurs pavillons est une autre préoccupation des transporteurs polonais. Les tentatives de durcissement des règles de marché, initiées par l'Allemagne avec l'application de la réglementation du smic allemand sur les conducteurs étrangers, suivies par la France avec l'obligation de passer le repos hebdomadaire normal en dehors de la cabine et le respect du salaire minimum, sont très mal reçues.

La Pologne, qui voit dans le TRM international un outil de pression sur les économies de l'Ouest, se bat pour protéger son pavillon. La puissante organisation professionnelle ZMPD ne cache plus ses ambitions politiques et se montre plus que jamais aux côtés du gouvernement.

Les conditions et coûts d'exploitation

Dans le cadre de ses études internationales, le CNR organise des entretiens avec des transporteurs locaux et des conducteurs afin d'estimer les conditions et les coûts d'exploitation et observer le marché. En 2017, le CNR a rencontré des professionnels du secteur en Pologne, ainsi que des conducteurs polonais sur des parkings en dehors de la Pologne dans un climat de méfiance croissante envers ses études.

Par rapport au précédent rapport publié en 2012, les professionnels semblent avoir plus d'inquiétudes concernant leurs conducteurs. En effet, en l'espace de 5 ans, l'apparition d'un manque de conducteurs a affaibli l'avantage principal du secteur sur lequel l'attractivité du pavillon polonais reposait, à savoir la productivité. Le ratio conducteur/tracteur baisse en raison de cette carence. Le kilométrage des conducteurs baisse également sous la pression des conducteurs qui demandent des tournées plus courtes et des retours plus fréquents à leur domicile. Ainsi, la productivité du matériel roulant est en berne, - 14 % de kilométrage annuel pour un véhicule polonais.

Pour l'instant, les transporteurs essaient de palier ce problème par une meilleure gestion de leurs coûts. Le coût de détention et de financement des véhicules diminue par rapport à 2011, tout comme l'assurance. La gestion des semi-remorques est optimisée. Les taux d'intérêt appliqués sur les contrats de leasing qui fléchissent favorisent les transporteurs, sans oublier l'importante baisse du prix du gazole depuis 2 ans. Le prix du litre passe de 1,008 euros à 0,782 euros, soit -12,5 %, ce qui allège la facture du poste de coût le plus important. La Lituanie, la Bulgarie et la Pologne, principaux concurrents sur la scène du TRM international, offrent actuellement les prix de gazole professionnel les plus attractifs dans l'UE.

Comparatif des conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, valeurs 2017			
	unité	France	Pologne
Kilométrage annuel du véhicule	km	113 280	134 400
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	229	265
Ratio semi-remorque/tracteur		1,39	1,25
Coût d'un conducteur	€/an	47 492	20 438
Ratio conducteur/tracteur		1,06	1,05
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	14 572	12 894
Consommation moyenne aux 100 km	litres	32,0	30,4
coût unitaire du carburant, moyenne 2016*	€/litre	0,857	0,782
Coût du carburant	€/an	31 059	31 946
Pneumatiques	€/an	3 172	4 200
Entretien-réparations	€/an	8 553	4 600
Péages et vignette	€/an	9 479	15 500
Assurance (véhicule)	€/an	2 267	2 700
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	516	1 192
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		120 149	94 493
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,06	0,703
Base 100 France		100	66

*moyenne annuelle après récupération partielle des droits d'accises pour la France

Source : études CNR Europe

Le coût du conducteur progresse peu. Malgré les tensions sur le marché du travail, les transporteurs polonais n'hésitent pas à faire appel aux conducteurs étrangers (notamment ukrainiens, russes, géorgiens ou kazakhs) afin de limiter la hausse de ce poste de coût stratégique.

Le coût des péages explose suite à la multiplication des péages kilométriques à travers l'Europe, mais ce poste de coût affecte tous les transporteurs européens dans la même mesure.

Selon les calculs du CNR issus des entretiens sur place, le coût kilométrique (hors coût de structure) en Pologne est 34 % en dessous du niveau français. Les coûts de structure sont généralement estimés dans une fourchette de 8 à 12 % en plus du coût kilométrique affiché ci-dessus, soit un coût complet entre 0,76 et 0,79 €/km. Ceci concorde avec les déclarations des professionnels polonais qui disent avoir un coût de revient kilométrique total en-dessous des 80 centimes d'euro en moyenne.

Conditions d'emploi et coût du personnel de conduite

Le marché du travail polonais évolue à grande vitesse. Dans un climat de pressions sociales où les conducteurs se font rares, les conditions de travail de ces derniers progressent. Ils rentrent plus souvent à la base et réalisent moins de kilomètres. Ils acceptent plus difficilement les tournées de plusieurs mois.

Pour le moment, leur rémunération ne bouge que très peu et le mode de calcul de la rémunération fondé sur leur productivité semble continuer à être la norme. D'un côté, les entreprises disent avoir adopté un mode de calcul de la rémunération basé sur la présence journalière, soit un forfait de près de 50 euros par jour, sans compter les jours de repos, qui s'ajoute au salaire de base toujours proche du smic local de 476 euros par mois. De l'autre côté, la plupart des conducteurs déclarent recevoir un forfait kilométrique. Comme en 2011, cette part variable de la rémunération est toujours déclarée sous forme d'indemnités journalières, non cotisantes, non imposables, n'ouvrant pas le droit aux avantages sociaux. Ainsi, les conducteurs polonais sont protégés seulement à la hauteur de leur salaire de base sur lequel les cotisations sont calculées.

Certaines primes font leur apparition, telles que la prime de non-accident et la prime d'éco-conduite. Les primes de Noël sont aussi fréquentes dans ce pays attaché à ses traditions catholiques.

Lors des entretiens, aucune mention aux heures supplémentaires n'a été faite. Celles-ci n'apparaissent pas non plus sur les fiches de paie.

Comparatif du coût du personnel de conduite en France et en Pologne, valeurs 2017			
	unité	France	Pologne
Salaire brut (primes diverses et heures supplémentaires comprises) soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	29 544	6 180
Indemnités de déplacement et autres éléments de rémunération non soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	8 996	12 900
Taux de cotisations employeur (en % du salaire brut)*	%	30,3%	22,0%
Cotisations employeur en valeur absolue	€/an	8 952	1 358
Coût total annuel	€/an	47 492	20 438
Nombre de jours de travail effectif par an	j/an	216	252
Temps de conduite annuel	h/an	1 551	1 980
Kilométrage annuel		106 466	128 000
Coût de l'heure de conduite	€/h	30,62	10,32
Base 100 France		100	34
Coût kilométrique	€/km	0,45	0,16
Base 100 France		100	36

* après les réductions Fillon en France. Calcul interne au CNR pour la Pologne

Source : études CNR Europe

En comparaison avec la France où les salaires ont aussi peu évolué depuis 2011, le coût kilométrique d'un conducteur polonais demeure toujours très bas, soit 36 % du coût kilométrique d'un Français, en hausse d'un point par rapport à 2011.

Pour conclure, en 2017, le TRM polonais semble être confronté à d'importantes revendications sociales et un manque pénalisant de conducteurs, dont les surcoûts générés peuvent encore être absorbés par des économies réalisées sur d'autres postes de coûts. Ainsi, la bonne gestion de la flotte et la conjoncture économique favorable aux entreprises permettent au pavillon polonais d'obtenir d'excellents résultats d'activité. Leur position de force sur des marchés de l'Ouest européen et la montée en gamme en termes de qualité de service lui procurent un avantage concurrentiel que les autres pavillons de l'Est peinent à obtenir. En même temps, le TRM polonais est de plus en plus considéré comme un outil politico-économique par des pouvoirs publics qui n'hésitent pas à le protéger ouvertement sur la scène européenne. Le secteur du TRM, souvent maltraité à l'Ouest, est placé au cœur des intérêts commerciaux par les pays de l'Est. La Pologne au premier rang.