



Comité National Routier

TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ROUMAIN

- Étude -

Édition 2017



Source : www.europa.eu

Cette étude du CNR a été réalisée entre mars 2016 et janvier 2017 en coopération avec le cabinet de conseil spécialisé en transports Moreus basé en France et possédant des filiales en Slovaquie et en Pologne.



<http://www.moreus.eu>

Note :

Pour faciliter les comparaisons, la monnaie roumaine, le nouveau leu, dont le cours a varié entre 4,39 et 4,57 pour 1 euro pendant la réalisation de cette étude, sera converti au cours du 2 janvier 2017, soit 4,5356 lei contre 1 euro. Cette parité sera utilisée pour les conversions dans la totalité de ce rapport.

Table des matières

1. Présentation générale de la Roumanie.....	4
1.1. Cadrage géographique, politique et économique de la Roumanie.....	4
1.1.1. Contexte géographique et politique.....	4
1.1.2. Cadrage économique.....	6
1.1.3. Perspectives économiques	7
1.1.4. Influence de l'investissement étranger dans l'économie roumaine	8
1.2. Situation énergétique de Roumanie	8
1.3. Secteur des transports.....	10
1.3.1. Infrastructures.....	10
1.3.2. Statistiques concernant le TRM en Roumanie.....	14
2. Présentation spécifique du transport routier de marchandises en Roumanie	23
2.1. Organisation du secteur.....	23
2.1.1. Organisations professionnelles	23
2.1.2. Organisations administratives	24
2.1.3. Autres institutions	25
2.2. Entreprises de transport en Roumanie.....	25
2.2.1. Formes d'entreprises.....	25
2.2.2. Licence de transport.....	26
2.2.3. Formation professionnelle	27
2.2.4. Informations financières concernant les entreprises de TRM.....	28
2.2.5. Difficultés financières persistantes dans les grandes entreprises	28
2.3. Réglementation sociale générale et spécifique au TRM en Roumanie	29
2.3.1. Contrats de travail et temps de travail	29
2.3.2. Réglementation fiscale spécifique au TRM	32
2.4. Réglementation sociale générale et spécifique au TRM en Roumanie	34
2.4.1. Contrats de travail et temps de travail	34
2.4.2. Contrats de travail et leur contenu	35
2.4.3. Réglementation sociale spécifique au TRM.....	37
2.5. Contrôles.....	39
3. Étude des coûts d'exploitation d'un PL 40 tonnes roumain à l'international.....	41
3.1. Méthode et périmètre des entretiens auprès des entreprises et des conducteurs ..	41
3.2. Conditions et coûts d'exploitation	42
3.2.1. Conditions d'exploitation	42
3.2.2. Coûts liés au véhicule	43
3.2.3. Observation des coûts du personnel de conduite.....	45
3.3. Récapitulatif des conditions et coûts d'exploitation.....	48

1. Présentation générale de la Roumanie

1.1. Cadrage géographique, politique et économique de la Roumanie

Superficie :	238 391 km ²
Population :	19 942 642 habitants au 31/12/2014
Densité :	84 hab. /km ²
Capitale :	Bucarest
Longueur de la côte :	225 km
Nature du régime :	République semi-présidentielle
Président :	M. Klaus Iohannis, depuis novembre 2014
Premier ministre :	M. Sorin Grindeanu, depuis janvier 2017
Ministre des transports :	M. Alexandru Cuc, depuis janvier 2017
Commissaire européen :	Mme Corina Cretu, commissaire à la politique régionale
Nombre de députés européens :	32 sur 751
Monnaie :	Leu roumain, 1 euro = 4,5356 RON au 2 janvier 2017
PIB :	169 milliards d'euro en 2016, +4,8 % par rapport à 2015
Taux de chômage :	5,9 % fin 2016

1.1.1. Contexte géographique et politique

La Roumanie est située dans le Sud-est du continent européen. Elle est délimitée par la mer Noire et la Moldavie à l'est, la Bulgarie au sud, la Serbie au sud-ouest, la Hongrie à l'ouest et l'Ukraine au nord. À l'échelle européenne, c'est un pays de taille moyenne, 7^{ème} dans l'UE, et le pays le plus peuplé des Balkans.

Elle bénéficie d'un climat généralement doux, sauf dans les zones montagneuses des Carpates qui traversent le pays en forme d'arc. Les précipitations sont suffisantes pour avoir une agriculture variée et abondante.

La première reconnaissance de l'indépendance de la Roumanie remonte à 1878 mais son territoire a évolué depuis. À la fin de la Première Guerre mondiale, en 1918, les régions de Transylvanie, Bucovina et Bessarabia ont été rattachées à la Roumanie, doublant pratiquement sa superficie.

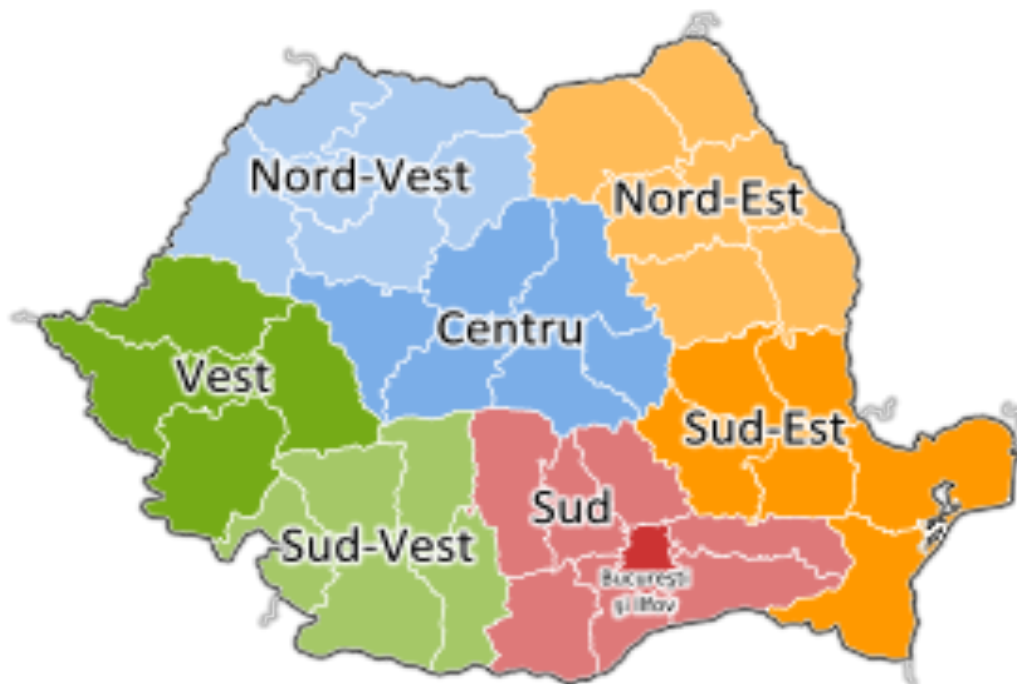
Le pays a traversé une période communiste difficile jusqu'en 1989, qui s'est soldée par un renversement du régime suite à la chute du Mur de Berlin et l'exécution de son président le 22 décembre 1989. La décennie suivante a été celle des grandes réformes structurelles et économiques.

La croissance du pays s'est accélérée dans les années 2000, permettant au pays de satisfaire les critères d'entrée dans l'UE en 2007. La Roumanie est aussi membre de l'OTAN depuis 2004.

90 % de la population roumaine se compose de chrétiens orthodoxes parlant le roumain comme langue maternelle. Il existe deux principales minorités : les Hongrois (6,5 %) et les Roms (1,1 %).

Politiquement, la Roumanie est une république semi-présidentielle où le chef d'État est le Président et le Premier ministre le chef du gouvernement. Le Président est élu au suffrage universel pour une durée de 5 ans, renouvelable une fois. Le Président et le gouvernement représentent le pouvoir exécutif. Le Parlement est bicaméral et se compose de la Chambre des députés et du Sénat. Le système judiciaire est indépendant et la constitution décrit le pays comme une « république démocratique et sociale ».

La Roumanie est composée de 8 régions (7 régions géographiques, plus la région de Bucarest-Ilfov) selon le dernier découpage régional du territoire en 1998. Voici la carte des régions roumaines¹ :



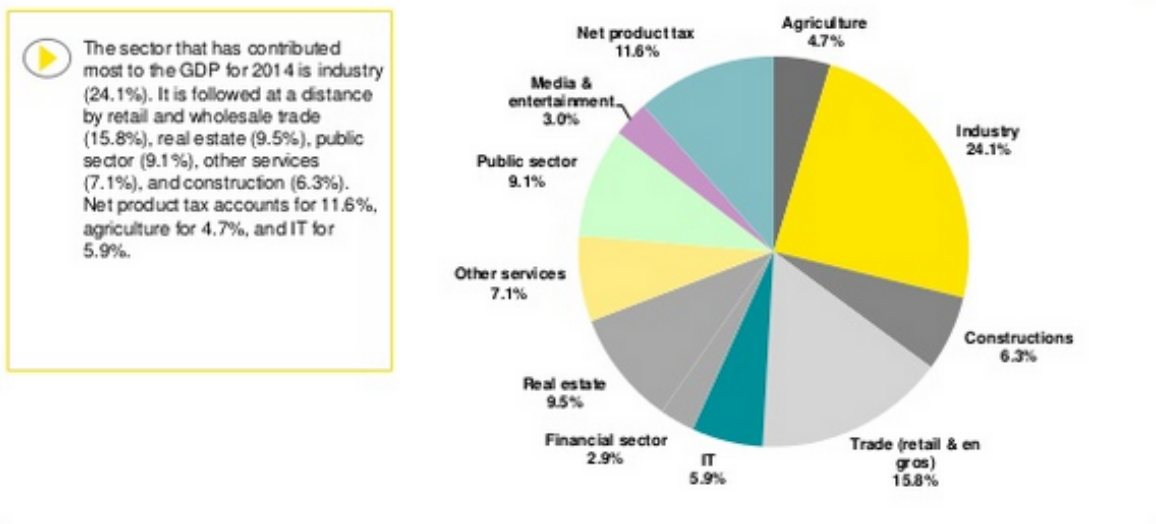
¹ https://ro.wikipedia.org/wiki/Fișier:România_regiuni_dezvoltare.svg

1.1.2. Cadrage économique

Malgré une période économique difficile durant la crise mondiale de 2008-2009, la Roumanie a généralement connu des taux de croissance très importants depuis le début des années 2000. Actuellement, le taux de croissance est proche de 5 % et le chômage est revenu à un niveau bas de près de 5 % également. La croissance roumaine est soutenue par la consommation des ménages, l'investissement privé et les exportations, notamment vers les autres pays membres de l'UE.

L'économie du pays est variée. Le graphique ci-dessous montre les principaux secteurs d'activité et leur part dans le PIB roumain.

Contribution to GDP by economic sector for 2014



Source : Eurostat

(Industry : industrie, trade : commerce de détail et de gros, IT : informatique, real estate : immobilier, other services : autres services, media and entertainment : média et loisir)

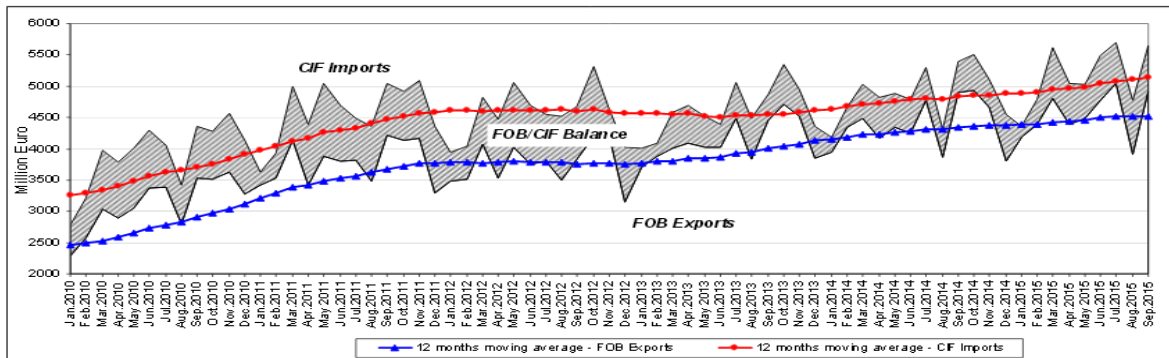
Le taux de chômage est plutôt stable en Roumanie. Actuellement dans une fourchette de 4,8 à 5,5 %, le pays a vu son taux de chômage augmenter à un niveau modéré de 7,2 % suite à la crise de 2008. Les jeunes de moins de 25 ans représentent 16 % des chômeurs tandis que le groupe des 40-49 ans en représente 27 %. 76 % des chômeurs seraient sans diplôme.

Le taux d'inflation est négatif depuis deux ans (-1,5 % en 2016) mais semble remonter vers +0,5 % début 2017.

En 2015, les exportations du pays ont augmenté de 4,1 %, et les importations de 7,2 %. Les machines et équipements de transport représentent le premier groupe de produits exportés et importés, suivi par les biens manufacturés. Les principaux pays importateurs des produits roumains sont l'Allemagne (19,6 %), l'Italie (11,2 %), la Hongrie (7,9 %), la France (5,9 %), la Pologne (4,8 %), la Chine (4,4 %), les Pays-Bas (3,9 %), l'Autriche (3,8 %), la Russie (3,5 %) et la

Turquie (3,5 %). Les principaux pays vers lesquels la Roumanie exporte sont l'Allemagne (20 %), l'Italie (12,6 %), la France (6,8 %), la Hongrie (5,3 %), la Turquie (4,3 %) et le Royaume-Uni (4,2 %).

Exports, imports and FOB/CIF balance during January 2010 – September 2015



Source: www.insse.ro

Le solde net du commerce extérieur est structurellement négatif.

1.1.3. Perspectives économiques

La part de l'industrie dans le PIB roumain est la plus importante parmi les pays de l'Union européenne. Selon les prévisions, cette part de près de 25 % devrait dépasser les 30 % dans un futur proche.

Après la période de retour à la croissance forte suite à la crise mondiale de 2008-2009, la croissance du PIB roumain devrait se stabiliser autour des 3 % par an. La compétitivité de la main-d'œuvre qui favorise les investissements directs étrangers et une demande intérieure soutenue sont les facteurs qui expliquent cette tendance. Les prix bas de l'énergie et des matières premières, la confiance grandissante des investisseurs, la discipline fiscale et la stabilité du secteur financier qui perdurent pourraient pousser ce taux de croissance au-delà des prévisions des économistes.

Le solde négatif du commerce extérieur demeure bas (entre 1 et 1,5 % du PIB) malgré les besoins importants du pays en matière d'équipement.

La dette publique, stable autour de 40 %, ne devrait pas connaître de fluctuations importantes.

1.1.4. Influence de l'investissement étranger dans l'économie roumaine

Il existe aujourd'hui en Roumanie plus de 200 000 sociétés de capitaux étrangers. 5 pays représentent plus de la moitié des investissements en nombre de participations dans les sociétés :

- L'Italie : les investisseurs italiens contrôlent plus de 40 000 sociétés en Roumanie, soit plus de 20 % de la totalité,
- L'Allemagne : avec 21 000 sociétés détenues, les Allemands occupent la deuxième place,
- La Turquie : participations dans 14 000 sociétés,
- La Hongrie : participations dans 12 800 sociétés,
- La Chine : participations dans 11 600 sociétés.

D'autres pays investissent en Roumanie comme la France, les États-Unis, l'Autriche, Israël et la Grèce.

Malgré le faible nombre de participations dans les sociétés roumaines (4 700), les Pays-Bas sont de loin le premier investisseur en Roumanie en valeur cumulée, soit 8,2 milliards d'euros.

1.2. Situation énergétique de Roumanie

La production d'électricité en Roumanie provient de sources non-renouvelables à hauteur de 62,42 %. Les principales sources d'énergie sont :

- le charbon avec 27,25 %,
- le nucléaire avec 19,61 %,
- le gaz naturel avec 14,35 %,
- le pétrole avec 0,08 %,
- d'autres sources conventionnelles avec 1,13 %.

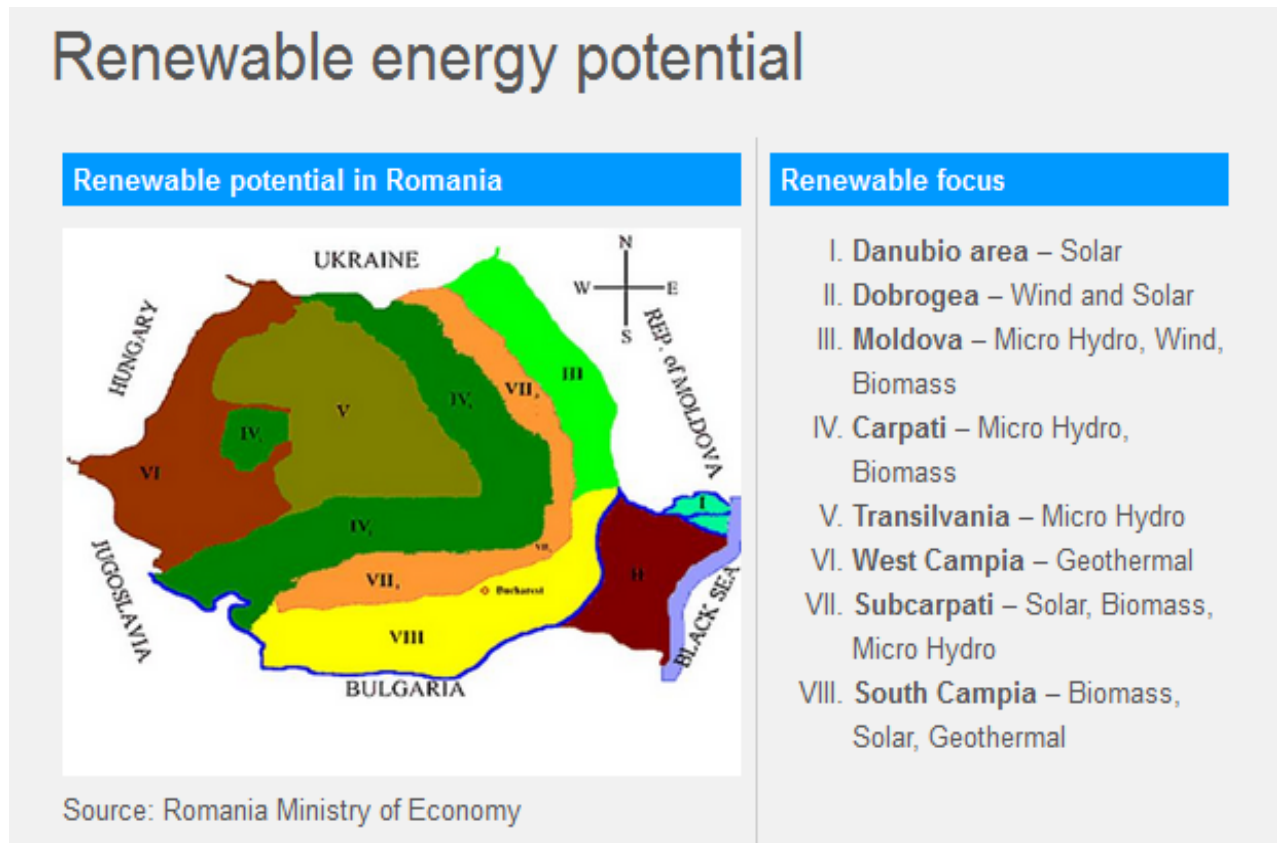
Les énergies renouvelables occupent une place de plus en plus importante dans la production d'électricité. Leur part a considérablement augmenté ces dernières années et s'élève actuellement à 37,58 %. Voici sa composition :

- l'énergie hydroélectrique avec 27,37 %,
- l'éolien avec 8,94 %,
- la biomasse avec 0,37 %,
- l'énergie solaire avec 0,85 %,
- d'autres sources d'énergie renouvelables avec moins de 0,05 %.

Dès 2013, 23,9 % de l'énergie consommée en Roumanie provenait de sources renouvelables, ce qui place le pays tout près de l'objectif européen de 24 % fixé par la Commission européenne pour 2020, atteint avec 7 ans d'avance. La même année, la moyenne européenne était de 15,3 %.

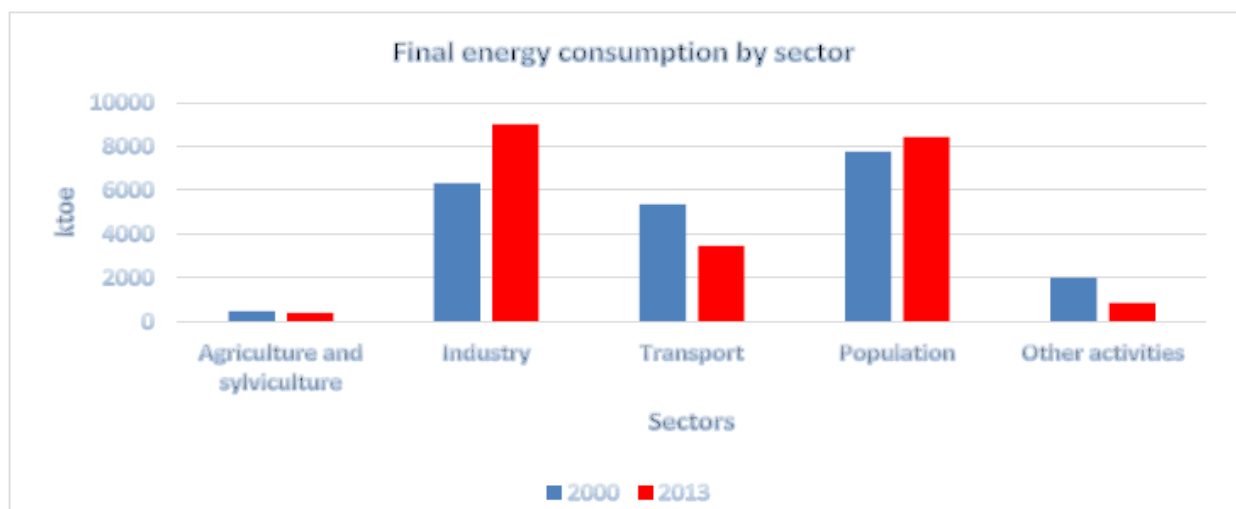
Selon les prévisions, les énergies renouvelables devraient poursuivre leur croissance en Roumanie à une vitesse soutenue pour arriver à un taux de 38 % en 2020, soit près de 60 % au-dessus des objectifs de la Commission.

La carte suivante montre le potentiel énergétique des régions de Roumanie selon la source :



Source: www.minind.ro

La consommation d'énergie en Roumanie par secteur



Source: Romanian Statistical Yearbook

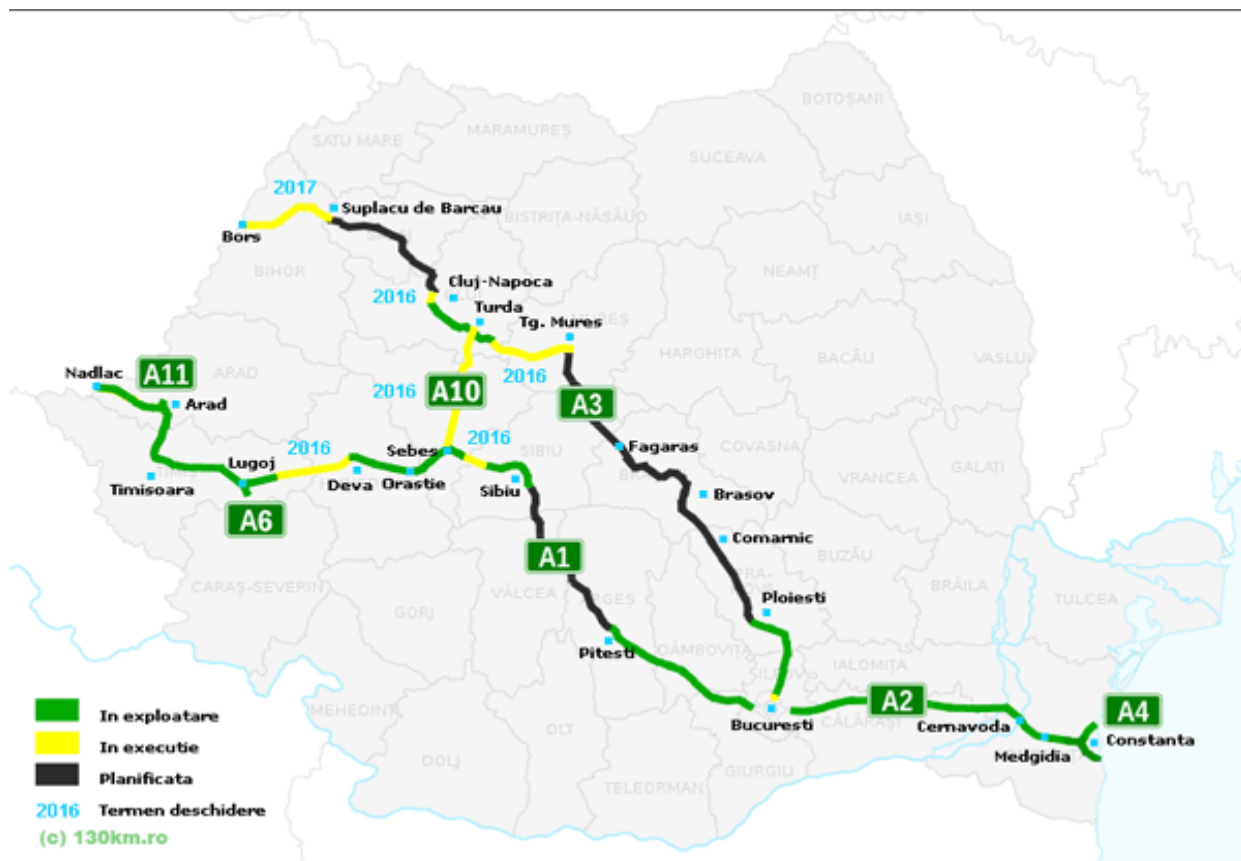
1.3. Secteur des transports

La Roumanie occupe une place importante dans les transports de l'Union européenne et une position clé dans la région du Sud-est européen. Elle représente une zone de transit importante dans l'axe Europe-Asie (via la mer Noire) et l'axe nord-sud (de la mer Baltique vers la Méditerranée).

1.3.1. Infrastructures

Infrastructures routières

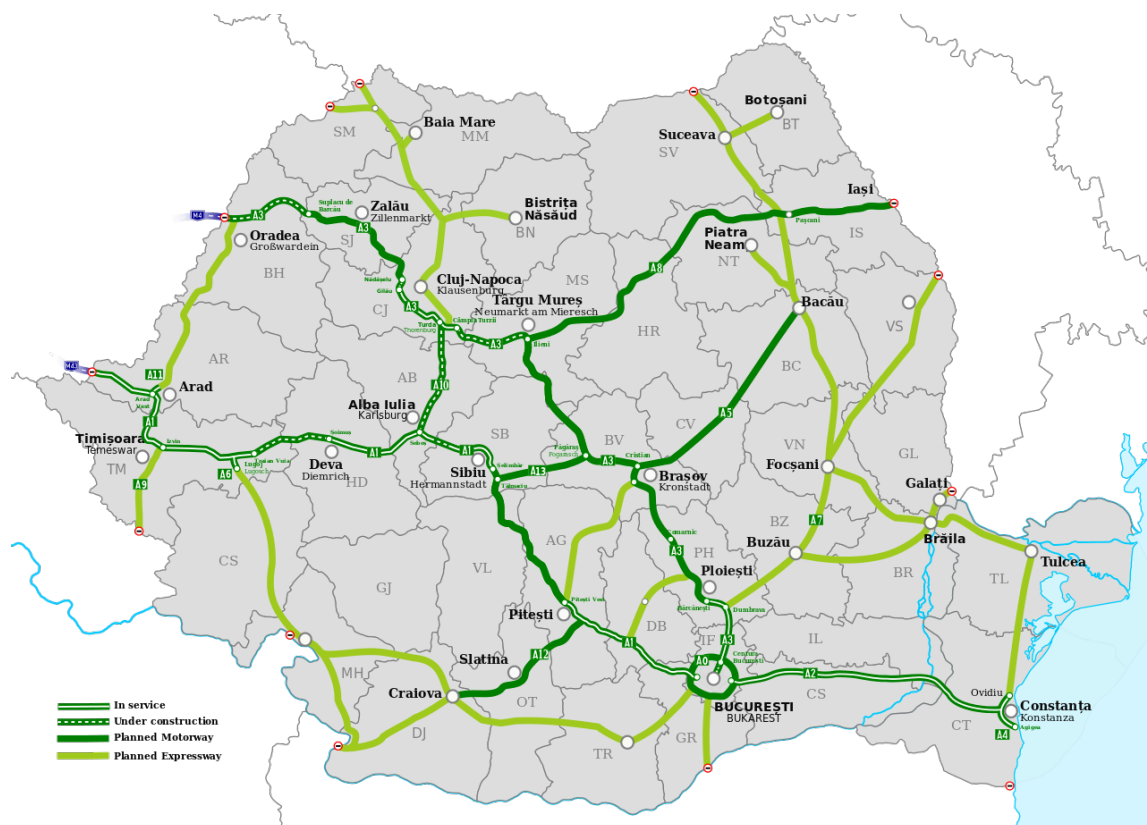
Les autoroutes roumaines ont une longueur totale de 683 km. La carte suivante montre l'évolution des deux axes routiers majeurs du pays pour la période 2016-2017.



Source : www.insse.ro

(vert : en exploitation, jaune : en travaux, noir : planifié)

Cette carte montre clairement l'insuffisance de l'investissement sur l'axe nord-sud. Les projets d'investissement complets du ministère des Transports figurant sur la carte suivante prévoient un développement plus homogène du réseau autoroutier (vert foncé) et des routes nationales 2x2 voies (vert clair) :



Source : www.insse.ro

L'infrastructure autoroutière est gérée par la CNADNR S.A., compagnie nationale des autoroutes et des routes nationales, sous la tutelle du ministère des Transports. Elle est responsable de la gestion, de l'exploitation, de la maintenance et du développement du réseau des routes en Roumanie.

L'Inspection d'État pour le contrôle dans le transport routier (ISCTR) est une institution technique du ministère des Transports chargée d'assurer la compatibilité des infrastructures routières et des véhicules avec les réglementations européennes ou internationales.

Depuis le 1^{er} octobre 2010, un système électronique d'achat de vignettes est en place en Roumanie. Il suffit d'indiquer dans une station-service ou une agence spécialisée le numéro d'immatriculation du véhicule et de payer par carte bancaire pour circuler sur les autoroutes et routes nationales roumaines pendant la période couverte par la vignette. Le contrôle des vignettes s'effectue également de façon électronique par les postes de vidéosurveillance. Les vignettes roumaines ne couvrent pas le paiement de certains ponts majeurs (2 ponts sur le Danube au prix de 18 euros pour les véhicules de 12 tonnes et plus et un pont entre Fetesti et Cernavoda au prix de 47 lei, soit 10 euros).

Infrastructures ferroviaires

Le réseau ferroviaire roumain atteint 10 777 km de voies ferrées dont 4 029 électrifiées. La société CFR (compagnie ferroviaire roumaine) est responsable de la gestion de l'infrastructure ferroviaire mais aussi du service de transport pour les passagers et le fret. Une seconde société, SFT, s'occupe de quelques lignes touristiques.

Avec 177 tunnels, 4 216 ponts et 13 961 ponceaux, le réseau ferroviaire roumain est très répandu à travers le pays mais la qualité du matériel roulant et de l'infrastructure ne permet pas de fournir une qualité de service satisfaisante. Voici la carte du réseau ferroviaire roumain, illustrée dans une couleur différente par région administrative :



Source: Căile Ferate Române

Infrastructure portuaire

Le port principal roumain, situé sur la mer Noire, est celui de Constanta. Le volume de transit de marchandises augmente rapidement. Il a atteint plus de 56 millions de tonnes en 2015. Le port de Constanta est le premier terminal de conteneurs sur la mer Noire et contrôle le trafic Europe – Caucase – Asie via la mer Noire. Les principaux opérateurs dans le port de Constanta sont A. P. Moller-Maersk Group, APM Terminals, Dubai Ports World, SOCEP, Oil Terminal S.A. et Comvex.

Statistiques concernant le port de Constanta 2011-2015

Traffic Data	2011	2012	2013	2014	2015
Total Traffic(tones)	45.972.095	50.584.662	55.138.057	55.641.910	56.336.772
Bulk Cargo(tones)					
Liquid Bulk	10.616.509	10.014.672	10.090.966	12.516.199	12.203.606
Solid Bulk	24.732.592	29.657.012	34.906.181	32.666.083	33.285.131
General Cargo(tones)	4.105.327	4.232.871	3.597.556	3.680.744	3.998.471
Containers					
Quantity(tones)	6.517.667	6.680.107	6.543.354	6.778.884	6.849.564
Number	414.096	423.081	399.372	408.99	420.793
Nr of layover ships	4.874	5.057	4.833	4.771	4.605
Nr of layover river vessels	7.829	9.312	9.233	10.06	9.769

Source: www.portofconstantza.com

Voies navigables

Le canal Danube-Black Sea relie le Danube (au Sud de Cernavoda) à la mer Noire (au niveau de Agigea dans le Sud de Constanta), raccourcissant la route entre Constanta et les ports intérieurs du Danube de près de 400 km.

Le port intérieur de Constanta, dédié au transport par voie navigable, peut accueillir des barges jusqu'à 165 000 tpl. Il se trouve sur le couloir de voies navigables VII – Danube et le couloir ferroviaire IV, permettant un accès facile sur le réseau d'Europe Centrale.

Deux autres ports satellites intérieurs, Midia et Mangalia, situés pas loin de Constanta, sont sous l'autorité de l'Administration des Ports Maritimes.

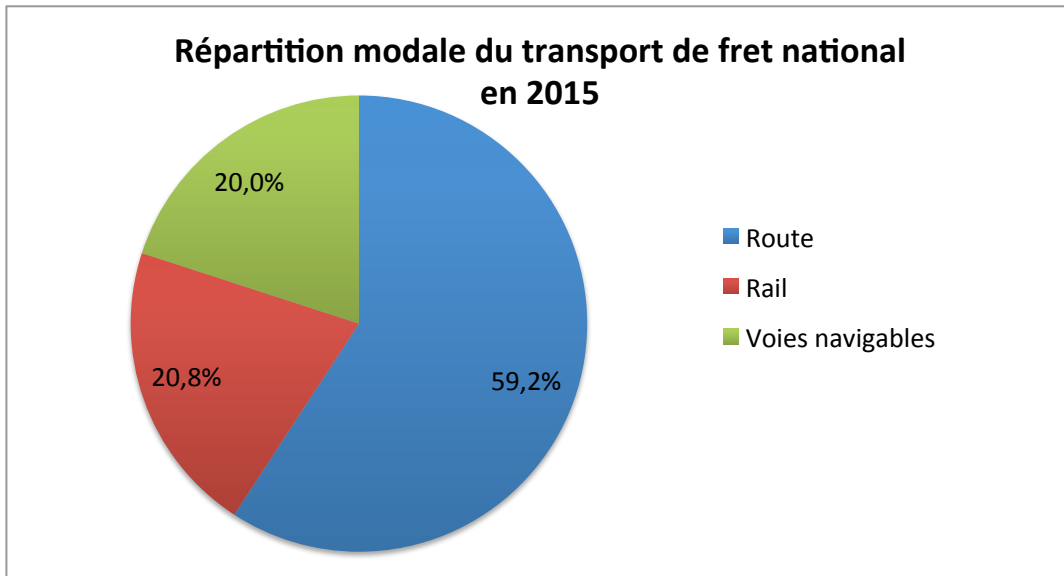
Aéroports

Les principaux aéroports roumains sont ceux de Bucarest, Timisoara, Cluj-Napoca et Iasi.

L'aéroport de Bucarest, avec près de 10 millions de passagers par an, réalise environ 90 % du trafic roumain. Quelques sociétés réalisent du transport de fret sur des lignes non régulières mais cette activité est marginale.

1.3.2. Statistiques concernant le TRM en Roumanie

Les données de cadrage présentées ci-dessous sont issues de statistiques officielles publiées par l'Eurostat et l'Institut roumain de statistiques.



Source : Eurostat

Activité de transport routier de marchandises

Les tableaux suivants illustrent l'activité du pavillon roumain en 2015.

Structure du TRM sous pavillon roumain en 2015

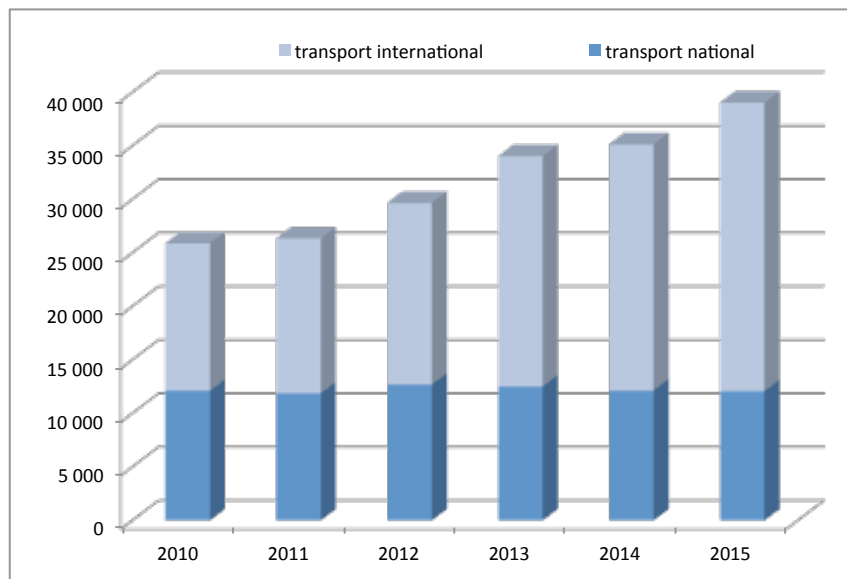
	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Kilomètres réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	198 824	39 023	100%	196	2 660
dont transport national	167 697	12 068	30,9%	72	854
dont transport international*	31 127	26 955	69,1%	866	1 806
dont transport international marchandises chargées en Roumanie	5 649	7 650	19,6%	1 354	539
dont transport international marchandises déchargées en Roumanie	5 137	6 920	17,7%	1 347	446
dont transport international entre pays tiers	13 986	10 630	27,2%	760	691
dont cabotage	6 355	1 755	4,5%	276	131

Source : Eurostat

* sur le territoire national et à l'étranger

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
TOTAL	25 889	26 349	29 662	34 026	35 136	39 023
transport national	12 096	11 858	12 673	12 505	12 136	12 068
transport international	13 793	14 491	16 989	21 522	23 000	26 955
dont transport international marchandises chargées en Roumanie	6 600	6 308	6 855	7 417	7 474	7 650
dont transport international marchandises déchargées en Roumanie	5 697	5 456	6 030	6 511	6 731	6 920
dont transport international entre pays tiers	1 429	2 520	3 599	6 589	7 392	10 630
dont cabotage	66	207	505	1 008	1 403	1 755

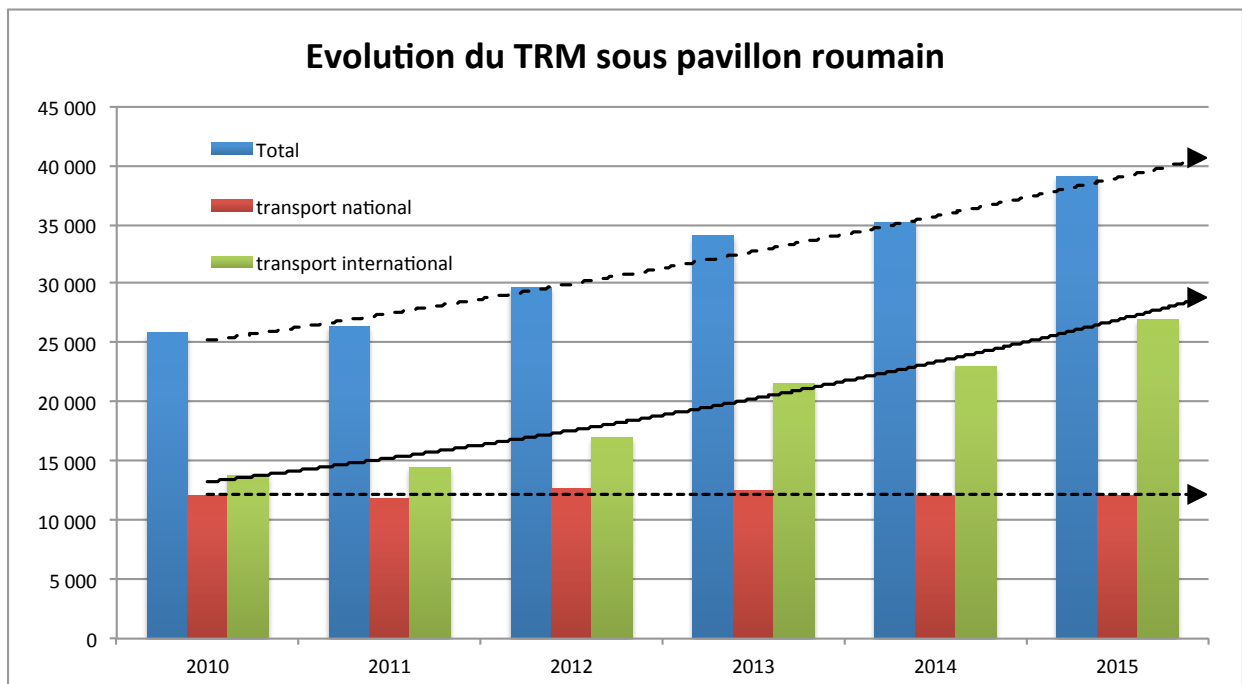
Evolution du TRM sous pavillon roumain, en millions de t.km



Taux de croissance annuel moyen du transport national : -0,05 %
 Taux de croissance annuel moyen du transport international : 14,3 %

Source : CNR

Evolution du TRM sous pavillon roumain



Source: Insee

Les statistiques officielles ne permettent pas de voir l'évolution du TRM roumain sur une période plus longue en raison d'une rupture de série. Néanmoins, la tendance observée depuis 2010 montre clairement que le TRM roumain est porté par l'international tandis que le national stagne. Entre 2010 et 2015, le TRM roumain a gagné +50 % d'activité, entièrement grâce au doublement de l'international. Sur cette période, le transport bilatéral a peu évolué.

En revanche, le transport entre pays tiers a été multiplié par 7,5. C'est la spécialité absolue du pavillon roumain. La localisation éloignée du pays par rapport aux principaux marchés de l'Europe de l'Ouest explique ce phénomène. Ainsi, les transporteurs roumains, une fois à l'Ouest, opèrent pendant de longs mois sur ces marchés porteurs sans que le véhicule retourne à sa base. Le changement de conducteur s'effectue souvent par avion.

TRM du pavillon roumain selon la nature du transport, 2015

	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Kilomètres réalisés**
	milliers de tonnes	millions de t.km	%	km	millions de véhicules.km
Total	198 824	39 023	100%	196	2 660
Compte propre	111 845	8 689	22,3%	78	634
dont transport national	107 803	5 621	14,4%	52	426
dont transport international*	4 042	3 068	7,9%	759	208
dont transport international marchandises chargées en Roumanie	879	1 007	2,6%	1 146	73
dont transport international marchandises déchargées en Roumanie	759	780	2,0%	1 028	53
dont transport international entre pays tiers	1 337	1 032	2,6%	772	67
dont cabotage	1 068	249	0,6%	233	16
Compte d'autrui	86 979	30 333	77,7%	349	2 026
dont transport national	59 894	6 447	16,5%	108	428
dont transport international*	27 085	23 886	61,2%	882	1 598
dont transport international marchandises chargées en Roumanie	4 770	6 643	17,0%	1 393	466
dont transport international marchandises déchargées en Roumanie	4 378	6 140	15,7%	1 402	393
dont transport international entre pays tiers	12 649	9 597	24,6%	759	624
dont cabotage	5 287	1 506	3,9%	285	115

Source: Eurostat

*sur le territoire national et à l'étranger

**en charge uniquement

TRM du pavillon roumain selon le pays de déchargement (2014)				
	Compte propre		Compte d'autrui	
	milliers de tonnes	milliers de t-km	milliers de tonnes	milliers de t-km
Allemagne	58	84 659	781	1 207 732
Autriche	33	34 040	183	179 150
Belgique	13	21 231	98	194 883
Bulgarie	24	17 258	82	53 871
Croatie	2	944	0	0
Danemark	3	2 736	0	0
Espagne	9	26 159	96	285 437
France	21	41 708	275	592 142
Grèce	13	14 501	58	67 411
Irlande	0	0	6	12 729
Italie	69	98 277	323	489 741
Lettonie	0	0	3	6 442
Lituanie	0	0	2	1 630
Luxembourg	5	8 512	12	24 591
Pays-Bas	5	11 750	111	194 834
Pologne	22	24 404	119	136 649
Portugal	0	0	1	3 293
Rép. Tchèque	24	26 230	62	66 204
Royaume-Uni	7	14 409	93	236 355
Slovaquie	22	19 372	51	39 153
Slovénie	7	7 288	18	13 258
Suède	4	10 203	36	75 272
Total	341	463 681	2 410	3 880 777

Source : Insse

TRM du pavillon roumain selon le pays de chargement (2014)				
	Compte propre		Compte d'autrui	
	milliers de tonnes	milliers de t-km	milliers de tonnes	milliers de t-km
Allemagne	62	85 107	859	130 683
Autriche	54	60 754	189	199 249
Belgique	18	30 672	91	186 488
Bulgarie	37	25 616	124	89 926
Croatie	2	2 500	13	13 415
Danemark	7	12 569	8	19 936
Espagne	32	97 195	89	269 064
Finlande	0	0	2	3 827
France	51	106 319	311	636 014
Grèce	14	16 822	54	66 871
Hongrie	256	68 346	421	220 206
Italie	84	119 373	419	603 996
Lettonie	0	0	2	1 630
Luxembourg	0	0	3	6 987
Pays-Bas	7	12 560	79	144 921
Pologne	23	26 625	95	100 529
Rép. Tchèque	13	13 762	63	60 793
Royaume-Uni	14	31 438	104	248 618
Slovaquie	31	26 201	61	48 621
Slovénie	23	18 733	33	32 369
Suède	0	0	59	115 589
Total	728	754 592	3 079	3 199 732

Source : Insse

Evolution du TRM du pavillon roumain selon la distance

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Total en milliers de tonnes	174 206	184 164	188 960	191 879	191 308	199 220
pour les tranches de						
0 - 49 km	105 739	118 061	118 667	112 063	109 614	110 423
50 - 149 km	35 458	31 320	31 094	34 007	33 899	35 729
150 - 299 km	13 200	13 519	13 902	16 304	17 288	17 921
300 - 499 km	7 052	7 602	9 164	10 647	10 642	12 471
500 - 999 km	4 810	6 396	8 000	9 402	10 095	11 788
1 000 km et plus	7 947	7 266	8 133	9 456	9 770	10 888
Total en millions de t.km	25 888	26 345	29 662	34 035	35 125	39 018
pour les tranches de						
0 - 49 km	1 696	1 704	1 852	1 707	1 734	1 779
50 - 149 km	2 955	2 590	2 593	2 869	2 878	3 023
150 - 299 km	2 777	2 804	2 933	3 456	3 704	3 837
300 - 499 km	2 726	2 899	2 499	4 114	4 143	4 800
500 - 999 km	3 762	4 231	5 381	6 604	6 993	8 177
1 000 km et plus	11 972	12 117	14 404	15 285	15 673	17 402

Source : Eurostat

Evolution du TRM du pavillon roumain selon la distance, en pourcentages

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Total en tonnes	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
pour les tranches de						
0 - 49 km	60,7%	64,1%	62,8%	58,4%	57,3%	55,4%
50 - 149 km	20,4%	17,0%	16,5%	17,7%	17,7%	17,9%
150 - 299 km	7,6%	7,3%	7,4%	8,5%	9,0%	9,0%
300 - 499 km	4,0%	4,1%	4,8%	5,5%	5,6%	6,3%
500 - 999 km	2,8%	3,5%	4,2%	4,9%	5,3%	5,9%
1 000 km et plus	4,6%	3,9%	4,3%	4,9%	5,1%	5,5%
Total en t.km	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
pour les tranches de						
0 - 49 km	6,6%	6,5%	6,2%	5,0%	4,9%	4,6%
50 - 149 km	11,4%	9,8%	8,7%	8,4%	8,2%	7,7%
150 - 299 km	10,7%	10,6%	9,9%	10,2%	10,5%	9,8%
300 - 499 km	10,5%	11,0%	8,4%	12,1%	11,8%	12,3%
500 - 999 km	14,5%	16,1%	18,1%	19,4%	19,9%	21,0%
1 000 km et plus	46,2%	46,0%	48,6%	44,9%	44,6%	44,6%

Source : Eurostat

Cabotage

millions de t.km

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Cabotage du pavillon roumain	66	207	505	1 008	1 403	1 755
Taux de croissance annuel du cabotage du pavillon roumain	93%					
Cabotage en Roumanie	31	31	124	49	57	74
Taux de pénétration du cabotage	0,3%	0,3%	1,0%	0,4%	0,5%	0,6%

Source : Eurostat

Parc de véhicules et leur activité

TRM du pavillon roumain* selon la nature de l'activité et la classe de charge utile (CU), en 2015

	TOTAL	Nature de l'activité	
		Compte Propre	Compte d'autrui
millions de t.km			
Total en tonnes.kilomètres	39 023	8 699	30 333
dont			
3,5t ou moins	5	4	0
de 3,6t à 9,5t	803	363	441
de 9,6t à 15,5t	6 706	1 606	5 100
de 15,6t à 20,5t	2 447	902	1 545
de 20,6t à 25,5t	6 467	1 302	5 164
de 25,6t à 30,5t	10 811	2 306	8 505
plus de 30,5t	11 785	2 206	9 579
%			
Structure	100%	100%	100%
dont			
3,5t ou moins	0,0%	0,0%	0,0%
de 3,6t à 9,5t	2,1%	4,2%	1,5%
de 9,6t à 15,5t	17,2%	18,5%	16,8%
de 15,6t à 20,5t	6,3%	10,4%	5,1%
de 20,6t à 25,5t	16,6%	15,0%	17,0%
de 25,6t à 30,5t	27,7%	26,5%	28,0%
plus de 30,5t	30,2%	25,4%	31,6%

Source : Eurostat

* transport national et international (sur le territoire national et à l'étranger)

Parc roumain de véhicules par charge utile, 2015

Tracteurs routiers	105 760
Remorques	251 445
Semi-remorques	96 645

Source : Eurostat

Entreprises de transport

En Roumanie, les entreprises ayant entre 1 et 5 véhicules représentent plus de 80 % des entreprises de TRM opérant au niveau national ou à l'international avec au moins une licence de transport par entreprise. Celles ayant plus de 20 véhicules représentent 2,75 % des entreprises et 27 % du parc de véhicules immatriculés dans le pays.

Il existe près de 20 000 entreprises de TRM en activité, enregistrées en Roumanie, dont 1 900 opèrent principalement à l'international. Elles sont spécialisées en « general cargo ». Peu d'entreprises de TRM à l'international opèrent avec des équipements spéciaux type « frigo », « matières dangereuses » ou « transport exceptionnel ».²

Les statistiques officielles publiées par le ministère des Finances dénombrent 27 252 entreprises de TRM pour un chiffre d'affaire annuel total de 26,6 milliards de lei, soit près de 5,9 milliards d'euros pour l'année 2014, soit une augmentation de 8 % sur un an.

Parmi les 27 252 entreprises, près de 25 % n'auraient eu aucune activité durant l'année, ce qui rapproche le nombre d'entreprises en activité aux chiffres obtenus d'autres sources. 1 010 entreprises de TRM auraient réalisé un chiffre d'affaire de plus de 1 million d'euros, soit 64 % du chiffre d'affaire du secteur entier.

Classement des dix premiers transporteurs routiers roumains selon leur chiffre d'affaires

Nom de l'entreprise	Région	Effectifs	CA en RON	CA en Euro	Bénéfice Net RON	Bénéfice Net €
Aquila Part Prod Com Srl	Prahova	1 839	596 631 818	131 544 188	4 231 825	933 024
Carrion Expedition Srl	Cluj	1 125	378 604 233	83 473 903	8 684 451	1 914 730
Transcondor SA	Arad	723	321 912 117	70 974 539	-1 346 807	-296 941
Duvenbeck Logistik Srl	Brasov	641	251 889 328	55 536 054	9 475 975	2 089 244
Total N S A Srl	Sibiu	368	197 483 338	43 540 731	2 226 382	490 868
International Lazar Company	Arges	461	188 360 967	41 529 449	3 153 071	695 183
Dunca Expeditii SA	Timis	630	182 455 216	40 227 360	9 523 293	2 099 677
Dumagas Transport SA	Dolj	548	171 893 056	37 898 637	-19 664 081	-4 335 497
Arcese Transport Srl	Cluj	337	149 791 308	33 025 687	1 617 603	356 646
Gopet Romania Srl	Bucarest	76	142 165 792	31 344 429	-2 848 712	-628 078

Source : RisCo Report

Le nombre de conducteurs en Roumanie est estimé à près de 110 000 en 2016. Les entreprises de TRM emploieraient au total près de 125 000 personnes en 2016.

² Source www.untrr.ro

Le tableau ci-dessous est issu des dernières statistiques disponibles sur les entreprises et publiées par Eurostat.

Chiffres clés sur l'emploi dans le TRM en Roumanie, 2012

Nombre d'entreprises	21 406
CA – millions €	5 446
Coûts du personnel salarié– millions €	313
dont salaires et traitements - millions € (a)	244
dont charges sociales - millions € (b)	69
Taux de charges patronales apparent (b/a)	28,3%
Nombre de personnes occupées	105 362
dont personnes occupées non-rémunérées	4 142
dont salariés	101 220
part des salariés dans l'effectif total	96,1%
Nombre moyen de personnes occupées par entreprise	4,9
Coût moyen du personnel salarié en €	3 092
Valeur Ajoutée par salarié en €	9 400
CA par personne occupée en €	51 700
Investissement par personne occupée en €	5 400

Source : Eurostat

2. Présentation spécifique du transport routier de marchandises en Roumanie

2.1. Organisation du secteur

2.1.1. Organisations professionnelles

UNTRR – Union Nationale des Transporteurs Routiers Roumains³

Fondée en 1990, l'UNTRR est la principale organisation professionnelle de transporteurs routiers en Roumanie. Selon son représentant, elle est une organisation « non-gouvernementale, indépendante, apolitique et démocratique ».

L'UNTRR a pour mission de soutenir le secteur et protéger les intérêts des transporteurs routiers roumains au niveau national et international.

L'organisation compte plus de 13 000 membres opérant sur les marchés de TRM et de TRV. Elle est très active dans les négociations européennes.

L'UNTRR aide ses membres dans leurs démarches à l'international et possède également un outil de calcul de coûts du TRM basé sur la méthodologie du CNR. Son secrétaire général est actif sur la scène européenne et a de forts liens avec l'administration roumaine.

ARTRI – Association Roumaine de Transport Routier International

ARTRI est une organisation professionnelle qui regroupe principalement les entreprises de TRM international de petite et moyenne taille.

Membre de l'IRU, elle garantit la mise en place et l'application de la réglementation internationale (e.g. la convention TIR). A travers l'IRU, elle demeure en contact avec les organisations de 74 pays et vise à protéger les intérêts des transporteurs routiers roumains.

Elle soutient les transporteurs dans leur organisation, leur gestion, leur développement et leurs démarches, y compris dans les domaines des activités spéciales. Elle offre son assistance dans les domaines financier, administratif et logistique.

FORT – Fédération des Opérateurs de Transport Roumains

C'est une association des petites entreprises de transport opérant plutôt au niveau national. Elle aide les entrepreneurs dans leurs démarches techniques, juridiques et administratives et assure leurs relations avec les autorités publiques.

FORT prétend être « la voix des transporteurs roumains qui espèrent restaurer l'ordre et la discipline dans les entreprises de transport et gagner le respect des autorités roumaines et

³ Source: <https://www.untrr.ro/about/about-us.html>

internationales ». Elle milite également pour le renouvellement du parc de véhicules de TRM et de TRV opérant au niveau national et pour la réorganisation du secteur pour mieux répondre aux besoins de la Roumanie.

2.1.2. Organisations administratives

Registrul Auto Român⁴ (R.A.R. – Registre auto Roumain)

C'est un organisme, technique, désigné par le ministère des Transports comme une autorité compétente dans le domaine technique des véhicules routiers, la sécurité routière, la protection de l'environnement et l'assurance de la qualité de transport.

Selon la loi en vigueur, le RAR tient les rôles suivants :

- accorder la certification nationale des véhicules routiers, des pièces détachées et des systèmes embarqués,
- accorder les certificats de conformité dans les mêmes domaines,
- accorder des certifications spécifiques individuelles pour les véhicules routiers,
- effectuer le contrôle technique périodique pour certains types de véhicules,
- accorder des licences aux stations de contrôle technique,
- appliquer la réglementation européenne dans les domaines techniques,
- accorder des licences aux ateliers de réparation des véhicules et de leurs pièces,
- certifier le « système de gestion de qualité »,
- participer aux travaux du Forum mondial pour l'harmonisation de la réglementation sur les véhicules, sous la Commission économique de l'ONU.

Le RAR est basé à Bucarest mais possède des représentations dans toutes les régions de Roumanie.

A.R.R.⁵ – Autorité Routière Roumaine

L'ARR est un autre organisme public sous la tutelle du ministère des Transports. Il a pour mission de :

- accorder des licences de transport pour les transporteurs roumains de marchandises et de passagers,
- accorder des autorisations aux auto-écoles et leurs instructeurs,
- tenir le registre des transporteurs et des organisations de transport routier,
- émettre des certificats et diplômes aux professionnels du transport routier,
- mettre en place les standards techniques et assurer l'application de la réglementation provenant du ministère des Transports,
- émettre des cartes de chronotachygraphe,
- évaluer les différents facteurs ayant un impact sur la sécurité routière.

⁴Source: www.rarom.ro

⁵Source: www.arr.ro

ISCTR - Inspection d'État du Contrôle de Transport Routier

C'est une institution technique sous la tutelle du ministère des Transports qui assure l'inspection nationale de la réglementation et sa conformité avec la réglementation internationale. Elle s'occupe essentiellement des permis de conduire et de la mise en place et du contrôle des spécifications techniques des véhicules (poids, taille, etc.)

L'ISCTR est l'autorité compétente pour contrôler et sanctionner suivant les dispositions du Règlement CE/1071/2009, CE/1072/2009, CE/1073/2009 et CE/561/2006.

2.1.3. Autres institutions

CNADNR - Société nationale des autoroutes et des routes nationales⁶

C'est une société d'intérêt national opérant sous la direction du ministère des Transports mais bénéficiant d'une certaine autonomie financière. Elle est responsable de la gestion, de la maintenance, de l'amélioration et du développement du réseau routier et autoroutier en Roumanie. Ses missions principales sont :

- gérer les routes qui lui sont confiées (autoroutes et routes nationales),
- construire de nouvelles routes,
- participer à la préparation de la réglementation sur l'infrastructure routière,
- améliorer le niveau technique et technologique des routes,
- réaliser des études techniques pour le développement des routes publiques, leur modernisation et pour la construction des ouvrages d'art et leur impact environnemental,
- assurer la maintenance régulière et spéciale des routes et des ouvrages d'art et adapter la périodicité de celle-ci à des modifications de fréquentation.

2.2. Entreprises de transport en Roumanie

2.2.1. Formes d'entreprises

SRL et SA

Les entreprises de TRM roumaines prennent quasi-exclusivement la forme de SRL (l'équivalent de la SARL en France) ou de Société anonyme. Dans les deux cas, les entreprises sont enregistrées auprès du Registre de commerce sous l'autorité du ministère de la Justice et des Libertés civiles.

La SRL roumaine peut avoir un seul associé contrairement à la SA qui doit en avoir au moins deux. En revanche, si une SRL a un seul associé, cette personne ne peut plus être associée d'une autre société.

⁶Source : www.cnadnr.ro

Pour une SRL, le capital minimum demandé est de 200 lei, soit près de 44 euros. Pour une SA, le capital minimum est de 90 000 lei, soit un peu moins de 20 000 euros. Dans les deux cas, les parts doivent avoir la même valeur faciale et cette valeur ne peut pas être moins de 10 lei (2,20 euros). Par conséquent, une SRL d'un capital de 200 lei ne peut avoir plus de 20 parts, chacune représentant 5 % de la société. Pour une SA, une part peut avoir une valeur aussi basse que 0,1 lei (0,02 euros).

Le délai pour la création des deux types de société est de près de 5 jours ouvrés si tous les documents demandés sont conformes.

Quel que soit le type de société, une entreprise de transport doit obligatoirement obtenir une licence de transport et employer une personne ayant la qualification nécessaire pour gérer les opérations de transport. Les conducteurs de véhicules de transport doivent également suivre une formation professionnelle afin de pouvoir poursuivre leur activité en toute légalité.

Le secteur des transports et entreposage est très dynamique en Roumanie. Voici les statistiques de création d'entreprises de ce secteur pour les 5 dernières années :

Création d'entreprises dans le secteur du transport-entreposage				
2011	2012	2013	2014	2015
7 266	6 499	6 349	6 162	7 639

Source : Insse

Microentreprise

Suivant la Loi 507/2002 du Parlement roumain, les résidents roumains et ceux d'autres États membres de l'UE peuvent entreprendre une activité économique en Roumanie de façon indépendante. Ils peuvent s'engager dans pratiquement tous les domaines économiques, sauf ceux qui sont protégés par une réglementation spéciale.

En ce qui concerne le TRM, la microentreprise individuelle doit obtenir le statut de « personne autorisée » auprès du registre de commerce national et une licence de transport de la part de l'ARR (Autorité Routière Roumaine).

2.2.2. Licence de transport

Les conditions d'accès au marché de TRM suivent rigoureusement les dispositions prévues dans la réglementation européenne. Ainsi, pour opérer sur ce marché, une entreprise doit satisfaire à certains critères :

- disposer d'un établissement constituant le siège de l'entreprise,
- satisfaire à l'exigence d'honorabilité professionnelle,
- avoir la capacité financière appropriée pour démarrer et exercer l'activité, à savoir 9 000 euros pour un véhicule seul et 5 000 euros pour chaque véhicule supplémentaire,
- avoir la capacité professionnelle requise.

À ces conditions s'ajoute celle d'avoir au moins un véhicule immatriculé en Roumanie ou avoir le droit d'utiliser un véhicule en location ou en crédit-bail avec option d'achat.

Si l'entreprise remplit les 5 conditions citées ci-dessus, elle doit aussi demander une licence de transport émise par les autorités (ARR). Selon la réglementation européenne, une licence de transport international peut être délivrée pour une période maximale de 10 ans.

Le délai d'obtention de la licence est de près de 15 jours ouvrés après le dépôt du dossier complet.

En plus de la licence, d'autres documents doivent être présents dans le véhicule :

- pour le conducteur :
 - permis de conduire,
 - attestation de formation,
 - carte conducteur,
 - justificatif d'activité,
 - contrat de travail ou une copie du registre de commerce s'il s'agit d'une microentreprise individuelle.
- pour le véhicule :
 - carte grise ou contrat de location,
 - attestation d'assurance,
 - copie conforme de la licence (communautaire ou intérieur).
- pour la marchandise :
 - lettre de voiture,
 - facture commerciale,
 - documents douaniers,
 - autres documents obligatoires s'il s'agit de marchandises spéciales (animaux, matière dangereuse etc.).

2.2.3. Formation professionnelle

Les activités de transport routier de marchandises, de matières dangereuses (ADR), de voyageurs, de transport exceptionnel ou encore les taxis nécessitent l'obtention d'une certification spécifique suite à une formation professionnelle, en plus du permis de conduire pour le type de véhicule adapté.

C'est l'ARR qui émet le certificat (la qualification). Les règles d'obtention du certificat professionnel sont les mêmes que celles qui sont prévues dans la réglementation européenne, à savoir 280 heures de cours théoriques et 20 heures de conduite pour la qualification initiale ou, dans certains cas, 140 heures de cours accélérés et 10 heures de conduite.

2.2.4. Informations financières concernant les entreprises de TRM⁷

Selon l'analyse financière sectorielle du ministère roumain des Finances, le secteur du TRM présente certaines fragilités importantes. En effet, la part des entreprises affichant un niveau important de dettes a, certes, diminué ces dernières années, passant de 90 % en 2012 à 80 % en 2015, mais cela reste toujours très élevé. Également, plus de 5 entreprises sur 10 affichent un degré de capitalisation négatif. Ce sont surtout les petites entreprises qui souffrent de ce phénomène qui remet en cause leur solvabilité et rend difficile leur accès au crédit.

En 2013, 6 349 entreprises de TRM ont été créées mais 4 295 entreprises ont disparu la même année. Sur les 4 295, seules 41 enregistraient un chiffre d'affaire de plus d'1 million d'euros, soit l'équivalent du chiffre d'affaire d'une dizaine de véhicules. En d'autres termes, 99 % des entreprises qui ont mis la clé sous la porte sont de petite taille.

Dans cette même analyse financière, le ministère rappelle que trois quarts des entreprises affichent un risque d'insolvabilité plus élevé que la moyenne roumaine. Un tiers affiche un risque très élevé.

Les problèmes des entreprises du TRM sont en partie liés aux délais de paiement. Seuls 20 % des délais de paiement sont respectés, 55 % des paiements sont retardés, le reste subit un délai excessif ou un non-respect du contrat.

2.2.5. Difficultés financières persistantes dans les grandes entreprises⁸

Malgré ses problèmes financiers, le secteur du TRM roumain demeure compétitif mais très dépendant du TRM international. Les dix plus grandes entreprises de TRM roumaines sont toutes localisées à l'ouest du pays, proches des centres de production de produits à l'export.

Aquila Part Prod Com Ploiesti est le leader du marché. Il emploie près de 2 000 personnes. La hausse rapide de ce nombre d'employés a eu un effet positif sur le chiffre d'affaires mais pas sur sa rentabilité. Le chiffre d'affaires 2014 a augmenté de 31,6 millions de lei, atteignant 596,6 millions en 2014, mais le bénéfice net a baissé de 2,2 millions à 4,2 millions de lei.

Sur la même période, le deuxième acteur du marché, Expedition Cluj Carrion s'est mieux porté. En 2014, l'entreprise est sortie de la crise qu'elle traversait depuis quelques années en effaçant le déficit de l'année précédente avec un profit net de 8,6 millions de lei (2 millions d'euros) accompagné d'une augmentation de son chiffre d'affaires de 88,4 millions de lei, atteignant 378,6 millions de lei. Sur cette période, les effectifs de l'entreprise sont passés de 862 à 1 125.

Le troisième du secteur, Transcondor, basé à Arad, n'était toujours pas sorti de la crise. En 2014, la société a affiché une perte nette de 1,3 millions de lei, soit 2,4 millions de moins qu'un an plus tôt. Son chiffre d'affaires est passé de 270,9 millions à 321,9 millions de lei entre 2013 et 2014.

⁷ Source : Extraits de Coface Study

⁸ Figures 2014, Source : www.zf.ro

2.3. Réglementation sociale générale et spécifique au TRM en Roumanie

2.3.1. Contrats de travail et temps de travail

Imposition des revenus des personnes physiques⁹

Toute personne résidant en Roumanie 183 jours par an ou plus doit acquitter son impôt sur le revenu en Roumanie. Cela concerne les employés des entreprises, des institutions, des administrations, des associations, etc. établies en Roumanie, ainsi que les revenus obtenus sur le territoire roumain par des salariés des entreprises étrangères détachés en Roumanie sous contrat étranger.

L'impôt sur le revenu doit être payé sur les revenus suivants :

- activités indépendantes,
- salaires,
- revenus de l'investissement,
- loyers perçus d'un bien immobilier,
- pensions de retraite,
- activités d'agriculture,
- gains de jeu et prix,
- donations.

Concernant les salaires, il est important de noter que les tickets restaurant, les chèques cadeaux, les tickets de garde d'enfants, les chèques vacances, tout paiement compensatoire, la part patronale de la mutuelle de santé, l'utilisation privée d'une voiture ou d'un téléphone de fonction sont également imposés au même titre que le salaire à proprement parler.

Exonération de l'impôt sur le revenu¹⁰

Pour les revenus mensuels de moins de 3 000 lei (663 euros), chaque individu a droit à une exonération fiscale pour une tranche de revenu fixée par l'administration fiscale. Actuellement, une personne seule est autorisée à déduire 300 lei (66 euros) de son revenu mensuel avant le calcul de l'impôt sur le revenu. Chaque personne dépendante, l'époux, les enfants, les parents, augmente ce montant exonéré de 125 lei par mois.

En plus de cela, certains revenus sont exemptés d'impôt :

- l'aide financière reçue pendant le congé maternité ou pendant tout autre congé lié à la santé de l'enfant,
- les salaires des personnes handicapées,

⁹ Source: www.taxsummaries.pwc.com

¹⁰ Source: www.pwc.com

- les salaires tirés d'une activité professionnelle effectuée à l'étranger et sur lesquels l'imposition du pays d'accueil a déjà été appliquée,
- les avantages accordés sous forme de stock options (pas au moment où l'avantage est accordé, ni à l'exercice de l'option),
- le remboursement des dépenses pour le transport et l'hébergement (limitées à 2,5 fois le montant accordé aux salariés du secteur public),
- les salaires obtenus grâce à certaines activités liées à l'informatique,
- le revenu tiré de la vente des biens mobiliers du patrimoine personnel,
- le mécénat et certaines donations,
- l'héritage,
- les indemnités de déplacement journalières pour frais de restauration.

Les cotisations sociales, la participation à un fonds de pension, les frais de membre des syndicats de salariés sont également déduits du revenu avant le calcul de l'impôt.

Si elles le souhaitent, les personnes imposées peuvent choisir de donner 2 % de leur impôt sur le revenu aux œuvres de charité de leur choix.

Taux d'imposition¹¹

Le taux d'imposition des revenus des personnes physiques est de 16 % sur la partie imposable du revenu. L'impôt sur le revenu est retenu à la source.

Cotisations sociales applicables au 1^{er} février 2017

Charges sociales obligatoires du Régime Général

Objet	Taux employeur	Taux salarié	Total
Cotisation générale de sécurité sociale	15,80%	10,50%	26,30%
Contribution au fonds de caisse Maladie/Maternité	5,20%	5,50%	10,70%
Chômage	0,50%	0,50%	1,00%
Congés payés et congé maladie	0,85%	0,00%	0,85%
Accidents de travail	0,159%	0,00%	0,16%
Caisse de garantie de salaires impayés	0,25%	0,00%	0,25%
Total	22,76%	16,50%	39,26%

Particularité roumaine, les employés du secteur de l'informatique ne sont pas soumis aux charges sociales ni à l'impôt sur le revenu.

Le taux « Accidents de travail » employeur monte à 0,4 % pour les conducteurs routiers.

¹¹Source : www.taxsummaries.pwc.com

Charges sociales obligatoires des indépendants

Objet	Taux
Sécurité sociale	31,30%
Contribution au fonds de caisse Maladie/Maternité	5,50%
Chômage	1,00%
Total	37,80%

Un taux de 15,5 % est également prélevé des autres revenus au titre de prélèvements sociaux.

Charges sociales dues pour un conducteur roumain rémunéré au salaire minimum de 1 450 RON (319,70 Euros)

Cotisations sociales de l'employeur	Taux employeur	Montant en RON	Montant en Euro
Cotisation générale de sécurité sociale	15,80%	229,10	50,51
Contribution au fonds de caisse Maladie/Maternité	5,20%	75,40	16,62
Chômage	0,50%	7,25	1,60
Congés payés et congé maladie	0,85%	12,33	2,72
Accidents de travail	0,40%	5,80	1,28
Caisse de garantie de salaires impayés	0,25%	3,63	0,80
Total	23,00%	333,50	73,53
Cotisations sociales de l'employé	Taux salarié	Montant en RON	Montant en Euro
Cotisation générale de sécurité sociale	10,50%	152,25	33,57
Contribution au fonds de caisse Maladie/Maternité	5,50%	79,75	17,58
Chômage	0,50%	7,25	1,60
Congés payés et congé maladie	0,00%	0,00	0,00
Accidents de travail	0,00%	0,00	0,00
Caisse de garantie de salaires impayés	0,00%	0,00	0,00
Total	16,50%	239,25	52,75

	RON	Euro
Coût pour l'employeur	1783,50	393,22
Net avant impôt pour le salarié	1210,75	266,94
Net après impôt pour le salarié	1065,03	234,82

Imposition des revenus des personnes morales¹²

Le taux de l'impôt sur les sociétés est de 16 % en Roumanie. En revanche, un grand nombre de « petits » impôts et taxes viennent alourdir la charge fiscale des entreprises. Pour améliorer la compétitivité de ses entreprises, la Roumanie a largement revu sa réglementation fiscale en 2016. Certaines lois sont entrées en vigueur au 1^{er} janvier 2017.

Voici l'état des lieux de la taxation des entreprises en Roumanie :

- Le taux de la TVA a baissé de 24 % à 20 % au premier janvier 2016, puis à 19 % au 1^{er} janvier 2017.
- Il existe désormais deux taux réduits de 5 % et de 9 %.
- Les dépenses dites de « protocole » (restaurants, cadeaux à la clientèle, etc.) sont déductibles dans la limite de 2 % des revenus de l'entreprise.
- Les dividendes sont exclus de l'impôt sur les sociétés lorsqu'il s'agit d'un versement d'une filiale roumaine vers la maison mère d'une entreprise roumaine.
- Le taux de taxation des dividendes dans les autres cas a été ramené de 16 % à 5 %.
- Le taux limite des intérêts payés déductible sur les crédits dans une monnaie étrangère a été réduit, passant de 6 % à 4 %.
- Les droits d'accises ont été supprimés sur le café et les produits de luxe et réduits pour les autres biens, y compris le gasoil, le vin et la bière, sauf pour les cigarettes et les autres boissons alcoolisées.

Les entreprises roumaines demeurent pourtant les plus taxées en Europe. Elles subissent 39 taxes et impôts différents, dont le montant total peut monter jusqu'à 43 % du bénéfice.

2.3.2. Réglementation fiscale spécifique au TRM

Droits d'accises

Le montant actuel (depuis le 1^{er} janvier 2017) des droits d'accises pour le gazole en Roumanie est de 1 512,02 lei, soit 333,37 euros pour 1 000 litres.

Une taxe supplémentaire régionale permet de l'augmenter à près de 400 euros pour 1 000 litres, sauf variation du cours du leu.

Un système de remboursement partiel de la partie régionale a été mis en place par le gouvernement roumain en 2014. En principe, ce dernier prévoit un remboursement maximum de 40 euros pour 1 000 litres de carburant sur la partie régionale des droits d'accises, ce qui situe les droits d'accises entre 333 et 360 €/1000 litres net pour un transporteur.

¹² Source: Code fiscal roumain

Taxe à l'essieu

La taxe annuelle roumaine sur les véhicules de transport est la version locale de la taxe à l'essieu française. Elle est calculée suivant la puissance du moteur, le taux d'émission du véhicule, la catégorie du véhicule, le PTAC et le nombre d'essieux. Tous les véhicules immatriculés en Roumanie, y compris les motos et véhicules particuliers, les bus, les tracteurs, sont soumis à cette taxe annuelle.

Le montant de la taxe varie également en fonction de la province d'immatriculation du véhicule.

En ce qui concerne le TRM, la taxe annuelle pour un véhicule léger de 2 essieux, de moins de 12 tonnes de PTAC, varie entre 0 et 133 lei (29,32 euros).

Pour un poids lourd 40 tonnes articulé (2+3 essieux), le montant varie entre 2 197 lei et 2 986 lei (484 euros et 658 euros).

Le montant maximal de 3 963 lei (873,75 euros) concerne les véhicules articulés de 3+2 essieux de 40 tonnes et plus.

Péages

Les principales routes nationales et les autoroutes roumaines sont soumises au péage routier. Depuis le 1^{er} octobre 2010, un système de vignette électronique a été mis en place et concerne les routes telles qu'elles sont détaillées dans la rubrique « infrastructures routières » de ce document, page 10.

Concernant les obligations, chaque véhicule doit avoir une vignette en cours de validité. Sinon, ils sont sujets à une pénalité allant de 250 lei à 4 500 lei (992 euros), en plus de l'obligation de payer immédiatement la vignette annuelle correspondante à leur véhicule.

Coût de la vignette pour les poids lourds de 12 tonnes et plus (Catégorie F) :

- 11 euros pour la journée,
- 55 euros pour 7 jours,
- 121 euros pour 30 jours,
- 345 euros pour 90 jours,
- 1 210 euros à l'année.

Certains ouvrages d'art, tels que le pont de Giurgiu-Rousse, le pont de Cernavoda, le pont de Vadul Oii, le pont de Calafat – Vidin ont leur propre tarification mais offrent souvent des forfaits de 20 passages à prix réduits.

2.4. Réglementation sociale générale et spécifique au TRM en Roumanie

2.4.1. Contrats de travail et temps de travail

Temps de travail

Le temps de travail de droit commun est de 40 heures en Roumanie.

Cotisations sociales

Les cotisations sociales pour le niveau de qualification « normal » sont celles affichées dans la rubrique précédente. Pour d'autres statuts socio-professionnels (métiers difficiles et spéciaux), les cotisations sociales peuvent être majorées de 5 points ou de 10 points, ramenant donc le taux employeur de 23 % à 28 % pour les métiers difficiles et à 33 % pour les métiers spéciaux. Le taux employé des cotisations sociales ne varie pas en fonction du métier.

Salaire minimum

Lors de la réalisation de cette étude, les employés roumains ayant un contrat de travail à temps plein devaient être rémunérés au moins 1 250 lei, soit 275,60 euros. Début 2017, le salaire minimum est revalorisé de 16 %, en accord avec les promesses de campagne du gouvernement actuel, un record dans l'Union européenne. Son montant actuel est donc de 1 450 lei, soit près de 320 euros.

Ce taux s'applique de plein droit aux salariés du secteur public et du secteur privé depuis le 1^{er} février 2017.

Indemnités de déplacement

Il existe en Roumanie deux types d'indemnités de déplacement cumulables pour tous les salariés des secteurs public et privé. Les montants des indemnités diffèrent selon la nature du voyage (national ou international) ou le pays visité. Les indemnités de déplacement actuelles ont été mises en place par le Décret 582/2015.

Le premier type d'indemnité de déplacement, appelé « indemnités de subsistance » ou « indemnités de catégorie 1 », couvre les frais de restauration et de transport local. Le décret fixe l'indemnité journalière internationale minimale à 35 euros. Pour leurs déplacements nationaux, les salariés ont droit à 17 lei par jour, soit 3,75 euros. Les entreprises peuvent majorer l'indemnité de déplacement de type 1 jusqu'à 2,5 fois la valeur minimale sans avoir à payer les cotisations sociales. Au-delà, les cotisations sociales s'appliquent sur la partie excédant 2,5 fois la valeur minimale. Egalement, dans la limite de 2,5 fois le minimum légal, les indemnités de déplacement ne sont pas soumises à l'impôt sur le revenu.

Le second type d'indemnité de déplacement est appelé « indemnité de logement » ou « indemnités de catégorie 2 ». Celles-ci couvrent les dépenses de logement justifiées si l'employeur ne les a pas prises en charge directement. Dans ce cas, il existe un barème par pays pour les salariés du secteur public. Les salariés du privé peuvent se voir attribuer des

indemnités de logement jusqu'à 2,5 fois le barème du secteur public sans que les cotisations sociales et l'impôt sur le revenu ne s'appliquent.

En ce qui concerne les conducteurs routiers, ils ont droit à l'indemnité de subsistance mais pas à l'indemnité de logement puisque leur employeur met à leur disposition la cabine du tracteur considérée comme un « logement ». Un conducteur à l'international peut donc toucher une indemnité de 35 € à 87,50 € par jour, non chargée, non imposée.

2.4.2. Contrats de travail et leur contenu¹³

Le Code du Travail prévoit que le contrat individuel de travail doit être conclu en langue roumaine et par écrit. Il existe deux types de contrat de travail, à durée indéterminée et à durée déterminée.

Le contrat de travail s'enregistre dans le Registre Général des salariés (REVISAL) avant le début de l'activité du salarié. Ce registre est transmis à l'Inspection du Travail via internet.

Par ailleurs, une personne ne peut être embauchée qu'après la présentation d'un certificat médical (dont la présentation doit se faire avant la date du début du contrat).

La conclusion du contrat de travail devra être précédée d'une information précontractuelle portant notamment sur la fonction du salarié, les risques encourus, la date d'effet ainsi que la durée du contrat, le salaire, le siège de la société, etc.

Le nouveau Code du Travail prévoit aussi l'obligation pour l'employeur de rendre au salarié, toujours avant le début de l'activité, un exemplaire du contrat individuel de travail signé.

La fiche de poste est une partie intégrante du contrat de travail.

Le livret de travail

Depuis le 01.01.2011, les livrets de travail ne s'utilisent plus. A leur place, l'employeur doit émettre à l'attention de l'ancien salarié une attestation d'ancienneté, qui n'est plus à valider par l'Inspection du Travail.

La durée du contrat de travail

Le contrat de travail est conclu pour une durée indéterminée ou déterminée (remplacement d'un titulaire de poste, prestation d'un travail saisonnier, ...).

Le contrat à durée déterminée se conclut pour une période de maximum 12 mois et peut être prolongé deux fois, de telle sorte que la durée totale de celui-ci ne dépasse jamais 36 mois.

Les congés payés

Les salariés ont droit à une période de congés payés de minimum 20 jours ouvrés.

¹³ Source : <http://www.lpg-roumanie.ro/fr/publications/social/droit-du-travail-roumain>

La durée quotidienne et hebdomadaire du travail

La durée quotidienne de travail est en principe de 8 heures, sur 5 jours ouvrables, soit une durée hebdomadaire de 40 heures.

La durée maximum légale de temps de travail ne peut pas dépasser 48 heures par semaine, y compris les heures supplémentaires.

Par exception, la durée de temps de travail peut être prolongée à plus de 48 heures par semaine, à condition que la moyenne des heures de travail, calculée pour une période de référence de 4 mois, ne dépasse pas 48 heures par semaine.

Les contrats de travail peuvent être conclus même pour une heure par semaine ou par mois.

La période d'essai

Une période d'essai peut être introduite dans le contrat de travail à durée indéterminée.

Cette période d'essai ne peut être supérieure à :

- 90 jours calendaires pour les fonctions d'exécution,
- 120 jours calendaires pour les fonctions d'encadrement.

Le salarié titulaire d'un contrat de travail à durée déterminée peut être soumis à une période d'essai qui ne dépassera toutefois pas :

- 5 jours ouvrés pour un contrat d'une durée inférieure à 3 mois,
- 15 jours ouvrés pour un contrat d'une durée de 3 à 6 mois,
- 30 jours ouvrés pour un contrat d'une durée supérieure à 6 mois,
- 45 jours calendaires pour un contrat d'une durée supérieure à 6 mois, pour les salariés occupant une fonction de direction.

La clause de « non concurrence »

Une clause de non-concurrence peut être insérée dans les contrats de travail. Elle permet ainsi d'interdire au salarié de déployer une activité qui se trouve en concurrence avec celle de son ancien employeur, en faveur de certains agents économiques ou dans son propre intérêt, en échange d'une indemnisation de cette non-concurrence.

La clause continue à produire ses effets après la cessation du contrat de travail, pour une période maximale de 2 ans.

Le Règlement intérieur de l'entreprise

Chaque entreprise doit établir un Règlement Intérieur comprenant, entre autres, les règles de sécurité au travail, d'hygiène, les droits et les obligations de l'employeur et des salariés, les sanctions applicables, etc.

La fin du contrat individuel

La fin du contrat de travail a lieu :

- de droit,
- d'un commun accord entre les parties,
- à l'initiative de l'employé (démission),
- à l'initiative de l'employeur dans les cas suivants (licenciement) : motifs liés à la personne du salarié (licenciement disciplinaire) et motifs indépendants de la personne du salarié (licenciement économique).

Le travail intérimaire

Les agences de travail intérimaire doivent être agréées par le ministère du Travail. Le contrat de travail intérimaire doit être conclu pour une durée initiale qui ne peut dépasser 24 mois et peut être reconduite plusieurs fois, de telle sorte que la durée totale de la mission ne dépasse pas 36 mois.

Les contrats collectifs au niveau de l'entreprise

Les sociétés employant 21 personnes ou plus sont obligées d'initier la négociation au « niveau de l'unité », c'est à dire au niveau de l'entreprise afin de conclure un contrat collectif de travail avec les partenaires sociaux du TRM dans leur région d'implémentation.

Aides à l'embauche

L'embauche d'un jeune récemment diplômé donne droit à l'exonération des cotisations sociales sur le chômage pendant 12 mois. Les employeurs reçoivent également une aide financière, fixée par le ministère du Travail, d'un montant égal à la valeur de la référence sociale de l'emploi créé pour les jeunes diplômés. Cette aide financière croît avec le niveau de scolarité du jeune diplômé embauché.

L'emploi d'une personne à la recherche d'emploi de 45 ans et plus donne également droit à l'exonération des cotisation chômage pendant 12 mois et à l'aide financière fixée par le ministère du Travail.

2.4.3. Réglementation sociale spécifique au TRM

Convention collective du TRM

Il n'y a pas de convention collective dans le secteur du TRM en Roumanie. En effet, la dernière convention collective n°722 du 24 janvier 2008 a été retirée le 31 décembre 2011. Les conditions de travail font partie du contrat de travail conclu entre l'employeur et l'employé suivant les règles établies directement dans le Code du travail.

La suppression de la convention collective nationale du TRM fin 2011 a laissé la place à des contrats d'entreprise. Certaines entreprises ayant obligatoirement le même code NACE

peuvent désormais se grouper, signer un contrat « sectoriel » et négocier directement avec leurs partenaires sociaux.

Temps de travail des conducteurs

La Loi 38/2008 sur l'organisation du temps de travail des personnes exécutant des activités de transport routier mobile transpose la Directive européenne 2002/15/CE et reprend quelques éléments du Règlement européen 561/2006. Le texte roumain définit le temps de travail comme étant :

« - la période allant du début à la fin du travail, au cours de laquelle le travailleur mobile est à son poste de travail, à la disposition de l'employeur et l'exercice de ses fonctions ou activités, à savoir:

- le temps consacré à toutes les activités de transport routier. Ces activités sont, notamment, les suivantes: (I) la conduite; (II) de chargement et de déchargement; (III) l'assistance aux passagers de monter à bord et de descendre du véhicule; (IV) le nettoyage et l'entretien technique; (V) tous les autres travaux visant à assurer la sécurité du véhicule, sa cargaison et ses passagers ou à remplir des obligations légales ou réglementaires directement liées à l'exécution du transport en cours, y compris le chargement et le contrôle de déchargement, les formalités administration avec la police, les douanes, l'immigration, etc;.

- les périodes pendant lesquelles le travailleur mobile ne peut pas disposer librement de son temps et est tenu à être à son poste de travail, prêt à reprendre le travail normal, avec certains tâches ou services associés, en particulier pendant les périodes d'attente de chargement ou déchargement, lorsque leur durée n'est pas connue à l'avance, c'est à dire avant le départ ou juste avant le début effectif de la période en question ou dans des conditions générales négocié entre les partenaires sociaux. »

La réglementation nationale tolère l'utilisation de la position Pause/Repos du chronotachygraphe si le temps d'attente est suffisamment long.

La durée de travail hebdomadaire peut également être allongée à 60 heures à condition que la moyenne ne dépasse pas les 48 heures sur une période de 4 mois.

Temps de disponibilité

La transposition nationale (Loi 38/2008) de la directive européenne 2002/15/CE définit le temps de disponibilité comme étant « une période qui est ni pause ni repos, pendant laquelle le conducteur de travailleur mobile ou le conducteur indépendant n'est pas forcé de rester dans son travail, mais doit être disponible pour répondre à toutes les demandes possibles de reprendre le travail. Ces périodes de disponibilité comprennent des périodes pendant lesquelles le travailleur mobile ou le conducteur indépendant accompagne le véhicule pendant le transport par ferry ou en train, et les périodes d'attente pour franchir la frontière et les périodes imposées par des restrictions à la circulation. Les périodes de disponibilité et leur durée doivent être connues à l'avance par le travailleur mobile ou le conducteur indépendant avant le départ de la base ou avant la période concernée. Pour ceux qui conduisent un véhicule

en double équipage, le temps passé assis à côté du conducteur ou sur la couchette pendant que le véhicule est en mouvement est considéré comme disponibilité. »

Autres dispositions

Dans le cas où le conducteur conduit pendant au moins 4 heures pendant la nuit (la période de nuit n'étant toutefois pas définie), le temps de travail journalier ne peut excéder 10 heures.

L'article 8, paragraphe 2, point (m) de l'Ordonnance gouvernementale 37/2007 qualifie « la rémunération du conducteur en fonction de la distance parcourue et/ou de la quantité de marchandises transportées, même sous la forme d'augmentations brutes du salaire » comme une infraction très grave au Règlement 561/2006/CE, et comme un crime « si le paiement (de ce type de rémunération) est susceptible de compromettre la sécurité routière ».

2.5. Contrôles

Depuis le 24 février 2012, l'Inspection d'État du contrôle du transport routier (ISCTR) est chargée d'effectuer les contrôles qui étaient auparavant assurés par l'ARR, le RAR et le CNADNR. Les nouvelles sanctions routières sont régies par le Décret gouvernemental GD 69/2012 du 1^{er} février 2012.

Les violations de la réglementation du TRM sont classées en trois catégories :

- Très sérieux : pénalité allant de 14 000 lei (3 086 euros) à 18 000 lei (3 969 euros),
- Sérieux : pénalité allant de 8 000 lei (1 764 euros) à 12 000 lei (2 646 euros),
- Mineur : pénalité allant de 3 000 lei (661 euros) à 6 000 lei (1 323 euros).

Contrôles sur la route

Statistiques sur les contrôles			
Année	Véhicules contrôlés		
	Roumains	Etrangers	Total
2013	206 044	42 204	248 248
2014	168 531	29 890	198 421
2015	150 695	24 556	175 251

Année	Procès verbaux			Montant total en RON		
	Roumains	Etrangers	Total	Roumains	Etrangers	Total
2013	19 311	3 782	23 093	97 208 000	16 949 250	114 157 250
2014	21 839	3 195	25 034	94 688 650	14 107 500	108 796 150
2015	26 672	4 121	30 793	78 199 280	10 362 950	88 562 230

Source : I.S.C.T.R.

Contrôles en entreprise

Statistiques sur les contrôles en entreprise

Entreprises de transport				
Année	Nb de Contrôles	Procès verbaux	Montant en RON	Montant en €
2013	7 611	1 752	11 650 000	2 568 569
2014	7 409	2 387	16 081 250	3 545 562
2015	7 649	2 446	12 060 900	2 659 163

Intermédiaires de transport				
Année	Nb de Contrôles	Procès verbaux	Montant en RON	Montant en €
2013	309	10	156 000	34 395
2014	322	8	62 250	13 725
2015	374	15	102 000	22 489

Ecoles de conduite				
Année	Nb de Contrôles	Procès verbaux	Montant en RON	Montant en €
2013	1 179	58	535 000	117 956
2014	1 230	118	532 500	117 405
2015	1 214	43	207 250	45 694

Instructeurs certifiés				
Année	Nb de Contrôles	Procès verbaux	Montant en RON	Montant en €
2013	194	3	9 000	1 984
2014	296	28	31 750	7 000
2015	155	4	5 500	1 213

Centre de formation professionnelle				
Année	Nb de Contrôles	Procès verbaux	Montant en RON	Montant en €
2013	169	11	96 000	21 166
2014	163	4	13 250	2 921
2015	118	6	32 250	7 110

Total				
Année	Nb de Contrôles	Procès verbaux	Montant en RON	Montant en €
2013	11 630	1 977	13 604 500	2 999 493
2014	11 865	2 823	18 608 250	4 102 710
2015	11 809	2 646	13 229 400	2 916 792

Source : I.S.C.T.R.

3. Étude des coûts d'exploitation d'un PL 40 tonnes roumain à l'international

3.1. Méthode et périmètre des entretiens auprès des entreprises et des conducteurs

Pour cette partie sur les coûts d'exploitation des entreprises roumaines, des entretiens en face à face avec 11 entreprises de transport routier (dont 10 entretiens validés) et 20 conducteurs routiers ont été réalisés. Ces entretiens ont eu pour objectif principal d'observer l'application pratique des aspects réglementaires, économiques et sociaux qui ont été développés dans la partie 2 de l'étude.

Les questions posées pendant les entretiens visent à reconstituer le coût d'exploitation complet d'un ensemble 40 tonnes dans des entreprises avec une activité internationale majoritaire, par conséquent, en concurrence directe avec les autres pavillons européens.

Ainsi, les données sur les coûts d'exploitation des véhicules et du personnel de conduite, qui sont présentées dans la partie 3.2, sont issues des observations de marché auprès des entreprises et des conducteurs.

Le chapitre 3.3. analyse en détails le coût du personnel de conduite et en tire un profil type pour des raisons de compatibilité avec les autres études internationales du CNR.

Le tableau suivant montre les caractéristiques des entreprises visitées.

	Forme d'entreprise	Taille de la flotte	Nombre d'employés	Nombre de conducteurs	Chiffre d'affaires en 2015 (RON)	Chiffre d'affaires en 2015 (€)
Entreprise 1	SRL	4	4	4	1 632 816 RON	360 000 €
Entreprise 2	SRL	48	90	48	24 945 800 RON	5 500 000 €
Entreprise 3	SRL	30	54	31	16 871 000 RON	3 719 684 €
Entreprise 4	SRL	4	10	7	2 127 355 RON	469 035 €
Entreprise 5	SRL	6	8	6	2 948 140 RON	650 000 €
Entreprise 6	SRL	22	32	21	9 407 840 RON	2 074 222 €
Entreprise 7	SRL	109	288	188	10 205 100 RON	2 250 000 €
Entreprise 8	SRL	3	3	3	1 406 036 RON	310 000 €
Entreprise 9	SA	9	30	13	non disponible	non disponible
Entreprise 10	SA	14	26	14	6 023 277 RON	1 328 000 €

Les entreprises roumaines visitées sont de tailles variées. La moitié des entreprises sont très petites avec une flotte de moins de 10 véhicules. 40 % sont des PME ayant une flotte entre 11 et 100 véhicules. Une entreprise de grande taille avec 109 véhicules emploie 288 salariés dont 188 conducteurs.

Concernant les conducteurs roumains interrogés en Espagne, 19 conducteurs sur 20 interrogés sont des salariés et un conducteur-artisan. La taille des entreprises pour lesquelles les 19 conducteurs travaillent varie de 2 à plus de 2 000. 5 conducteurs sur 20 déclarent conduire en double équipage une partie de l'année.

3.2. Conditions et coûts d'exploitation

3.2.1. Conditions d'exploitation

Généralités

Le TRM roumain est entièrement tourné vers l'international. En effet, l'activité internationale du pavillon roumain continue à croître depuis l'entrée du pays dans l'Union européenne, ce qui signifie également l'accès du pavillon sur le marché européen du TRM international bilatéral et entre pays tiers.

Étant donné la taille modérée de l'économie roumaine, le pavillon routier s'est tourné essentiellement vers le TRM entre pays tiers dont il est un des leaders en Europe. En effet, il ressort des entretiens réalisés sur place que les véhicules roumains sont exploités sur les marchés porteurs des pays de l'Ouest de l'Europe sans qu'ils ne rentrent en Roumanie, parfois pendant toute une année.

Les salariés ont également un emploi du temps chargé. Ils opèrent sur les liaisons essentiellement à l'Ouest, notamment en France, en Allemagne, en Italie et au Benelux. Une partie des salariés est acheminée en avion pour exploiter le véhicule durant 2 à 3 mois. A la fin de la mission, ils rentrent en Roumanie pour 2 à 3 semaines de repos. Chez certains transporteurs, ce repos serait en partie déduit des congés payés.

Il a été également observé, notamment lors des entretiens avec les conducteurs en Espagne, que la conduite en double équipage est courante. D'après les conducteurs interrogés, ce serait dû à la saison et la destination. L'Espagne est un pays exportateur de fruits et légumes, dont une partie du transport vers le Nord de l'Europe est assurée par les sociétés roumaines. La nature de la marchandise conditionne la nature du transport qui demande, ainsi, une rapidité importante pour garder la fraîcheur des fruits et légumes.

Côté entreprises interrogées, une seule a recours au double équipage régulièrement et une autre de façon saisonnière.

Volume de travail des conducteurs et kilométrage des véhicules

Le volume de travail des conducteurs issu des entretiens ressort en moyenne à 137 000 kilomètres par an. Une grande partie du kilométrage est réalisée en activité internationale entre pays tiers et cabotage.

Selon les calculs du CNR, il y aurait 1,12 conducteur par véhicule pour les entreprises pratiquant le double équipage. Pour les autres, le résultat de 1,08 conducteur par véhicule est en phase avec le reste de l'Europe. Pour le calcul des coûts, le ratio conducteur/véhicule de 1,09 sera retenu.

Le kilométrage annuel des véhicules ressort à 149 330 km.

3.2.2. Coûts liés au véhicule

Financement et coût du matériel

Parmi les 10 entreprises interrogées, 8 financent l'achat de leurs véhicules exclusivement en leasing opérationnel, dont la durée varie entre 3 et 5 ans. Une entreprise a recours au crédit classique et une autre, de très petite taille, dit avoir autofinancé ses véhicules.

L'acompte dans le cas du leasing est de 10 % pour les entreprises de taille moyenne. Ces dernières obtiendraient aussi des conditions de leasing favorables avec des taux d'intérêt de près de 2,7 %, proche des niveaux de l'Ouest de l'Europe.

Des entreprises de taille plus modérée ont plus de mal à faire financer leurs véhicules. Par conséquent, elles sont contraintes d'accepter des conditions beaucoup plus sévères avec des taux d'intérêt qui s'approchent des 4 % et un acompte de 20 %. Dans ce cas, la durée de financement est aussi plus courte, près de 3 ans et 9 mois, contre 4 ans et demi pour les entreprises dont la taille de la flotte dépasse 20 véhicules.

L'entreprise ayant recours au paiement au comptant achète des véhicules d'occasion. Deux autres entreprises ont dans leur flotte des véhicules achetés en occasion récente. Les prix payés pour les tracteurs en occasion se situent à 21 000 euros.

Concernant le prix négocié des tracteurs neufs, classe Euro 6, achetés récemment, il varie entre 79 000 euros et 91 000 euros. La plupart des réponses situe le prix moyen aux alentours de 82 000 euros.

Le prix moyen d'achat constaté des semi-remorques est de 21 000 euros.

Les entretiens avec les entreprises ne permettent pas de tirer une conclusion claire sur la gestion de la revente des véhicules. Certains véhicules sont revendus 2 ans après la fin du leasing (à moins de 6 ans d'âge) avec 800 000 km au compteur, aux alentours de 26 000 euros par véhicule. Certains sont gardés 10 ans, voire plus, pour atteindre près de 1 500 000 km à 1 700 000 km, puis revendus à un prix de 5 000 à 7 000 euros.

En l'absence d'une tendance clairement identifiable sur le financement du tracteur, le cas suivant qui a été le plus rencontré sera retenu pour les calculs. Encore une fois, il est important de noter que ce résultat n'est pas forcément généralisé.

Mode de financement : leasing sur 4 ans

Acompte : 10 %

Taux d'intérêt : 3,2 %

Détention du véhicule après le contrat de crédit-bail : 3 ans

Kilométrage à la revente : 1 000 000 km

Prix à la revente : 16 000 euros

Les semi-remorques financées par leasing de 4 ans, au même taux que le tracteur, sont gardées près de 10 ans au total et revendues au prix de 4 000 euros.

Consommation de gazole

La consommation des véhicules essentiellement exploités à l'Ouest de l'Europe sur les autoroutes est comprise entre 28 et 33 litres aux 100 km. Une concentration autour des 30 litres est observée avec une moyenne issue des entretiens qui ressort à 29,8 litres.

Le prix moyen du gazole en Roumanie pour l'année 2016, selon les données publiées par la Commission européenne, est de 0,868 euros. En revanche, en raison de la nature de leur activité, les entreprises roumaines ne peuvent pas s'approvisionner en gazole uniquement dans leur pays.

Un panier d'approvisionnement semble inévitable pour le calcul du prix de gazole moyen pour un PL 40 tonnes roumain exploité à l'international. Les données présentées ci-dessous sont issues des expertises recueillies lors d'entretiens avec les sociétés de récupération de la TVA et des droits d'accises.

Panier d'approvisionnement en gazole pour un véhicule roumain		
Pays	% d'approvisionnement	Prix au litre
Roumanie	10%	0,868 €
Luxembourg	40%	0,803 €
France	15%	0,857 €
Allemagne	10%	0,928 €
Pays-Bas	5%	0,954 €
Espagne	20%	0,807 €
Total	100%	0,838 €

Pneumatiques

Les entreprises roumaines ont une charge annuelle par véhicule comprise entre 2 800 euros et 5 200 euros pour les pneumatiques.

Les entreprises ayant une comptabilité précise et des calculs de contrôle de gestion ont communiqué un coût de près de 3 centimes d'euro par km pour les pneumatiques. À 149 330 km par an, un véhicule type aurait donc un coût de 4 480 euros pour les pneumatiques, ce qui se situe dans la fourchette annoncée par les entreprises.

Assurances

Le coût de l'assurance d'un ensemble 40 tonnes se situe dans la fourchette de 2 650 euros à 5 500 euros. Cet intervalle prend en compte des situations exceptionnelles où 2 entreprises ont un taux d'accidentalité élevé en raison d'événements particuliers et où une grande entreprise bénéficie de prix préférentiels sur l'intégralité de sa flotte.

Selon les calculs du CNR, le coût de l'assurance se situe en moyenne à 4 078 euros.

Coût de maintenance-réparations

Le coût annuel par véhicule du poste maintenance-réparations annoncé se situe à près de 4 830 euros.

Péages et taxe à l'essieu

Le coût des péages varie en fonction des principaux marchés de l'entreprise. L'intervalle constaté va de 8 700 euros à 19 000 euros par an. Les entreprises ayant une activité répartie sur 5 à 7 pays de l'Ouest de l'Europe déboursent en moyenne 14 000 euros par an pour les péages.

Concernant la taxe à l'essieu, différente selon la province où le véhicule est immatriculé, elle varie entre 484 euros et 658 euros. La plupart des entreprises rencontrées étant situées dans les provinces dont la taxe à l'essieu est élevée, le coût annuel de 658 euros sera retenu pour les calculs.

3.2.3. Observation des coûts du personnel de conduite

Rappel de la formation des coûts du personnel de conduite

Comme dans la plupart des pays de l'Est de l'Europe, les entreprises roumaines ont recours à une double comptabilité concernant la rémunération des conducteurs. Dans un premier temps, le salaire net du conducteur, négocié pendant l'embauche, est calculé selon le kilométrage annuel. Le taux actuel est de 11 centimes d'euro au km, soit un salaire net de 1 370 euros pour un mois de pleine activité.

Une fois que le calcul mensuel du salaire net basé sur le kilométrage est effectué, la fiche de paie correspondante est éditée par le service comptabilité. Officiellement, les conducteurs roumains sont déclarés à un salaire proche du salaire minimum roumain de 1 450 lei, ce qui correspond à un salaire net d'impôt de 306 euros. Le différentiel entre ce salaire net officiel et celui qui a été calculé en fonction du kilométrage est déclaré sous forme d'indemnités de déplacement sur lesquelles les cotisations sociales et l'impôt sur le revenu ne s'appliquent pas.

Définition d'un profil type de conducteur roumain

Les informations recueillies dans le cadre de cette étude, tant à partir des enquêtes employeurs et conducteurs que du cadre réglementaire, permettent de définir le profil type d'un conducteur international roumain présenté ci-dessous :

Profil Type - Conducteur roumain	
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none"> - Conducteur international de longue distance - Grandes tournées européennes de plusieurs mois - Retour à la base uniquement un week-end par mois en moyenne si l'organisation le permet - Retour à la base pour 2 à 3 semaines si le conducteur réalise de grandes tournées européennes de plusieurs mois - Salaire brut fixe proche de 1 800 lei (397€), soit 24 % au dessus du salaire minimum de 1 450 lei - Primes de fin d'année, par voyage ou pour la conduite sans accident assez courantes mais le montant est modéré - Rémunération entièrement dépendante du volume du travail. La rémunération mensuelle est souvent entièrement basée sur le kilométrage sans tenir compte du salaire fixe - Productivité élevée, près de 180 heures de conduite par mois (sur 11 mois) - Congés payés annuels de 21 jours en moyenne, officiellement pris en totalité mais parfois utilisés par le salarié pour des missions dans d'autres sociétés
Kilométrage annuel réalisé	137 000 km
Nombre de jours de travail par an	231 jours
Nombre de semaines d'activité par an	41
Nombre d'heures de conduite par an	1 980 heures
Coût annuel pour l'employeur en €	17 776,66 €
Coût horaire de conduite en €	8,98 €
Coût kilométrique en €	0,13 €

Reconstitution du coût d'un conducteur

Le tableau ci-dessous regroupe les informations sur le coût du conducteur, les cotisations sociales et l'impôt sur le revenu pour en tirer un coût annuel global pour un conducteur type.

Selon les entretiens réalisés auprès des entreprises et avec les conducteurs, deux calculs sont présentés ci-dessous, un premier officiel que l'on trouve sur des fiches de paie et un deuxième basé sur la pratique observée de rémunération au kilomètre.

Recomposition du coût d'un conducteur			
<i>Présentation officielle sur les fiches de paie</i>			
EMPLOYEUR		SALARIE	
Salaire Brut	421,86 €	Salaire Brut	421,86 €
Salaire brut fixe	396,86 €	Salaire brut fixe	396,86 €
Autres primes et bonus (mensualisés)	25,00 €	Autres primes et bonus (mensualisés)	25,00 €
Cotisations sociales	97,03 €	Cotisations sociales	69,61 €
Sécurité Sociale (Invalidité, vieillesse)	66,65 €	Sécurité Sociale (Invalidité, vieillesse)	44,30 €
Assurance Maladie	21,94 €	Assurance Maladie	23,20 €
Chômage	2,11 €	Chômage	2,11 €
Accident du travail (taux TRM)	1,69 €	Accident du travail (taux TRM)	0,00 €
Garantie des créances salariales	1,05 €	Garantie des créances salariales	0,00 €
Contribution Arrêts de Travail	3,59 €	Contribution Arrêts de Travail	0,00 €
		Impôt sur le revenu	45,78 €
Salaire brut chargé	518,89 €	Salaire net d'impôt	306,48 €
Indemnités de déplacement	1 050,00 €	Indemnités de déplacement	1 050,00 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois d'activité effective	1 568,89 €	Revenu net d'un conducteur hors périodes de congés payés	1 356,48 €
Salaire brut fixe annuel	5 062,32 €	Salaire brut fixe annuel	5 062,32 €
Cotisations employeurs à l'année	1 164,33 €	Cotisations sociales et impôt	-1 384,61 €
Salaire fixe brut chargé * 12 mois	6 226,66 €	Revenu fixe * 12 mois	3 677,71 €
Indemnités * 11 mois	11 550,00 €	Indemnités * 11 mois	11 550,00 €
Coût total annuel	17 776,66 €	Revenu net annuel	15 227,71 €
<i>Calcul réel du salaire dû basé sur une prime kilométrique</i>			
Pratique la plus répandue			
Paiement au kilomètre			0,11 €
Kilométrage mensuel moyen pendant 11 mois de travail effectif			12 455 km
Revenu net du conducteur selon le kilométrage pendant les 11 mois de travail effectif			1 370,05 €
Revenu net du conducteur pendant le mois de congés payés			306,48 €
Revenu net annuel du conducteur			15 377,03 €

3.3. Récapitulatif des conditions et coûts d'exploitation

Les entreprises effectuant des calculs de contrôle de gestion et pouvant répondre à la question sur le coût kilométrique annuel d'un véhicule déclarent avoir un coût au km entre 0,69 euros et 0,78 euros. Ceci comprend les coûts de structure que les entretiens du CNR ne permettent pas d'estimer de façon précise.

Selon nos estimations, le coût kilométrique, hors coûts de structure, d'un véhicule roumain se situe à 0,64 euros. Les coûts de structure de 6 à 12 centimes par km, à dire d'expert, ramènent l'estimation du CNR dans la fourchette annoncée.

Conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, valeurs 2017		
	unité	Roumanie
Kilométrage annuel du véhicule	km	149 330
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	265
Ratio semi-remorque/tracteur		1,20
Coût d'un conducteur	€/an	17 777
Ratio conducteur/tracteur		1,09
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	11 129
Consommation moyenne aux 100 km	litres	29,8
coût unitaire du carburant, moyenne 2016*	€/litre	0,838
Coût du carburant	€/an	37 309
Pneumatiques	€/an	4 480
Entretien-réparations	€/an	4 830
Péages et vignette	€/an	14 000
Assurance (véhicule)	€/an	4 078
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	658
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		95 861
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	0,642