

ETUDES CNR EUROPE

Transport routier de marchandises croate

Résumé

Version du 6 septembre 2019

État d'Europe orientale, au cœur des Balkans, la Croatie obtient son indépendance en 1991, suite à l'éclatement de la Yougoslavie après le départ de la Slovénie de l'union. Elle devient alors une République démocratique. Avec la signature des accords de paix en 1995, mettant fin à des années de conflit avec la Serbie, la Croatie entame un processus de transition vers une économie de marché et une intégration à l'Union européenne (UE). En juillet 2013, la Croatie devient le 28^e État membre de l'UE.

La stabilisation politique après-guerre permet à l'économie croate d'entamer une profonde transformation boostée par son ouverture aux investisseurs étrangers, par la redistribution des richesses et la privatisation de l'industrie. Cependant, alors que l'économie croate jouit jusqu'en 2008 d'une stabilité macroéconomique, le pays est touché de plein fouet par la crise économique mondiale. Il faut attendre 2015 pour que la Croatie sorte d'une récession qui a duré plus de six ans.

En 2017, le transport routier de marchandises (TRM) croate reste stable. Parmi les pavillons européens, la Croatie se positionne à la 26^e place sur l'activité totale, mais se classe 20^e sur l'activité internationale. L'activité entre pays tiers occupe une place importante et le cabotage connaît également une progression, et ce plus particulièrement depuis l'adhésion du pays à l'Union européenne.

Afin de mieux comprendre la place du pavillon croate dans le paysage européen, le CNR a réalisé en 2018 une étude sur le TRM croate. La version complète 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 le service des études Europe au CNR.

Cadrage économique et infrastructures de transport

Riche de 4,11 millions d'habitants, la Croatie dépend fortement du commerce extérieur, dont le volume équivaut à 100 % de son PIB. En 2017, près de 65 % des exportations croates ont pour destination l'Union européenne, notamment vers l'Italie, l'Allemagne ou encore la Slovénie. Les importations, quant à elles, proviennent à 78 % de l'Union européenne. D'autres pays issus de l'ex-Yougoslavie demeurent d'importants partenaires économiques.

La croissance de son PIB, +2,9 % en 2017 puis +2,6 % en 2018, se maintient au-dessus de la moyenne européenne après avoir connu six années de récession lors de la crise économique mondiale. Le taux de chômage est corrélé au cours de la croissance. Il diminue de façon continue depuis 2014 pour atteindre 8,4 % fin 2018. Les prévisions pour 2019 s'annoncent également bonnes, l'économie croate semble retrouver progressivement sa compétitivité au sein de l'Union européenne.

En matière d'infrastructures, la Croatie dispose d'un réseau routier bien développé ainsi que d'autoroutes modernes, sûres et récentes. Dans les années 2000, le pays a procédé à la construction de nombreuses autoroutes. Les travaux d'amélioration se poursuivent aujourd'hui, mais les principaux grands axes sont opérationnels depuis une dizaine d'années. Le transport maritime peut compter sur différents ports, les ports de Rijeka, Ploče, Split et Zadar, quant au transport fluvial, il s'opère principalement sur la Save, le Danube et, dans une moindre mesure, la Drave. La Croatie possède 9 aéroports civils, dont sept internationaux. Le transport

ferroviaire est assez développé, mais des travaux de modernisation du réseau sont nécessaires puisque 90 % des voies ferrées sont des lignes à voie unique et seulement 36 % des lignes sont électrifiées.

Évolution de l'activité du TRM en Croatie

En 2017, l'activité totale du TRM croate enregistre un taux de croissance de 4,4 % sur un an, se rapprochant ainsi de la moyenne de l'UE28 de 4,7 %. Près de 65 % de l'activité TRM est réalisée à l'international. La part de l'activité internationale a pris le pas sur l'activité nationale dès 2011. Ce phénomène s'est accru en 2013 avec l'intégration de la Croatie à l'Union européenne.

Evolution du TRM* des pavillons français et croate											
Transport Total											millions de t.km
Pavillon	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	ratio t.km/PIB 2017
France	206 304	173 621	182 193	185 685	172 445	171 472	165 225	153 580	155 843	167 691	73
Croatie	11 042	9 426	8 780	8 926	8 649	9 133	9 381	10 439	11 337	11 834	242
Transport National											millions de t.km
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	ratio t.km/PIB 2017
France	181 879	156 021	164 325	168 242	156 449	155 712	151 112	141 242	144 205	155 876	68
Croatie	6 445	5 125	4 547	4 375	4 145	4 284	3 931	4 055	3 986	4 199	86
Transport International											millions de t.km
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	ratio t.km/PIB 2017
France	24 425	17 600	17 868	17 443	15 996	15 760	14 113	12 339	11 638	11 815	5
Croatie	4 598	4 301	4 233	4 552	4 504	4 849	5 450	6 384	7 351	7 635	156

* en UE + Norvège + Suisse + Liechtenstein

Source: Eurostat

Élément important, l'apparition du cabotage en 2015, passé d'inexistant avant l'entrée dans l'UE (juillet 2013) à 161 millions de tonnes-kilomètres en 2017. Le pays où le pavillon croate cabote le plus est l'Allemagne. Le cabotage en Allemagne représente près de 70 % du cabotage sous pavillon croate en 2017.

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 2018, le CNR a rencontré dix représentants d'entreprises lors d'entretiens en face à face et une vingtaine de conducteurs sous contrat croate sur des parkings en dehors du pays.

Avant tout, il convient de signaler une condition d'accès à la profession de transporteur routier en Croatie (précisée dans la loi nationale (JO 36/98 et JO 83/02)) supplémentaire au droit communautaire : le candidat croate doit posséder un parking suffisant pour accueillir l'intégralité de sa flotte. Il s'agit d'une condition obligatoire pour obtenir une licence.

Concernant les coûts d'exploitation, le pavillon croate se distingue par une utilisation relativement intensive de ses véhicules, soit en moyenne 134 000 km pour 235 jours d'exploitation. Exceptionnellement, le kilométrage peut parfois dépasser les 150 000 km selon certains conducteurs interrogés.

La consommation de carburant est suivie de très près par les entreprises qui en font le levier principal pour assurer la faible marge d'exploitation. La consommation moyenne est estimée à 28,4 l/100 km et dépend fortement des pays traversés. La quasi-totalité des transporteurs rencontrés s'approvisionne à la pompe principalement en Croatie, à hauteur de 50 %, en Hongrie, 30 %, et sur les routes européennes grâce à des contrats avec des distributeurs. Pour mémoire, depuis le 1^{er} janvier 2019, la Croatie a mis en place un mécanisme de remboursement partiel des droits d'accises, ce qui permet aux transporteurs de récupérer 0,0832 €/litre, portant ainsi le coût du carburant à 0,9685 €/litre dans le pays. Selon les indications transmises par les entreprises et les principaux pays d'approvisionnement, le CNR a calculé un prix moyen d'un litre de carburant à 0,9576 €.

En outre, le coût annuel de détention d'un véhicule reste plus bas qu'en France, dû notamment à une utilisation plus intensive et plus longue des véhicules. En matière de financement des véhicules, les entreprises font le choix en majorité du crédit-bail d'une durée de 48 mois, d'autres préfèrent limiter les contrats de crédit-bail à 36 mois sans option d'achat, ce qui leur permet de renouveler souvent leur flotte. D'autres encore profitent du marché de l'occasion et notamment des modèles très récents, de moins de 4 ans, 50 à 60 % moins chers venant

d'Allemagne. Pour les véhicules neufs, la durée de détention se situe autour de 7 ans contre 10 ans pour les véhicules d'occasion.

Les coûts d'entretien-réparation sont particulièrement bas par rapport à ceux observés en France, 4 600 €/an en Croatie contre 9 341 €/an en France. Les écarts sont toutefois importants parmi les entreprises croates interrogées. Ces différences s'expliquent, notamment, par des politiques d'achat de véhicule très variées. Ainsi, les plus grandes entreprises optant pour un crédit-bail sans option d'achat renouvellent leur flotte tous les 3 ou 4 ans et minimisent de fait leur coût de maintenance. A contrario, les entreprises préférant acheter des véhicules d'occasion ou conserver leurs véhicules le plus longtemps possible ont un coût de maintenance très élevé par rapport à leurs confrères.

Les coûts des pneumatiques sont très dispersés parmi les entreprises interrogées et dépendent fortement des choix faits lors de l'achat des véhicules, avec ou sans contrat de pneumatiques, et du kilométrage parcouru. À dire d'expert, le CNR a retenu un montant annuel de 4 000 € par véhicule. Ce montant se rapproche des données transmises par les entreprises croates les plus structurées et prend en compte les réalités du marché européen.

En outre, d'après les responsables rencontrés, le coût de l'assurance a tendance à baisser ces dernières années. Les entreprises en forte capacité de négocier parviennent à baisser le montant moyen par ensemble à moins de 2 500 € par an, tandis que d'autres connaissent un coût de près de 4 000 €/an. Un coût annuel de l'assurance d'un ensemble 40 tonnes est ainsi estimé à 2 900 € pour une entreprise type.

Enfin, la taxe à l'essieu appelée « taxe spéciale sur les véhicules à moteur » en Croatie, est spécifique à chaque modèle et dépend du prix d'achat, des émissions de CO₂ et de la cylindrée. La taxe peut atteindre jusqu'à 5 % du prix du véhicule. Spécificité croate, elle est payée en une fois, lors de l'immatriculation du véhicule. Ainsi, pour un tracteur neuf de 82 000 €, la taxe peut s'élever à 4 100 €, soit 586 € par an sur la base d'une durée de détention de près de 7 ans.

Conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure d'un PL 40 tonnes exploité en longue distance internationale, conditions 2018, coûts actualisés en 2019			
	unité	France <i>Statistiques</i>	Croatie <i>Simulation</i>
Kilométrage annuel du véhicule	km	115 320	134 000
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	229	235
Ratio semi-remorque/tracteur		1,44	1,16
Coût d'un conducteur	€/an	49 019	21 099
Ratio conducteur/tracteur		1,05	1,04
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	15 673	12 098
Consommation moyenne aux 100 km	litres	31,40	28,40
coût unitaire du carburant, moyenne 2019*	€/litre	1,0211	0,9576
Coût du carburant	€/an	36 975	36 442
Pneumatiques	€/an	3 114	4 000
Entretien-réparations	€/an	9 341	4 600
Péages et vignette	€/an	10 033	12 000
Assurance (véhicule)	€/an	2 367	2 900
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	516	586
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		129 488	94 484
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,12	0,705
Base 100 France		100	63

*moyenne semaines 2 à 35 de 2019 après récupération partielle des droits d'accises pour la France, la Croatie et la Hongrie
Source : études CNR Europe

Conditions d'emploi et coût du personnel de conduite

A l'instar de la plupart des pays de l'Est de l'Europe, il n'existe pas de convention collective dans le secteur du TRM croate. Un salaire minimum est cependant fixé au niveau national et s'applique au TRM. Il s'établit au 1^{er} janvier 2019 à 506 € brut par mois.

D'après les entrepreneurs croates rencontrés, le secteur ne souffre pas de manque de clients. Ils espèrent que les prix du transport au kilomètre augmenteront significativement suivant l'augmentation fulgurante du coût de la main-d'œuvre en Europe de l'Est. Le salaire minimum a atteint le seuil de 500 € brut par mois dans la plupart des pays de l'Est, sauf en Bulgarie. Il s'élève même à plus de 840 € brut en Slovénie. Les conducteurs, de plus en plus rares, font alors souvent pression sur leurs employeurs pour augmenter la partie officielle et déclarée telle quelle de leur rémunération mensuelle. A noter, les conducteurs de l'Ouest de la Croatie peuvent gagner en moyenne 100 à 150 € brut de plus que leurs collègues de l'Est, certainement sous influence des salaires plus attractifs en Slovénie, située à quelques kilomètres.

Pour pallier le manque de conducteurs, les entreprises croates n'hésitent pas à embaucher des conducteurs en provenance de Bosnie-Herzégovine, de Serbie ou de Macédoine du Nord.

Le planning type d'un conducteur sous contrat croate travaillant à l'international se compose de deux semaines de déplacement à l'étranger suivies d'un retour à la base de 3 à 4 jours. La proximité des marchés nord-italien et autrichien permet aussi à certains conducteurs de rentrer systématiquement à la base au bout de 5 à 6 jours passés à l'étranger. Lors de ces déplacements, un conducteur croate type reçoit entre 50 € et 70 € d'indemnités de déplacement pour chaque nuit passée à l'étranger (montant valable pour la plupart des pays dans lesquels opèrent les transporteurs croates). Ceci représente entre 1 100 € à 1 400 € de revenu supplémentaire, issu des indemnités de déplacement, donc non chargé et non imposé. Ces montants, très élevés pour un pays de l'Est de l'Europe, se rapprochent voire dépassent les barèmes de l'Ouest de l'Europe comme celui de la France.

Il convient également de noter que l'attribution de primes est extrêmement rare. Elle concerne à peine 10 % des conducteurs et le montant ne dépasse pas les 200 à 300 € souvent versés en fin d'année aux conducteurs les plus fidèles et les plus économes en carburant.

Comparatif du coût du personnel de conduite en France et en Croatie, conditions 2018, actualisé en 2019			
	unité	France <i>Statistiques</i>	Croatie <i>Simulation</i>
Salaire brut (primes diverses et heures supplémentaires comprises) soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	31 080	6 480
Indemnités de déplacement et autres éléments de rémunération non soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	9 920	13 530
Taux de cotisations employeur (en % du salaire brut)*	%	25,8%	16,8%
Cotisations employeur en valeur absolue	€/an	8 019	1 089
Coût total annuel	€/an	49 019	21 099
Nombre de jours de travail effectif par an	j/an	218	220
Temps de conduite annuel	h/an	1 602	1 980
Kilométrage annuel		109 829	129 250
Coût de l'heure de conduite	€/h	30,60	10,66
Base 100 France		100	35
Coût kilométrique	€/km	0,45	0,16
Base 100 France		100	37

* après les réductions Fillon en France, au 31 août 2019

Source : études CNR Europe

D'après les calculs du CNR, le coût d'une heure de conduite d'un conducteur croate avoisine 10,66 € soit 35 % du coût d'un conducteur français. La part des cotisations employeur est également plus basse en Croatie qu'en France : 16,8 % contre 25,8 %, et représente en valeur absolue 1 089 €/an contre 8 019 €/an pour un conducteur français. Au bilan, le coût complet d'exploitation d'un PL croate à l'international rapporté au kilomètre est très bas, de l'ordre de 63 % de celui d'un PL français.

La Croatie conserve donc son rang au sein des pavillons européens et poursuit sa progression à l'international. Les avantages compétitifs du pavillon, à savoir un coût de l'heure de conduite relativement faible, 10,66 €/h tout compris, et un kilométrage annuel par véhicule important, donnent au secteur du TRM croate les clés nécessaires à son expansion en Europe.