



Comité National Routier

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ESPAGNOL

Version du 05 mai 2011



En collaboration avec Nicolas ROGIER



**30-32 avenue André Roussin
13016 Marseille**

Table des matières

1	PRESENTATION GENERALE DE LA SITUATION EN ESPAGNE / FICHE PAYS.....	5
1.1	PORTRAIT HISTORIQUE, POLITIQUE ET ECONOMIQUE GENERAL DE L'ESPAGNE.....	5
1.1.1	<i>Contexte politique et économique général</i>	5
1.1.2	<i>Données générales</i>	6
1.2	PRESENTATION SYNTHETIQUE DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS (DE FRET) ET DE LA POLITIQUE ROUTIERE (DE FRET)	7
	<i>Politique de développement des infrastructures et financement</i>	7
1.2.2	<i>Les infrastructures et leur utilisation</i>	7
1.3	DONNEES DE CADRAGE DU SECTEUR TRM.....	8
1.3.1	<i>Le TRM espagnol en 2010</i>	8
1.3.2	<i>Le pavillon TRM espagnol en 2008</i>	11
1.3.3	<i>Forces et Faiblesses, proposition d'analyse SWOT</i>	19
2	PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN ESPAGNE.....	20
2.1	PRESENTATION DE L'ORGANISATION DU SECTEUR.....	20
2.1.1	<i>Les différentes parties en présence</i>	20
2.1.2	<i>Les associations de chargeurs</i>	20
2.1.3	<i>Les Fédérations et associations de chefs d'entreprises du Transport</i>	21
2.1.4	<i>Les associations de travailleurs « Autonomes »</i>	22
2.1.5	<i>Une organisation patronale unique</i>	23
2.1.6	<i>Les Syndicats de salariés</i>	23
2.1.7	<i>Le Gouvernement central</i>	23
2.1.8	<i>Les Communautés Autonomes</i>	24
2.2	PRESENTATION DE L'ORGANISATION DU MARCHÉ	25
2.2.1	<i>Point de conjoncture à janvier 2011</i>	25
2.2.2	<i>Différentes typologies d'entreprises</i>	27
2.2.3	<i>Poids de la sous-traitance</i>	31
2.2.4	<i>Situation actuelle des Travailleurs Autonomes du TRM espagnol</i>	31
2.2.5	<i>Effets conjugués de l'organisation du TRM espagnol</i>	34
2.3	FORMES D'ENTREPRISES, CONDITIONS ET COUTS DE CREATION	34
2.4	FISCALITE GENERALE ET SPECIFIQUE S'APPLIQUANT AU TRM EN ESPAGNE.....	35
2.4.1	<i>Fiscalité nationale générale</i>	36
2.4.2	<i>Fiscalité nationale spécifique au TRM en Espagne :</i>	38
2.4.3	<i>Fiscalité Régionale ou Municipale</i>	39
2.4.4	<i>Normes UE applicable au TRM</i>	40
2.4.5	<i>Quelles tendances et évolutions sur la fiscalité ?</i>	40
2.5	REGLEMENTATION PRATIQUE D'ACCES AU MARCHÉ TRM	41
2.6	REGLEMENTATION DU TRAVAIL GENERALE ET SPECIFIQUE DU SECTEUR TRM.....	41
2.6.1	<i>Compétences des Administrations</i>	41
2.6.2	<i>Qualifications et formations des conducteurs routiers</i>	42
2.6.3	<i>Temps de conduite et de repos des conducteurs routiers</i>	43
2.6.4	<i>Conventions Collectives</i>	46
2.6.5	<i>Sécurité au travail et santé</i>	48
3	ETUDE DES COUTS D'EXPLOITATION (VEHICULE ET CONDUCTEUR) DU TRM ESPAGNOL - ANALYSE TERRAIN	51
3.1	OBSERVATIONS DES COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL 40T SUR LE TRM ESPAGNOL INTERNATIONAL.....	51
3.2	OBSERVATIONS DES COUTS DE PERSONNEL DE CONDUITE ASSOCIE AU PL 40T DU TRM ESPAGNOL.....	55
3.3	SYNTHESE DE LA STRUCTURE GENERALE MOYENNE DES COUTS RELEVES SUR LE TRM ESPAGNOL	59
3.4	ANNEXES	59
3.4.1	<i>Définitions des coûts salariaux conducteur</i>	59
3.4.2	<i>Typologies d'autorisations pour l'exercice du Transport National en Espagne</i>	60
3.4.3	<i>Typologies d'autorisations pour l'exercice du Transport International en Espagne</i>	60
3.4.4	<i>Entretiens individuels avec des conducteurs routiers partie-prenantes du TRM espagnol</i>	60
4	BIBLIOGRAPHIE.....	64

1 Présentation générale de la situation en Espagne / fiche pays

1.1 Portrait historique, politique et économique général de l'Espagne

1.1.1 Contexte politique et économique général

A deux ans du terme de son 2^{ème} mandat comme président du gouvernement, M. José-Luis Rodriguez Zapatero peine à résoudre les graves déséquilibres structurels d'une économie espagnole durement affectée par la crise financière qui sévit depuis 2007 et affecte avec probablement encore plus de vigueur un pays dont les fondamentaux apparaissent fragiles : large dépendance vis-à-vis des secteurs « historiques » de la construction, du tourisme et des services. Des secteurs industriels sont insuffisamment consolidés, des budgets R&D peu ambitieux, un tissu économique formé essentiellement de PME rarement présentes sur les marchés de pointe. Néanmoins, on assiste à de belles réussites sur le plan international (notamment en Amérique Latine) de grands groupes du BTP, dans les énergies nouvelles et le secteur bancaire.

L'Espagne, un des principaux pays en matière d'implantations industrielles du secteur automobile, fait l'objet de lourdes délocalisations depuis plusieurs années au profit de l'Europe de l'Est essentiellement. Cette activité industrielle était souvent structurante pour de nombreux opérateurs logistiques.

Par ailleurs, la fragmentation territoriale produite par une logique de décentralisation engagée dans les années 80 présente aujourd'hui des déséquilibres interrégionaux importants, un manque d'unité et une insuffisante lisibilité dans la projection des politiques. Les échelons politiques régionaux, notamment dans les « Régions » historiques comme la Catalogne et le Pays Basque, négocient à leur profit avec le gouvernement central le transfert de compétences clés qui tendent à rendre les politiques nationales peu lisibles, peu stables et donc peu attractives pour les investisseurs.

La reprise se fait attendre. A la fin de l'année 2009, le nombre de chômeurs a atteint 20 % de la population active et la croissance s'est située à un niveau négatif de 3,9 % du PIB.

Après avoir mené une politique de consolidation de ses finances publiques (excédent budgétaire de 2,23 % en 2007, et dette publique ramenée de 67 % en 1996 à 36,2 % du PIB en 2007), l'Espagne a enregistré un déficit budgétaire de 3,4 % en 2008, qui devrait se situer autour des 9,5 % en 2009. L'annonce, début septembre 2009, de nouvelles hausses d'impôts a été mal accueillie par les Espagnols et notamment par la classe moyenne, la plus touchée par cette mesure, en dépit de la décision du gouvernement d'élargir à 250 000 bénéficiaires supplémentaires l'aide de 420 euros versée aux chômeurs sans ressources.

Les faiblesses structurelles de l'économie espagnole, inflation, manque de compétitivité, de flexibilité et faible productivité, que le dynamisme de la demande avait relégué au second plan, se traduisent de surcroît en déséquilibres extérieurs (déficit commercial de 89,8 milliards d'euros en 2007) et constituent les enjeux à moyen terme pour l'économie espagnole.

Face à la crise économique et financière, l'ensemble des mesures prises par le gouvernement espagnol pour soutenir les ménages, les entreprises et l'emploi se traduit par une injection de 68,5 milliards d'euros (6,8 % du PIB) pour les années 2008 et 2009 correspondant à des mesures fiscales (27,5 milliards d'euros), de financement au secteur privé (30 milliards d'euros), d'un fond extraordinaire d'investissement public (8 milliards d'euros) et d'aides sectorielles (3 milliards d'euros).

Ce recul brutal de l'activité a conduit plusieurs grands groupes français (EDF, SUEZ) à geler leurs plans d'investissement en Espagne.

Par ailleurs, il va sans dire qu'une des seules options pour l'Espagne, comme d'ailleurs la plupart des pays de l'UE, de renverser la tendance, est de bonifier sa balance extérieure par une augmentation des exportations pour échapper à la déflation du marché intérieur. Or seuls les secteurs industriels sont à même de produire (à raison de 90 %) cet effet et la faiblesse de l'industrie est structurelle, donc il y a peu à attendre de ce côté.

Les dernières nouvelles de cette fin d'octobre 2010 font néanmoins apparaître enfin une bonne nouvelle : une baisse du chômage sur le 3^{ème} trimestre qui permet de passer sous la barre des 20 %. Mais les experts s'accordent cependant à penser que cette baisse n'est qu'un épiphénomène dû à l'effet de la saison touristique et que cette tendance baissière ne devrait pas se consolider.

1.1.2 Données générales

- Superficie :	504 782 km ²
- Densité :	92,46 hab./km ²
- Population :	46 661 950 habitants au 31 décembre 2009
- Capitale :	Madrid
- Nature du régime :	Monarchie constitutionnelle
- Chef d'Etat :	Roi d'Espagne Juan Carlos 1 ^{er} (depuis le 22/11/1975)
- Premier ministre :	M. José Luis Rodríguez Zapatero (depuis le 17/04/04)
- Vice 1 ^{er} Ministre :	M. Rubalcaba
- Ministre des Transports et Infrastructures :	M. José Blanco Lopez
- Commissaire européen :	M. Joaquin Almunia, commissaire à la concurrence
- Nombre de députés européens :	50 sur 751
- Langues officielles :	Espagnol, Catalan, Basque et Galicien
- Monnaie :	Euro
- PIB (prix courants) :	1 051 G€ en 2009
- PIB/hab. en SPA :	102,6 (standard de pouvoir d'achat base 100 = UE27)
- Taux de croissance du PIB :	- 3,9 % en 2009
- Taux d'inflation annuel moyen :	+ 2,1 % au 29/10/10
- Taux de chômage (BIT) :	20,09 % au 29/10/10
- Salaire minimum brut :	728 € fin 2009
- Salaire moyen brut :	1 802 €/mois tous secteurs confondus 1 642 €/mois net dans le secteur des transports terrestres
- Formation brute de capital fixe :	256,7 G€ en 2009
- Exportations de biens :	163,1 G€ en 2009
- Importations de biens :	207,1 G€ en 2009
- Exportations de biens vers la France :	31,1 G€ en 2008
- Importations de biens depuis la France :	34,2 G€ en 2008
- Solde des échanges externes de biens :	- 44 G€ en 2009 (soit 4,2 % du PIB)
- Flux des IDE (investissements directs étrangers) entrants :	47,7 G\$ en 2008

L'organisation politique et administrative en Espagne est fortement décentralisée en Communautés Autonomes dont certaines, les communautés historiques, bénéficient de larges pouvoirs et compétences.

1.2 Présentation synthétique de la politique des transports (de fret) et de la politique routière (de fret)

1.2.1 Politique de développement des infrastructures et financement

En avril 2010, le Premier ministre espagnol présentait son “Projet d’Infrastructures Extraordinaire”, selon lequel le gouvernement débloquerait 17 milliards d’euros dans les deux ans à venir et mettra en place une collaboration étroite public-privé afin de maintenir l’investissement dans le domaine des infrastructures de transport. Le projet en question soutiendra aussi la relance économique en place depuis début 2009 et créerait 400 000 emplois.

Selon M. Zapatero, 65 % du budget total du projet servirait à la construction de nouvelles infrastructures à partir de 2011, le reste étant consacré à la conservation et l’entretien des infrastructures existantes.

Le Premier ministre a ajouté que le projet renforcera la rentabilité et la compétitivité des entreprises en réduisant les coûts de transport et améliorant l’accès aux différents marchés. 70 % des investissements dans les nouvelles infrastructures concerneraient le transport ferroviaire et 30 % le transport routier.

Il faudra vérifier que le contexte de dégradation des comptes de la nation permette d’engager réellement un plan extrêmement ambitieux, favorisant largement les investissements sur le secteur du ferré.

La fragilisation du gouvernement Zapatero liée à la crise mais également aux tractations avec les forces nationalistes en Catalogne et dans le Pays Basque, le remaniement ministériel ainsi que les changements sur les portefeuilles ministériels majeurs sont de nature à modifier ces engagements. Or précisément le 29/10/10, le nouveau ministre en charge des Infrastructures et des Transports annonçait cette semaine un déplacement aux Etats-Unis pour convaincre des investisseurs de parier sur son « Plan Extraordinaire d’Infrastructures » et ainsi palier la frilosité et le manque de confiance des grandes banques espagnoles.

On peut également penser que la réforme partielle du traité de Lisbonne risque d’hypothéquer certaines options lourdes en financement et de nature à dégrader les comptes nationaux et donc le déficit budgétaire.

1.2.2 Les infrastructures et leur utilisation

Routes :	151 578 km (routes communales exclues) dont 13 515 km d’autoroutes au 31/12/2008
Densité de routes :	1,86 km/km ²
Voies ferrées :	15 550 km dont 9 116 km électrifiées et 1 881 LGV
Voies navigables :	1 045 km, majoritairement non exploitées

Avec près de 14 000 kilomètres d’autoroutes, l’Espagne a pourtant le second réseau autoroutier en Europe après l’Allemagne, et vise la première place fin 2010. Le pays possède également 1 600 km de lignes à grande vitesse, ce qui la place en deuxième position derrière la France qu’elle devrait dépasser à l’horizon 2011. Deux parmi les dix plus grands aéroports et trois des dix plus grands ports maritimes européens sont situés sur le sol espagnol. Le gouvernement espagnol souhaiterait investir 90 milliards d’euros dans les infrastructures de transport dans les six prochaines années.

Le tableau suivant présente les parts modales des transports routier, ferroviaire et fluvial :

Parts modales des transports terrestres hors oléoducs et gazoducs, 2008

	milliers de tonnes	millions de t.km	% (t.km)
Route	2 120 241	242 983	95,9%
Rail	26 575	10 477	4,1%
Voies navigables	ns	ns	ns

Source : Eurostat et Ministerio de Fomento (Ministère des Travaux Publics Espagnol)

ns : non significatif

1.3 Données de cadrage du secteur TRM

1.3.1 Le TRM espagnol en 2010

Le poids du TRM en Espagne est particulièrement significatif : la dernière enquête sur la population active révèle que le secteur occupe 460 500 personnes, soit 62,7 % de la totalité du secteur Transports. 79,6 % de l'énergie consommée dans les transports en 2005 l'était pour le transport routier. Le TRM réalisait 83,7 % des t.km produites sur l'ensemble du territoire.

La route est le moyen de transport utilisé pour traiter 27 % des flux de marchandises internationales, ce qui, d'une certaine façon, s'explique par le caractère périphérique et relativement enclavé de la péninsule ibérique par rapport au continent européen. Le pré-acheminement routier est incontournable.

Le CA total généré par l'ensemble du Transport routier espagnol est de 19 milliards d'euros.

On observe une évolution assez forte, très probablement insinuée par la crise économique (plus que par une stratégie délibérée de l'ensemble de la profession) en faveur d'une concentration du secteur. En 1999, 73,7 % des entreprises ne détenaient qu'un seul véhicule, aujourd'hui, ce taux est de 5,6 %, les transporteurs individuels offrant également un service de location.

En mars 2009, on comptait en Espagne 254 308 PL (> 3,5t) en circulation autorisés par le ministère de tutelle.

Sur les dix dernières années, le TRM espagnol a affiché les évolutions suivantes :

- + 124 % des tonnes transportées
- + 96 % des t.km produites
- + 93 % en km

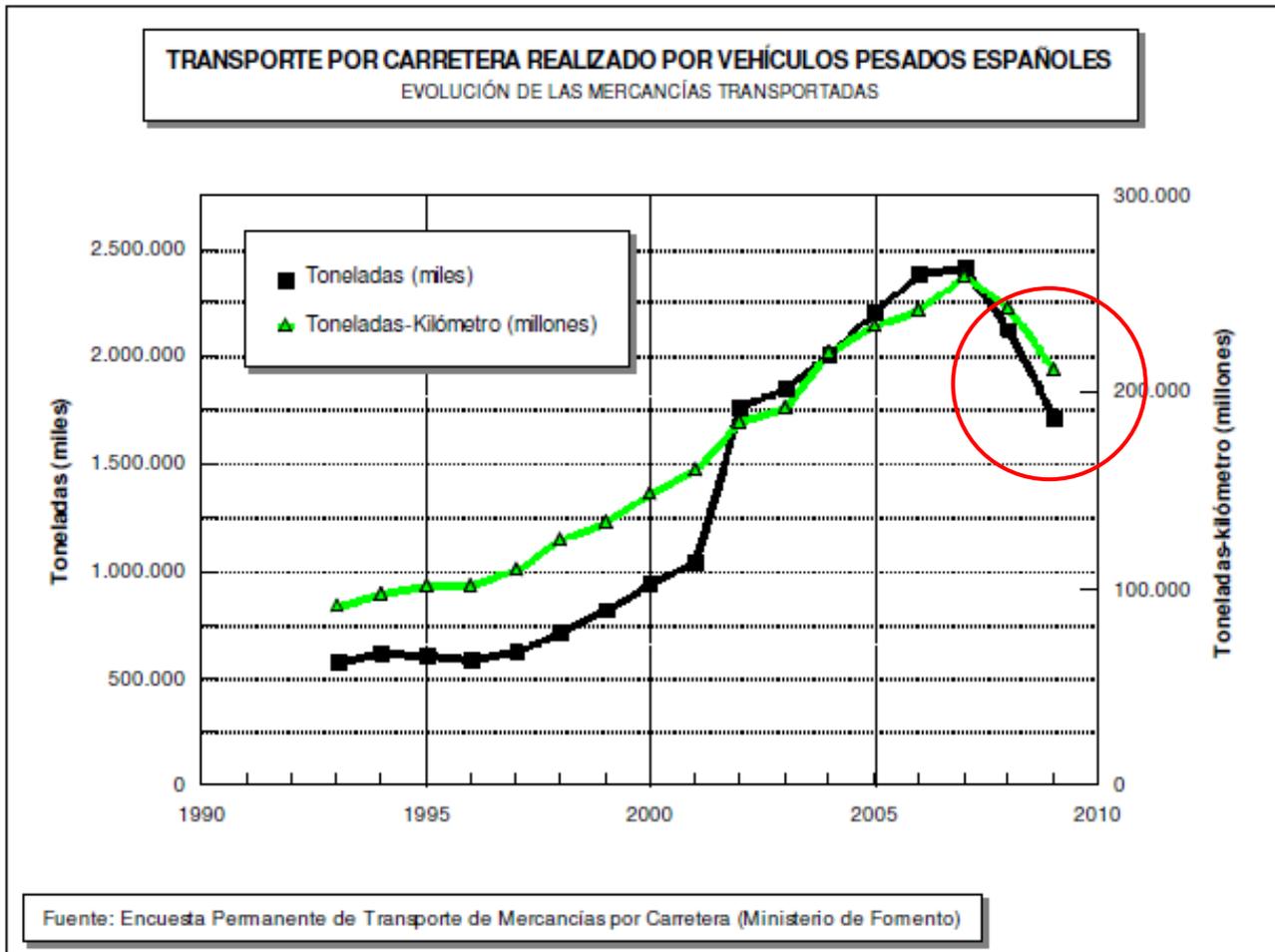
Il apparait donc que les volumes transportés augmentent plus que les kilomètres parcourus. Trois niveaux d'explication semblent pouvoir être apportés :

- L'activité de TRM sur le marché intérieur de proximité a progressé plus que l'activité de longue distance, ce qui semble cohérent par rapport à la bulle de consommation en Espagne qui aujourd'hui a éclaté.
- Le durcissement relatif théorique des normes et régulations du code du travail concernant le temps de conduite, la fiscalité, les contrôles, les mesures de prévention contre les émissions CO2 poussent les transporteurs à mieux optimiser les chargements (explication de la CEOE qui regrette d'ailleurs une perte de productivité des conducteurs de nombreuses entreprises suite à ces mesures).

- Une balance commerciale extérieure espagnole qui se dégrade a dû pénaliser l'activité de TRM à l'international, notamment dans l'UE.

En 2009, le TRM espagnol a perdu - 13 % des t.km transportés par rapport à 2008, s'ajoutant à une 1^{ère} baisse de - 6 % sur l'exercice antérieur. Le TRM a donc perdu près de 40 000 t.km en 2 ans et retrouve le niveau d'activités de 2001.

Evolution globale du TRM espagnol pour les PL en tonnes transportées et en t.km



Concernant le TRM international, notamment pour les flux France / Espagne, l'activité est de 55 millions de tonnes par an, 21 100 PL par jour soit près de 900 PL par heure et 15 à la minute.

Le TRM international recule également dans des proportions identiques et en 2009 atteint un niveau d'activité en tonnes transportées comparable à celui de 2004 :

Evolution du TRM Espagnol International

	Toneladas (miles)	Tn-Km (millones)	Recorrido medio (km)	Toneladas (miles)
2006	2.387.525	241.756	101	1.809.774
INTERIOR	2.326.739	174.597	75	1.750.656
Intramunicipal	748.215	5.966	8	524.310
Intrarregional	1.225.369	53.569	44	913.260
Interregional	353.155	115.062	326	313.086
INTERNACIONAL	60.786	67.159	1.105	59.118
Importaciones	27.601	28.770	1.042	26.869
Exportaciones	29.300	35.638	1.216	28.450
Entre terceros y cabotaje	3.885	2.751	708	3.799
2007	2.408.978	258.870	107	1.858.653
INTERIOR	2.344.763	190.598	81	1.796.183
Intramunicipal	671.245	5.102	8	470.302
Intrarregional	1.292.158	57.762	45	981.386
Interregional	381.360	127.734	335	344.495
INTERNACIONAL	64.215	68.272	1.063	62.470
Importaciones	29.572	30.042	1.016	28.670
Exportaciones	30.496	35.452	1.163	29.693
Entre terceros y cabotaje	4.147	2.778	670	4.107
2008	2.120.493	242.979	115	1.689.269
INTERIOR	2.053.392	175.184	85	1.623.515
Intramunicipal	578.841	4.322	7	431.052
Intrarregional	1.124.276	51.302	46	874.092
Interregional	350.275	119.560	341	318.371
INTERNACIONAL	67.101	67.795	1.010	65.754
Importaciones	27.923	28.078	1.006	27.598
Exportaciones	34.070	36.187	1.062	33.071
Entre terceros y cabotaje	5.108	3.530	691	5.085
2009	1.711.314	211.892	124	1.407.369
INTERIOR	1.651.694	151.050	91	1.348.566
Intramunicipal	427.535	3.245	8	335.821
Intrarregional	919.158	43.139	47	733.291
Interregional	305.001	104.666	343	279.454
INTERNACIONAL	59.620	60.842	1.020	58.803
Importaciones	24.494	24.299	992	24.300
Exportaciones	28.956	32.210	1.112	28.374
Entre terceros y cabotaje	6.170	4.333	702	6.129

Recorrido medio : distance moyenne

Entre le premier semestre 2008 et le premier semestre 2009, on enregistre une chute de la demande de - 5,8 % en t.km contre une augmentation des coûts d'exploitation de + 6,1 %.

On observe que le dispositif ministériel introduit en 1997 (CG « contratacion » du 29/04/97), revu en 2005 et 2008, qui prévoit un mécanisme de répercussion automatique des prix en fonction des évolutions du prix du gazole, n'a pas fonctionné.

Concernant les enjeux de développement durable (notamment les prévisions du réchauffement climatique sur la péninsule, la difficile maîtrise des émissions CO₂), on ne voit pas l'Espagne afficher, comme l'a fait la France en 2007 avec le Grenelle de l'environnement, des positions claires et surtout chiffrées en matière de baisse des émissions de CO₂. Ceci ne doit pas en revanche occulter des initiatives engagées par certaines Communautés Autonomes en la matière.

Or, l'Espagne fait partie des pays de l'OCDE qui doivent faire le plus grand effort dans ce domaine, et on peut aisément en déduire que cela va devenir une contrainte forte sur le TRM espagnol dans les prochaines années. La forte dépendance des hydrocarbures, l'absence d'alternative significative, mis à part l'éolien, le solaire, le nucléaire et l'hydro-électricité, rend sa marge de manœuvre étroite.

En revanche, et de façon parfois peu lisible, on observe, dans certaines Communautés Autonomes, des initiatives territoriales pariant sur le développement de la mobilité durable des personnes ou l'équipement de flottes électriques, mais là encore, ces actions ne sont pas appliquées au TRM.

1.3.2 Le pavillon TRM espagnol en 2008

Structure du TRM sous pavillon espagnol en 2008

	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Vehicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	2 120 241	242 983	100%	115	20 637
Transport national	2 053 106	175 184	72,1%	85	11 172
Transport international*	67 135	67 799	27,9%	1 010	3 751
dont transport international marchandises chargées en Espagne	34 094	36 180	14,9%	1 061	1 943
dont transport International marchandises déchargées en Espagne	27 944	28 090	11,6%	1 005	1 595
dont transport international entre pays tiers	2 150	2 445	1,0%	1 137	141
dont cabotage	2 947	1 085	0,4%	368	72

Source : Eurostat

*sur le territoire national et à l'étranger

Evolution du TRM sous pavillon espagnol

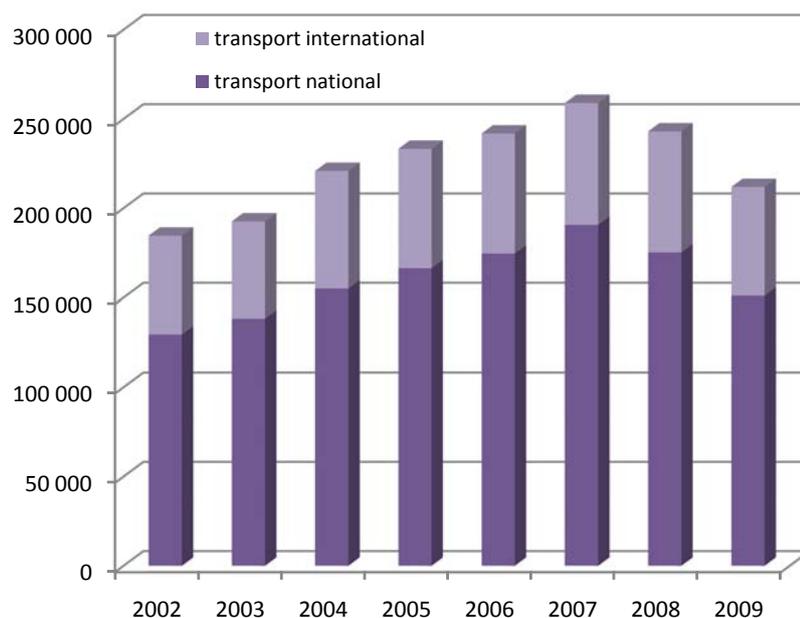
millions de t.km

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
TOTAL	184 549	192 596	220 822	233 230	241 788	258 875	242 983	211 291
transport national	129 510	138 413	155 014	166 386	174 588	190 611	175 184	151 050
transport international	55 039	54 183	65 807	66 844	67 200	68 264	67 799	60 841
dont transport international marchandises chargées en Espagne	29 019	28 180	34 237	34 181	35 687	35 497	36 180	32 210
dont transport International marchandises déchargées en Espagne	23 334	23 335	28 470	29 481	28 778	30 050	28 090	24 299
dont transport international entre pays tiers	2 101	1 919	2 070	2 123	1 882	1 892	2 445	nd
dont cabotage	586	749	1 031	1 059	854	825	1 085	nd

Source : Ministerio de Fomento

* sur le territoire national et à l'étranger

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



Taux de croissance annuel moyen du transport international : 1,4 %

Taux de croissance annuel moyen du transport national : 2,2 %

Source : Ministerio de Fomento

La crise économique 2008-2009 a lourdement impacté le TRM espagnol. Sans l'effet de la crise en 2009, le TCAM 2002-2008 est de 3,5 % pour l'international et de 5,2 % pour le national.

TRM du pavillon espagnol selon la nature du transport, 2008

	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Kilomètres réalisés	Distance à vide
	milliers de t	millions de t.km	%	millions de km	millions de véhicules.km	%
Total	2 120 241	242 983	100%	115	20 637	22,7%
Compte propre	431 212	16 057	6,6%	37	3 183	41,1%
dont transport national	429 863	15 541	6,4%	36	3 112	41,2%
dont transport international*	1 349	516	0,2%	383	71	36,6%
dont transport international marchandises chargées en Espagne	1 000	259	0,1%	259	nd	nd
dont transport International marchandises déchargées en Espagne	327	253	0,1%	774	nd	
dont transport international entre pays tiers	Secret statistique	Secret statistique	nd	nd	nd	
dont cabotage	Secret statistique	Secret statistique	nd	nd	nd	
Compte d'autrui	1 689 029	226 926	93,4%	134	17 454	25,2%
dont transport national	1 623 243	159 643	65,7%	98	13 341	30,0%
dont transport international*	65 786	67 283	27,7%	1 023	4 112	9,9%
dont transport international marchandises chargées en Espagne	33 094	35 920	14,8%	1 085	nd	nd
dont transport International marchandises déchargées en Espagne	27 618	27 837	11,5%	1 008	nd	
dont transport international entre pays tiers	2 146	2 444	1,0%	1 139	nd	
dont cabotage	2 928	1 082	0,4%	370	nd	

Source : Eurostat

*sur le territoire national et à l'étranger

Avec 6,6 % de part dans le TRM total du pavillon espagnol, le TRM pour compte d'autrui occupe une place marginale en Espagne. Il est aussi nettement moins efficace dû à des déplacements à vide, 60 % plus que pour compte d'autrui.

TRM* du pavillon espagnol selon la nature du transport et la distance en charge

	TOTAL	Nature de l'activité	
		Compte Propre	Compte d'autrui
milliers de tonnes			
Transport total en tonnes	1 711 315	303 946	1 407 370
<i>moins de 25 km</i>	417 430	88 554	328 876
<i>de 25 km à 49 km</i>	663 771	144 333	519 439
<i>de 50 km à 149 km</i>	283 147	50 538	232 609
<i>de 150 km à 499 km</i>	228 395	18 654	209 741
<i>de 500 km à 1000 km</i>	90 899	1 700	89 199
<i>plus de 1000 km</i>	27 673	167	27 506
Transport de proximité	427 535	91 714	335 821
<i>moins de 5 km</i>	155 547	37 787	117 760
<i>de 5 km à 9 km</i>	143 064	29 368	113 696
<i>de 10 km à 25 km</i>	118 819	21 399	97 420
<i>plus de 25 km</i>	10 104	3 160	6 945
Transport régional et longue distance	1 224 159	211 414	1 012 745
<i>moins de 50 km</i>	653 667	141 173	512 494
<i>de 50 km à 149 km</i>	283 147	50 538	232 609
<i>de 150 km à 500 km</i>	211 796	18 137	193 659
<i>plus de 500 km</i>	75 550	1 566	73 984
Transport international	59 621	817	58 804
<i>moins de 250 km</i>	6 992	315	6 677
<i>de 250 km à 499 km</i>	9 607	202	9 405
<i>de 500 km à 999 km</i>	15 349	134	15 215
<i>de 1000 km à 1999 km</i>	21 723	147	21 576
<i>2000 km et plus</i>	5 950	20	5 930

Source : Ministerio de Fomento

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

Plus des 3/4 des marchandises transportées pour compte propre restent dans un périmètre de 50 km. Ceci explique la faible part du TRM pour compte propre en tonnes-kilomètres (6,6 %, voir tableau précédent) par rapport à la part du tonnage du TRM pour compte propre (17,7 %). Le TRM pour compte propre reste donc un service de proximité.

TRM total du pavillon espagnol* selon la classe de charge utile (CU), en 2008

	Marchandises transportées		Tonnes.kilomètres réalisées	
	milliers de tonnes	%	millions t.km	%
TOTAL	1 711 314	100,0%	211 891	100,0%
véhicules de CU de 3,6t à 7t	43 840	2,6%	2 298	1,1%
véhicules de CU de 7,1t à 10t	87 470	5,1%	4 497	2,1%
véhicules de CU de 10,1t à 14t	228 844	13,4%	6 635	3,1%
véhicules de CU de 14,1t à 18t	176 599	10,3%	6 320	3,0%
véhicules de CU de 18,1t à 20t	41 505	2,4%	1 683	0,8%
véhicules de CU de plus de 20t	1 133 058	66,2%	190 458	89,9%
dont				
camions porteurs	573 205	33,5%	18 624	8,8%
<i>porteurs de CU de 3,6t à 7t</i>	43 395	2,5%	2 175	1,0%
<i>porteurs de CU de 7,1t à 10t</i>	86 102	5,0%	4 072	1,9%
<i>porteurs de CU de 10,1t à 14t</i>	225 086	13,2%	5 584	2,6%
<i>porteurs de CU de 14,1t à 18t</i>	171 454	10,0%	5 550	2,6%
<i>porteurs de CU de 18,1t à 20t</i>	32 500	1,9%	572	0,3%
<i>porteurs de CU de plus de 20t</i>	14 669	0,9%	671	0,3%
tracteur avec semi-remorque	1 130 972	66,1%	191 243	90,3%
<i>semi-remorque de CU de 3,6t à 24t</i>	499 017	29,2%	105 711	49,9%
<i>semi-remorque de CU de 24,1t à 26t</i>	381 591	22,3%	61 870	29,2%
<i>semi-remorque de CU de plus de 26t</i>	250 004	14,6%	23 662	11,2%
remorque	7 137	0,4%	2 024	1,0%

Source : Ministerio de Fomento

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

TRM pour compte d'autrui du pavillon espagnol* selon la classe de charge utile (CU), en 2008

	Marchandises transportées		Tonnes.kilomètres réalisées	
	milliers de tonnes	%	millions t.km	%
TOTAL	1 407 369	82,2%	199 143	94,0%
véhicules de CU de 3,6t à 7t	19 423	1,1%	1 318	0,6%
véhicules de CU de 7,1t à 10t	51 996	3,0%	2 942	1,4%
véhicules de CU de 10,1t à 14t	156 619	9,2%	4 447	2,1%
véhicules de CU de 14,1t à 18t	122 628	7,2%	4 466	2,1%
véhicules de CU de 18,1t à 20t	32 206	1,9%	1 434	0,7%
véhicules de CU de plus de 20t	1 024 497	59,9%	184 535	87,1%
dont				
camions porteurs	377 066	22,0%	12 007	5,7%
<i>porteurs de CU de 3,6t à 7t</i>	19 024	1,1%	1 200	0,6%
<i>porteurs de CU de 7,1t à 10t</i>	50 954	3,0%	2 573	1,2%
<i>porteurs de CU de 10,1t à 14t</i>	153 462	9,0%	3 497	1,7%
<i>porteurs de CU de 14,1t à 18t</i>	118 449	6,9%	3 785	1,8%
<i>porteurs de CU de 18,1t à 20t</i>	25 303	1,5%	443	0,2%
<i>porteurs de CU de plus de 20t</i>	9 874	0,6%	509	0,2%
tracteur avec semi-remorque	1 024 615	59,9%	185 316	87,5%
<i>semi-remorque de CU de 3,6t à 24t</i>	446 971	26,1%	102 907	48,6%
<i>semi-remorque de CU de 24,1t à 26t</i>	348 766	20,4%	59 940	28,3%
<i>semi-remorque de CU de plus de 26t</i>	228 878	13,4%	22 469	10,6%
remorque	5 688	0,3%	1 821	0,9%

Source : Ministerio de Fomento

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

TRM pour compte propre du pavillon espagnol* selon la classe de charge utile (CU), en 2008

	Marchandises transportées		Tonnes.kilomètres réalisées	
	milliers de tonnes	%	millions t.km	%
TOTAL	303 945	17,8%	12 748	6,0%
véhicules de CU de 3,6t à 7t	24 417	1,4%	979	0,5%
véhicules de CU de 7,1t à 10t	35 473	2,1%	1 554	0,7%
véhicules de CU de 10,1t à 14t	72 225	4,2%	2 187	1,0%
véhicules de CU de 14,1t à 18t	53 971	3,2%	1 855	0,9%
véhicules de CU de 18,1t à 20t	9 299	0,5%	248	0,1%
véhicules de CU de plus de 20t	108 560	6,3%	5 924	2,8%
dont				
camions porteurs	196 139	11,5%	6 617	3,1%
<i>porteurs de CU de 3,6t à 7t</i>	24 370	1,4%	975	0,5%
<i>porteurs de CU de 7,1t à 10t</i>	35 147	2,1%	1 499	0,7%
<i>porteurs de CU de 10,1t à 14t</i>	71 624	4,2%	2 087	1,0%
<i>porteurs de CU de 14,1t à 18t</i>	53 005	3,1%	1 765	0,8%
<i>porteurs de CU de 18,1t à 20t</i>	7 197	0,4%	128	0,1%
<i>porteurs de CU de plus de 20t</i>	4 796	0,3%	162	0,1%
tracteur avec semi-remorque	106 357	6,2%	5 928	2,8%
<i>semi-remorque de CU de 3,6t à 24t</i>	52 046	3,0%	2 805	1,3%
<i>semi-remorque de CU de 24,1t à 26t</i>	33 185	1,9%	1 929	0,9%
<i>semi-remorque de CU de plus de 26t</i>	21 126	1,2%	1 193	0,6%
remorque	1 450	0,1%	203	0,1%

Source : Ministerio de Fomento

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

Cabotage en Espagne et cabotage du pavillon espagnol

Cabotage

millions de t.km

	2004	2005	2006	2007	2008
Cabotage du pavillon espagnol	1 031	1 059	854	825	1 085
Cabotage en Espagne	929	1 162	1 403	1 407	957
Taux de pénétration du cabotage	0,54%				
Taux de croissance annuel moyen du cabotage du pavillon espagnol	1,3%				

Source : Eurostat

En 2008, avec plus d'un milliard de t.km, le pavillon espagnol occupait la 5^{ème} place du classement des pavillons caboteurs derrière les pavillons allemand, néerlandais, luxembourgeois et belge mais devant le plus grand pavillon de l'Est, le pavillon polonais.

Parc espagnol de véhicules par charge utile, 2008

	Total	Compte d'autrui	Compte Propre
Total véhicules moteurs	566 956	369 240	197 716
dont			
porteurs de charge utile inférieure à 1 tonne	46 288	26 482	19 806
porteurs de charge utile de 1 000 kg – 3 500 kg	122 861	76 550	46 311
porteurs de charge utile de 3 501 kg – 4 999 kg	23 025	5 806	17 219
porteurs de charge utile de 5 000 kg – 6 999 kg	32 183	11 656	20 527
porteurs de charge utile de 7 000 kg – 9 999 kg	58 830	27 652	31 178
porteurs de charge utile de 10 000 kg – 15 999 kg	90 140	51 727	38 413
porteurs de charge utile de 16 000 kg – 23 999 kg	18 141	11 909	6 232
porteurs de charge utile de 24 000 kg et plus	2 538	1 676	862
dont			
tracteurs routiers	172 967	155 797	17 170
Semi-remorques	272 694	nd	nd
dont			
semi-remorques de CU inférieure à 4 999 kg	8 761		
semi-remorques de CU 5 000 kg – 9 999 kg	1 632		
semi-remorques de CU 10 000 kg – 14 999 kg	2 643		
semi-remorques de CU 15 000 kg – 19 999 kg	3 986		
semi-remorques de CU 20 000 kg et plus	255 672		

Source : Eurostat

Evolution du parc espagnol de PL selon la nature du transport et la charge utile (CU)

Compte d'autrui et compte propre	2005	2006	2007	2008	2009
Camions porteurs	209 800	223 916	221 538	224 872	213 850
dont					
CU de 3,6t à 7t	51 546	55 680	53 281	55 979	52 776
CU de 7,1t à 10t	53 753	57 940	57 584	59 368	56 807
CU de 10,1t à 14t	64 969	68 043	66 806	66 061	62 722
CU de 14,1t à 18t	30 029	32 501	34 150	34 314	32 948
CU de 18,1t à 20t	3 605	4 203	4 433	4 283	4 150
CU de plus de 20t	5 898	4 459	5 284	4 867	4 447
Tracteurs routiers	159 475	164 263	178 469	172 962	172 351

Compte d'autrui	2005	2006	2007	2008	2009
Camions	93 507	95 826	107 813	110 433	111 480
dont					
CU de 3,6t à 7t	13 966	14 534	16 599	17 806	18 271
CU de 7,1t à 10t	23 250	23 989	26 893	28 040	28 504
CU de 10,1t à 14t	33 568	33 863	37 569	37 750	37 829
CU de 14,1t à 18t	17 147	17 891	20 529	20 938	21 042
CU de 18,1t à 20t	2 213	2 615	3 022	2 943	2 994
CU de plus de 20t	3 363	2 934	3 201	2 956	2 840
Tracteurs routiers	142 278	144 813	161 054	155 792	157 172

Compte Propre	2005	2006	2007	2008	2009
Camions	116 293	128 090	113 725	114 439	102 370
dont					
CU de 3,6t à 7t	37 580	41 146	36 682	38 173	34 505
CU de 7,1t à 10t	30 503	33 951	30 691	31 328	28 303
CU de 10,1t à 14t	31 401	34 180	29 237	28 311	24 893
CU de 14,1t à 18t	12 882	14 610	13 621	13 376	11 906
CU de 18,1t à 20t	1 392	1 588	1 411	1 340	1 156
CU de plus de 20t	2 535	2 615	2 083	1 911	1 607
Tracteurs routiers	17 197	19 450	17 415	17 170	15 179

Source : Ministerio de Fomento

1.3.3 Forces et Faiblesses, proposition d'analyse SWOT

Forces / Faiblesses du TRM en Espagne

<p>FORCES</p> <p>Poids historique du TRM dans l'économie espagnole Flexibilité et adaptabilité Part de marché dominante Tendances à des modèles de concentration Renouvellement progressif de la flotte Tendances à amélioration, optimisation des ressources (retour à vide) Fiabilité service Quasi-absence du Rail comme moyen de substitution</p>	<p>FAIBLESSES</p> <p>Atomisation du secteur Offre non jugulée Offre de service trop fragmentée Rentabilité des organisations en baisse chronique Faible niveau management, contrôle gestion, coûts Culture managériale faible Culture des coûts très sommaire Forte accidentologie, arrêts de travail Faible tension pour le report modal Faible prise sur vision des coûts connexes Congestion réseaux infrastructures Fragmentation du territoire / Déséquilibres</p>
<p>OPPORTUNITES</p> <p>Permanence du besoin de transport porte à porte irremplaçable Géographie complexe : le PL reste le mieux adapté Demande renouvelée Intermodalité Flux avec Pays Europe de l'Est Externalisation logistique Pari sur la formation, la montée en compétence Innovations</p>	<p>MENACES</p> <p>Confirmation des tendances à une dégradation de la rentabilité structurelle Intégration « forcée » de coûts jusque là considérés comme externes Asphyxie des infrastructures Capacités intermodalité déficiente (absence d'investissements lourds) Absence d'harmonisation des coûts au niveau européen (concurrence Europe de l'Est) Fonds européens Substitution pour d'autres modes de transport Délocalisations Régulation, Europe Restrictions et hausse fiscalité Ressources RH de bonne qualité Déficit d'image Modèle d'entreprises démodées (mode paternaliste dépassé) RSE Disparition de certains modèles supply-chain décalés par rapport à la situation Concurrence du Maroc Libéralisation marche européen</p>

2 Présentation du transport routier de marchandises en Espagne

2.1 Présentation de l'organisation du secteur

2.1.1 Les différentes parties en présence

Le secteur du TRM espagnol est structuré autour d'un ensemble complexe d'organisations et d'institutions sectorielles, nationales, régionales, ayant pour chacune d'entre elles un rôle spécifique, des compétences et des fonctions selon le type de décisions, avec un impact direct ou indirect sur l'évolution et le développement du secteur.

A noter le caractère instable du contexte politico-économique actuel, tant sur le plan national que régional (Alliances au pouvoir en Catalogne, interrogations sur l'avenir en Pays Basque, questionnement sur la viabilité du système des Autonomies, très coûteux pour les finances de l'Etat). Pour chacune d'entre elles, on présentera brièvement leurs activités, leur zone d'influence ou d'autorité, leurs missions, leur niveau de représentativité ou de notoriété.

On examinera ainsi les différents niveaux et domaines d'actions structurant le TRM espagnol :

- Les associations de chargeurs
- Les fédérations et associations des entreprises de TRM
- Les associations de travailleurs « autonomes »
- Les mouvements patronaux
- Les syndicats
- Le gouvernement central
- Les communautés autonomes

2.1.2 Les associations de chargeurs

Les principales associations de chargeurs citées (regroupant les entreprises utilisatrices de transport) sont celles qui sont sélectionnées par le ministère de tutelle, considérées comme représentatives, régulièrement invitées et intégrées aux démarches d'analyse stratégique et aux sessions de conclusion de « l'Observatoire des coûts » rattaché au dit ministère. Il s'agit de : AECOC, AEUTRANSMER et TRANSPRIMER.

- AECOC : avec plus de 24 500 membres, l'AECOC (Association Espagnole de Codification Commerciale), est une des institutions les plus influentes dans le monde des affaires en Espagne. Elle est la seule à favoriser les échanges entre fabricants, industriels et distributeurs qui se retrouvent pour définir des pistes d'amélioration et apporter une plus grande valeur ajoutée aux consommateurs. Les entreprises membres de l'AECOC facturent un CA annuel global de plus de 180 000 millions d'euros, soit près de 20 % du PIB national.

L'AECOC, créée au départ lors de l'introduction du code barre en Espagne, a évolué dans une direction différente, visant à offrir aux secteurs industriels et aux distributeurs un cadre collaboratif permettant de favoriser l'introduction de solutions innovantes, d'améliorer la supply-chain. On comprend donc que le TRM y a une place privilégiée, en plus des activités développées sur le Marketing-Demande, le Commerce électronique-EDI, la Codification, l'Identification, la Sécurité alimentaire.

L'AECOC favorise l'introduction de solutions innovantes, offre des services de conseil, de formation, de R&D. Au départ initiative du secteur GD, l'AECOC rassemble aujourd'hui les

grands opérateurs comme les PME des secteurs les plus représentés en Espagne (alimentation, textile, bricolage, pharmacie, articles de sport, sanitaire).

- AEUTRANSMER, association espagnole des utilisateurs de transport de marchandises créée en 1985, moins marquée que la précédente par ses origines, regroupe librement des entreprises régulièrement utilisatrices de prestations de TRM.

Son parti pris est la défense du libre marché du transport sous toutes ses formes.

L'AEUTRANSMER intègre le CNTC et est présente lors des négociations avec le gouvernement, au même titre que d'autres organisations sectorielles.

- TRANSPRIME est l'association des entreprises de TRM privées et utilisatrices des services publics.

2.1.3 Les Fédérations et associations de chefs d'entreprises du Transport

Suit la liste des principales organisations de chefs d'entreprises du secteur qui ont été retenues pour faire partie intégrante de la plateforme "Comité National du TRM (CNTC)", organe consultatif du Ministère de Fomento, en représentation de l'ensemble du secteur.

Le tableau ci-dessous détaille en % le poids de chacune des organisations dans chacune des « sections » correspondant à des sous-domaines d'activités. En ce qui concerne cette étude, il s'agira d'observer en priorité la section 12 (transport international routier de marchandises).

Représentativité des organisations dans les différentes sections du CNTC

Sección de CNTC	REPRESENTATIVIDAD DE LAS ORGANIZACIONES EN LAS DIFERENTES SECCIONES DEL CNTC										
	CETM	FEDAT	FENADISMER	FETRANSA	FVET	FENEAC	ASTIC	ATEFRIE	ANATRANS	AECAF	AEM
Sección 10	47,8		26,3	11,1	7,45	7,35					
Sección 11	56,1		18,1	6,7	9,9		9,2				
Sección 12	50,2		13,5	2,5	8,1		18	7,7			
Sección 13		46,7	8,9						44,4		
Sección 14		49,9								32,8	17,3
Pleno del CNTC	43,8	14,5	15,6	4,9	6,7	1,1	9,4	1,5	6,7	4,9	2,6

Sección 10:	Transporte Público de Mercancías en Vehículos Ligeros
Sección 11:	Transporte Público Interior de Mercancías en Vehículos Pesados
Sección 12:	Transporte Público Internacional de Mercancías
Sección 13:	Agencias de Transporte de Mercancías de Carga Completa
Sección 14:	Agencias de Transporte de Mercancías de Carga Fraccionada

Détail des organisations classées :

CETM (Confédération espagnole du TRM) : principale organisation patronale du TRM et de la Logistique en Espagne, elle regroupe 33 147 entreprises et 105 499 véhicules. En ce qui concerne le segment étudié dans le cadre de notre étude, la CTEM regroupe 31 356 entreprises et 86 615 véhicules elles-mêmes regroupées au sein de macro-organisations affiliées :

- CONETRANS (Confédération espagnole des organisations patronales du transport routier), compte 29 339 entreprises affiliées, qui possèdent un parc de 77 472 véhicules. Elle est présente dans tous les organes représentatifs et consultatifs auprès des différentes administrations nationales et des communautés autonomes.
- FEDAT (Fédération espagnole d'Auxiliaires du Transport) représente les entreprises qui réalisent une activité d'agence de transport dans une double signification, lots complets et messagerie, sous autorisation d'organismes de transport. Présente au travers de 32 associations provinciales, elle regroupe 2 017 entreprises et 9 143 véhicules.

La CETM est majoritaire dans presque toutes les sections du CNTC, membre de plein droit du département TRM du CNTC avec une représentativité totale de 62,8 %, ce qui lui donne 71 voix au total contre 54 pour le reste des organisations représentées.

La CETM participe entre autres aux commissions suivantes :

- Commission conjoncture économique, Relation du travail, Sécurité sociale, Formation, Prévention des risques, Fiscalité, International, Transports et Environnement de la CEOE,
- Conseil Transports de la CEOE,
- Fondation tripartite pour la Formation et l'Emploi FORCEM,
- Association Européenne pour la Formation EUROTRA,
- Conseil de CETMO, TRANSAVAL, de l'Association espagnole de la Route et l'Association espagnole du Transport.

La CETM est le principal interlocuteur du secteur TRM avec les partenaires sociaux et les principaux syndicats (CCOO et UGT) ; elle a validé et signé l'accord général du Travail de portée nationale.

Enfin, il est à noter que la CETM entretient une activité de lobbying à Bruxelles, auprès de la Commission, au travers d'un Bureau permanent.

FENADISMER (Fédération Nationale des Associations de Transport en Espagne) : créée en 1977, cette entité regroupe et défend les intérêts de plus de 30 000 PME du transport, certaines agissant sous forme de coopératives, et compte plus de 60 000 véhicules.

ASTIC (Association du Transport routier International) : la plus ancienne des organisations patronales du secteur transport en Espagne (1960), regroupe les entreprises de TRM mais également de transport de voyageurs international. Avec plus de 350 entreprises et plus de 12 000 véhicules propres, elle a une très forte notoriété sur le secteur transport international.

ANATRANS (Fédération Nationale des Agences de Transport) : organisation créée en 1978, qui fédère plus de 700 agences de transport traitant les lots complets (affrètement), soit plus de 50 % de la totalité dans cette spécialité, une notoriété qui lui permet de siéger au même niveau que la FEDAT sur cette section.

FVET (Fédération Valencienne des Entreprises de Transport) : créée en 1977, elle regroupe 11 associations de TRM régionales.

FETRANSA (Fédération Espagnole de Transport Discrétionnaire de Marchandises), créée en 2000.

AECAF (Association des Entreprises de Messagerie) : créée en 1994, elle regroupe 400 entreprises, à commencer par les principaux réseaux nationaux et internationaux de transport de petits colis et leurs correspondants et préparateurs agréés en région.

2.1.4 Les associations de travailleurs « Autonomes »

Les principales organisations sont :

L'UPTA (Union des Professionnels et Travailleurs Autonomes), niveau national, regroupe les Travailleurs indépendants inscrits au Régime spécial de la Sécurité sociale, structurés par territoires et secteurs d'activités.

Elle représente et défend les intérêts professionnels, économiques et sociaux contre les grandes organisations patronales dans un contexte où le recours par les entreprises majeures à la sous-traitance est peu encadré voire abusif.

L'ATA (Fédération des Associations de Travailleurs Autonomes), regroupe plus de 500 organisations qui elle-même regroupent quelques 500 000 travailleurs indépendants.

2.1.5 Une organisation patronale unique

La CEOE (Confédération Espagnole des Organisations d'Entreprises), fondée en 1977, est la principale institution de représentation du patronat espagnol.

A noter le caractère instable dans lequel évolue la CEOE actuellement et depuis plusieurs mois avec le départ de M. DIAZ-FERRAN, ancien patron de "VIAJES MARSANS", une des faillites les plus retentissantes en Espagne, qui jette le discrédit sur une partie de la classe patronale espagnole. Une lutte de pouvoir pour la succession est en cours.

La CEOE rassemble 1 million d'entreprises, publiques et privées de tous les secteurs (agriculture, industrie et services).

Elle est en affiliation avec 2 000 associations de base, 200 organisations territoriales et sectorielles.

Les PME sont représentées par la CEPYME (Confédération espagnole pour les petites et moyennes entreprises), membre néanmoins de la CEOE.

Au sein de la CEOE se trouve le Conseil du Transport, dont la mission principale est d'analyser la complexité et l'évolution du secteur du transport, d'assurer la défense des intérêts du secteur tant au niveau national que régional et européen, notamment par rapport aux Administrations.

La CEOE a notamment édité un Mémoire du secteur du transport en Espagne à l'été 2009 (qui est repris partiellement ici).

La CEOE et la CEPYME négocient et valident avec les partenaires sociaux (syndicats de salariés) les conventions collectives.

La vision du TRM diffusée par la CEOE est la suivante :

« Le TRM est en Espagne un secteur qui impulse l'économie globale, qui investit, innove, démontre un esprit de sacrifice, absolument indispensable par son efficacité. Le TRM traverse un moment difficile, notamment à cause des variations des prix du pétrole et des oscillations de coûts, la récession de la demande, l'absence de liquidités sur les marchés financiers et l'excès de régulation normative nationale et européenne qui limitent le développement de cette activité.

Le pavillon espagnol se caractérise par son haut niveau d'engagement en faveur du développement durable, notamment au travers d'investissements en faveur des PL des catégories EURO les plus exigeantes. C'est un secteur immergé dans un processus de concentration, provoquant une hausse du nombre de véhicules par entreprise, de façon à renforcer les structures des opérateurs, leur capacités de commercialisation et leur niveau de service. »

2.1.6 Les Syndicats de salariés

Très critiqué par la profession, le rôle joué par les deux principales centrales historiques espagnoles UGT (Union General de Trabajadores) et CCOO (Comisiones Obreras) est perçu comme insuffisant, tant par le patronat, qui juge qu'il manque des organes de représentation consolidés pour négocier des cadres adaptés aux enjeux du moment, que par les salariés, notamment du TRM, qui considèrent que leurs professions ne bénéficient pas d'un encadrement suffisant.

2.1.7 Le Gouvernement central

Le dernier remaniement ministériel en octobre 2010 met en 1^{ère} ligne M. RUBALCABA, ancien ministre de l'Intérieur, fin connaisseur des relations franco-espagnoles, notamment en matière de coopération sur les affaires de sécurité et d'échanges. Le gouvernement central est probablement assez affaibli par des alliances avec les partis nationalistes et largement autonomistes des 2 principales

Communautés autonomes que compte le pays : la Catalogne et le Pays Basque. L'actualité quotidienne est très largement alimentée par les négociations et les tensions vives qui circulent et structurent le débat politico-économique.

Les infrastructures de transports (terre, air, mer) font souvent l'objet d'aspirations de la part de ces deux grandes et puissantes Communautés à plus d'autonomie quant à leur gestion et leur développement. L'actualité et l'avenir du TRM franco-espagnol doivent donc être nécessairement interprétés au travers de cette réalité.

Ministère de l'Équipement et des Transports (= Ministerio de Fomento) – M. José BLANCO
Direction Générale de Transport Terrestre (= secrétariat d'Etat aux Transports) - M. Manel VILLALANTE
Ministère de l'Industrie et de l'Énergie
Ministère de l'Intérieur
Ministère du Travail et de la Sécurité Sociale

2.1.8 Les Communautés Autonomes

La plupart d'entre elles, notamment les plus puissantes, ont des compétences en matière de gestion du secteur transports :

- La « Consejería des Transportes e Infraestructuras » de la Région de Madrid :
Elle développe la politique régionale en matière de transports et d'infrastructures de la région de Madrid, notamment l'extension des réseaux de transports collectifs – 90 km de métro – et routiers (81 km et 12 échangeurs sur la dernière période).
- Le Département de Politique Territoriale et Travaux publics de la Généralité de Catalogne :
Il a de larges compétences en matière d'aménagement du territoire, de gestion et de développement des infrastructures. Il assure également la communication et la gestion des dispositifs de contrôle sur le TRM, l'attribution des licences, les statistiques, les CAP, etc.

Un observatoire catalan produit des statistiques sur le TRM régional :

<http://www20.gencat.cat/portal/site/ptop/menuitem.2a0ef7c1d39370645f13ae92b0c0e1a0/?vgnextoid=52175b3692448210VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&vgnnextchannel=52175b3692448210VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&vgnnextfmt=default>

- Le Département Travaux publics et Transports du Pays Basque :

Il assure des compétences en matière d'aménagement des transports ferroviaires, infrastructures routières, transport routier, maritime, fluvial. Il a également des compétences sur les aéroports, les ports, les héliports, les affaires maritimes. Il supervise les entités publiques sous la tutelle du gouvernement régional.

Un observatoire basque produit des statistiques sur le TRM régional :

<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-10714x/es/s46aSIMUCOSTESWar/S46ADatosSimulacion2Servlet>

Dans les prochains chapitres, et notamment pour la lecture des tableaux annexés non traduits de l'espagnol, la correspondance des noms de collectivités territoriales est la suivante :

Comunidad Autonoma de Madrid : Région de Madrid (capitale)
Catalina, Généralité de Catalunya : Région de Catalogne Barcelone
Pais Basco, o Euzkadi : Pays Basque

2.2 Présentation de l'organisation du marché

2.2.1 Point de conjoncture à janvier 2011

En 2010, 8 600 entreprises de TRM ont disparu en Espagne comme conséquence de la crise. Le secteur a perdu 40 000 autorisations de PL destinés au transport pour compte d'autrui, soit une réduction de la flotte espagnole de 11 %. Sur ces 40 000, 29 000 correspondent à une activité PL et 11 000 à du transport léger.

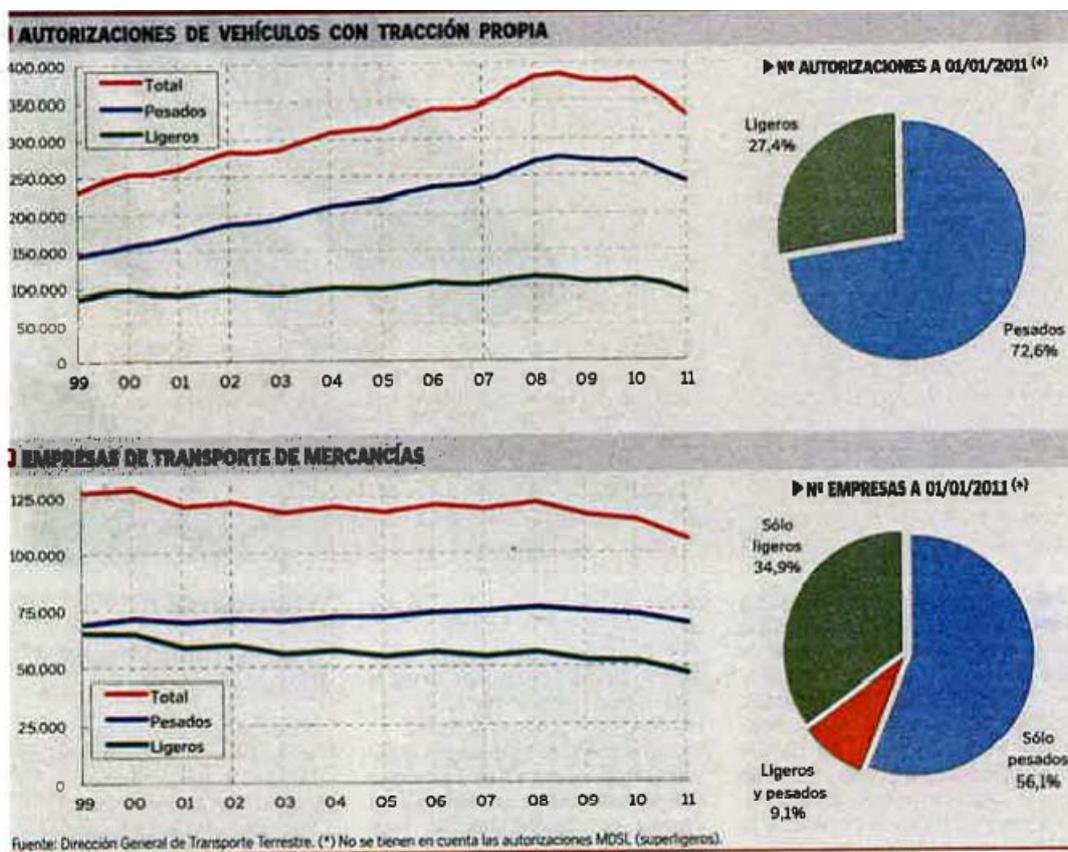
Le secteur du TRM espagnol est particulièrement touché par la crise économique et, selon les analystes, rencontre dans son ensemble des difficultés à reprendre l'avantage.

L'ensemble des acteurs du TRM s'accordent d'ailleurs à reconnaître, en ce début 2011, que le processus de modernisation du secteur est lent, qu'il peine à retrouver ses marques, et contrairement à d'autres crises antérieures, semble marquer le pas. Ceci semble lié à la brutalité de la fracture avec une conjoncture de forte croissance qui a duré une quinzaine d'années en Espagne.

Le chiffre d'affaires annuel réalisé par le TRM espagnol était supérieur à 30 milliards d'euros en 2010.

Un bon indicateur de santé du secteur a été publié, au cours de la même année 2010, pendant laquelle les entreprises de TRM devaient, d'après les informations du ministère des Transports, renouveler leurs autorisations de transport : 8 696 entreprises ont ainsi cessé leur activité et 40 000 autorisations n'ont pas été renouvelées.

Nombre d'autorisation de PL et Nombre d'entreprises de TRM en Espagne



Pesados : PL
Ligeros : VL

Pour rappel, la délivrance de l'autorisation de transport est acceptée sous plusieurs conditions dont notamment celle d'être à jour des paiements aux caisses de sécurité sociale. Selon le ministère, en février 2011 opèrent officiellement 105 330 entreprises, pour 331 287 autorisations délivrées.

Sur les 331 287 autorisations, 240 605 concernent le TRM poids lourd. Pour rappel, en juillet 2010, 254 308 autorisations PL pour compte d'autrui ont été délivrées.

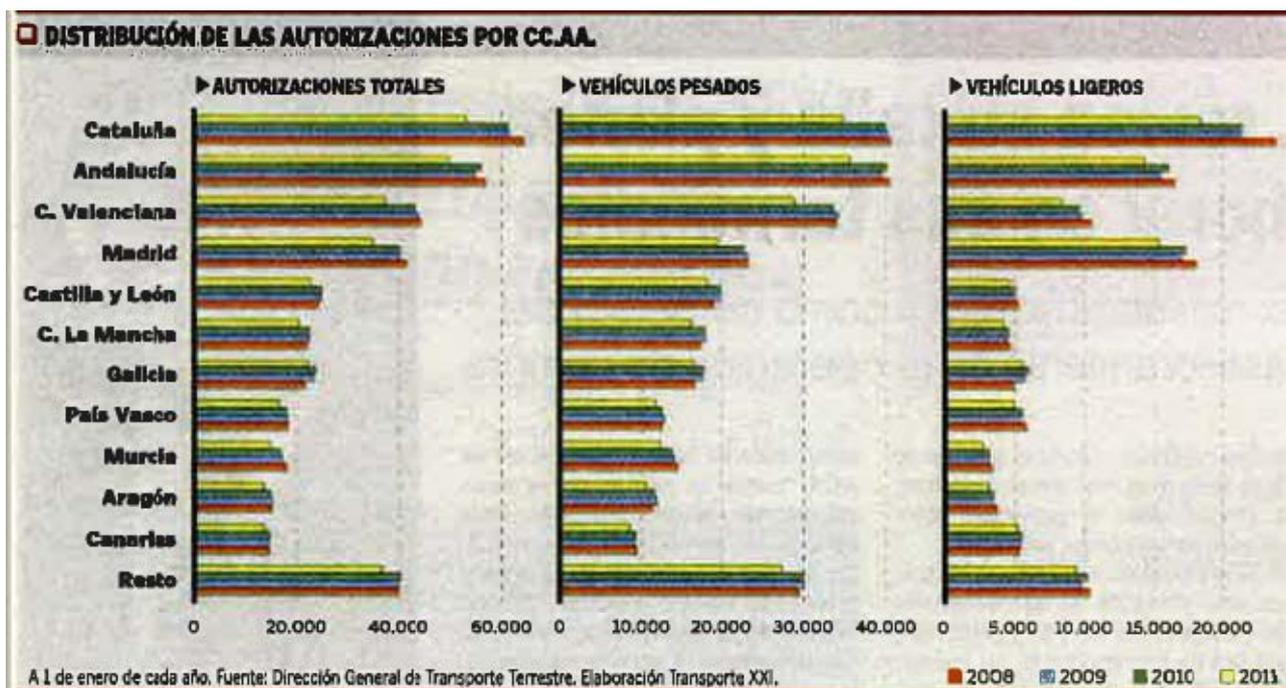
Selon le Ministère des Transports, 254 319 autorisations ont été délivrées en juillet 2010, (très léger écart non expliqué dans la source).

A la crise vient s'ajouter l'augmentation du prix des carburants qui se rapproche de façon inquiétante du pic enregistré en 2006.

Tout ceci a soulevé des mouvements de contestation dans le secteur TRM ces dernier mois mais finalement assez limités. De son côté le ministère semble vouloir tempérer en indiquant que la crise affecte en priorité les entreprises de transport léger < 3,5 T qui, représentant 44 % du nombre total d'entreprises de TRM, ont perdu 5 300 entreprises (sur les 8 600 entreprises), soit une chute de plus de 10 %.

Le TRM PL pour compte d'autrui (= servicio publico), qui représente 56 % des entreprises du TRM espagnol mais regroupe 73 % des autorisations, a perdu 4 163 entreprises en 2010, soit une baisse très significative de - 5,7 %, se situant en février 2011 à 68 586 entreprises*.

Distribution des autorisations dans les communautés autonomes, selon le type de véhicule



Le TRM PL a également perdu 29 000 autorisations et a enregistré une baisse de la flotte de - 11 %, ce qui ramène la situation numérique de la flotte au nombre de l'année 2006. Les régions les plus touchées sont : Andalousie, Catalogne, Valence, Madrid, Murcie, regroupant plus de 56 % de la flotte TRM PL.

Dans ces régions, de façon comparable à la situation de l'immobilier, on a pu assister à un phénomène de bulle du TRM avec un gonflement à l'excès de l'offre, l'arrivée sur le marché de très nombreux petits opérateurs, qui participent à une guerre des prix déraisonnable suivie par un affaissement des marges qui étaient auparavant tirées vers le haut par une croissance économique encore bonne. A l'éclatement de la bulle, de très nombreuses entreprises se sont ainsi laissées emporter dans une fuite

en avant sans se soucier de maintenir une gestion des coûts raisonnée, et ont dû mettre la clé sous la porte, étant dans l'incapacité de maintenir l'outil de travail et payer leurs débiteurs. Rien qu'en 2007, 2 700 nouvelles entreprises de TRM se créaient et le nombre d'autorisations délivrées atteignaient 26 000, c'est-à-dire à peu près le volume de la décreue enregistrée sur 2010 !

De son côté, le CNTC, principal organisme de représentation du TRM espagnol auprès du ministère, réitère ses dures critiques à l'encontre des chargeurs qui, profitant du fort niveau d'atomisation du secteur et de la faible capacité de négociation des prix, imposent le principe du « c'est ça ou rien » (lo lo tomas o lo dejas).

On peut néanmoins rester surpris de voir le peu d'argumentation dont fait preuve le CNTC dans la défense d'un secteur finalement pléthorique mais pauvre, qui n'arrive que difficilement à faire entendre sa voix. Cette argumentation est essentiellement fondée sur les abus de pouvoir des acheteurs chargeurs, la lourdeur de la bureaucratie qui semble peser sur les épaules des entreprises de TRM et le prix des carburants professionnels.

Afin d'acquérir une vision générale de l'organisation du TRM espagnol, les aspects suivants seront détaillés :

- Structure du marché / typologies d'entreprises
- Poids de la sous-traitance
- Situation actuelle des transporteurs « Autonomes »
- Niveau d'internationalisation
- Tendances évolution

2.2.2 Différentes typologies d'entreprises

Le TRM espagnol peut être caractérisé par un très fort niveau d'atomisation, tant territoriale que patrimoniale. La décentralisation poussée a renforcé cette tendance à maintenir une surface mentale du chef d'entreprise espagnol du TRM très enracinée localement avec assez peu de projection nationale, encore moins européenne.

Le TRM PL pour compte d'autrui (= servicio publico), représente donc 56 % des entreprises du TRM espagnol, regroupe 73 % des autorisations et se situe en février 2011 à 68 586 entreprises et 254 308 autorisations délivrées. En janvier 2010 en comparaison, on avait 72 749 entreprises.

Le nombre d'autorisations moyen PL est évalué à 3,57 / entreprise.

A titre de comparaison, le nombre d'autorisations PL moyen pour les entreprises qui opèrent pour compte propre était évalué, à la même période, à 2,12 / entreprise, ce qui paraît cohérent quand on sait que de nombreuses PME espagnoles détiennent un ou plusieurs véhicules en propre.

La répartition des entreprises par taille de la flotte PL est la suivante :

- 80 % des entreprises espagnoles ont entre 1 et 5 véhicules
- 13 % des entreprises ont entre 6 et 49 véhicules
- 7 % des entreprises ont plus de 50 véhicules

En 1999, 73,7 % des entreprises avaient un seul véhicule, en 2010 elles étaient 54,6 %. La forte atomisation a donc tendance à se réduire de façon significative.

Le tableau suivant exprime l'évolution de la répartition des entreprises selon le régime choisi entre 2005 et 2010 :

- Personne physique, « Transporteur Autonome »
- Personne juridique ou entreprise commerciale
- Coopérative
- Autres

EV
Nú

Evolution entre 2005 et 2010 du nombre d'entreprises par types d'autorisations et type de structure juridique (source DGT)

	SERVICIO PÚBLICO. Vehículos pesados (MDPy TD)						SERVICIO PÚBLICO. Vehículos ligeros (MDL y MDP)	SERVICIO PRIVADO (MPC)		
	Total	Nacional	Comarcal	Local	Autonómico	Provincial		Total	Ligeros	Pesados
01.01.2005 Total	71.941	43.617	20.972	19.723	1.492	7	54.291	397.270	356.496	63.022
Persona Física	52.081	30.470	14.509	11.498	846	4	42.797	184.170	177.431	16.464
Persona Jurídica	19.369	12.805	6.265	8.002	633	3	11.048	188.169	165.267	43.572
Cooperativa	434	311	174	213	12	0	342	5.506	4.899	1.289
Otras	57	31	24	10	1	0	44	9.426	8.899	1.287
01.01.2006 Total	73.833	44.643	20.958	20.765	1.838	6	56.226	376.507	346.776	61.487
Persona Física	53.050	31.024	14.438	11.984	1.004	3	43.885	190.223	169.353	15.623
Persona Jurídica	20.244	13.244	6.315	8.538	816	3	11.905	180.813	163.397	42.969
Cooperativa	469	339	175	234	17	0	372	5.313	4.606	1.504
Otras	70	36	30	9	1	0	64	10.159	9.420	1.291
01.01.2007 Total	74.415	45.025	19.963	21.072	2.163	4	54.091	99.632	42.741	65.780
Persona Física	53.691	31.426	13.987	12.350	1.186	2	41.974	35.648	20.335	16.329
Persona Jurídica	20.180	13.215	5.793	8.474	956	2	11.655	59.979	21.085	46.402
Cooperativa	463	342	155	231	19	0	337	1.959	556	1.595
Otras	81	42	28	17	2	0	65	2.046	765	1.454
01.01.2008 Total	75.965	62.048	8.233	8.720	1.917	3	56.022	96.069	42.863	61.479
Persona Física	53.680	43.377	5.813	5.404	1.021	2	42.860	35.663	21.667	14.986
Persona Jurídica	21.686	18.153	2.269	3.247	879	1	12.734	56.578	19.941	43.582
Cooperativa	494	432	40	59	16	0	349	1.906	520	1.473
Otras	105	86	11	10	1	0	79	2.021	735	1.438
01.01.2009 Total	74.098	71.386	135	762	1.923	3	52.284	98.717	45.823	61.428
Persona Física	51.779	50.357	15	520	1.010	2	39.454	37.696	23.647	15.087
Persona Jurídica	21.602	20.334	120	232	898	1	12.384	57.048	20.876	43.287
Cooperativa	489	468	0	9	15	0	327	1.858	543	1.515
Otras	228	227	0	1	0	0	119	2.115	757	1.519
01.01.2010 Total	72.749	70.132	5	575	1.947	2	51.621	91.679	43.683	55.843
Persona Física	49.703	48.217	3	428	999	2	38.252	36.245	23.015	14.095
Persona Jurídica	22.234	21.124	2	141	934	0	12.878	51.626	19.435	38.828
Cooperativa	494	475	0	5	14	0	343	1.694	494	1.372
Otras	318	316	0	1	0	0	148	2.124	738	1.548

Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre.

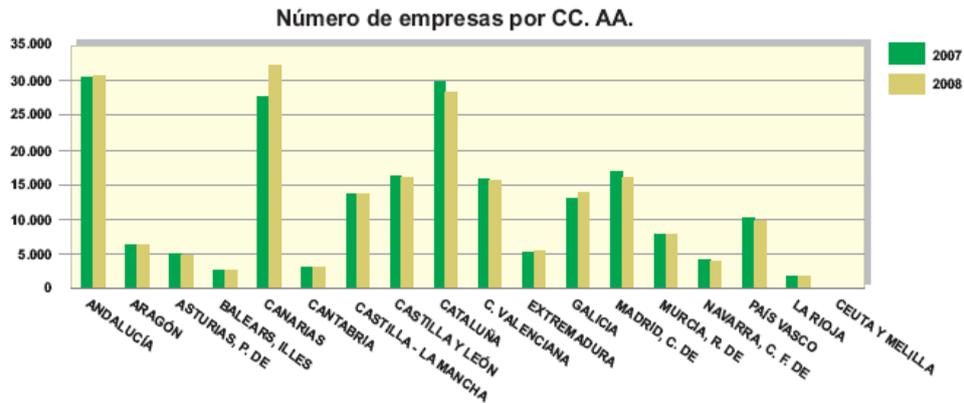
NA
Nú

Evolution entre 2005 et 2010 du nombre d'entreprises opérant pour compte d'autrui au niveau national selon la taille de la flotte de véhicules (source DGT)

	ÁMBITO NACIONAL										
	TOTAL	1	2	3	4	5	6-10	11-20	21-40	41-60	Más de 60
01.01.2005 Total	43.617	22.563	6.655	5.703	2.666	1.445	2.563	1.259	508	130	125
Persona Física	30.470	20.325	4.659	3.513	1.299	445	202	24	2	1	0
Persona Jurídica	12.805	2.191	1.963	2.129	1.332	976	2.321	1.197	479	116	101
Cooperativa	311	26	27	57	35	24	40	38	27	13	24
Otras	31	21	6	4	0	0	0	0	0	0	0
01.01.2006 Total	44.643	21.993	6.732	6.335	3.026	1.552	2.768	1.356	593	146	142
Persona Física	31.024	19.930	4.778	4.050	1.522	496	217	28	2	1	0
Persona Jurídica	13.244	2.015	1.919	2.225	1.464	1.030	2.506	1.275	566	130	115
Cooperativa	339	24	30	55	39	26	46	52	25	15	27
Otras	36	24	5	5	1	0	0	1	0	0	0
01.01.2007 Total	45.025	21.552	6.700	6.847	2.995	1.603	2.906	1.495	625	148	154
Persona Física	31.426	19.645	4.872	4.618	1.517	521	217	33	3	0	0
Persona Jurídica	13.215	1.855	1.798	2.170	1.436	1.058	2.636	1.414	587	132	129
Cooperativa	342	29	23	50	39	24	53	48	35	16	25
Otras	42	23	7	9	3	0	0	0	0	0	0
01.01.2008 Total	62.048	28.149	10.196	8.739	4.477	2.520	4.380	2.217	937	204	229
Persona Física	43.377	25.940	7.588	5.951	2.445	990	393	60	10	0	0
Persona Jurídica	18.153	2.128	2.554	2.718	1.989	1.494	3.915	2.102	880	189	184
Cooperativa	432	29	39	58	39	34	72	55	47	14	45
Otras	86	52	15	12	4	2	0	0	0	1	0
01.01.2009 Total	71.386	33.529	11.940	9.221	4.897	2.836	4.948	2.494	1.067	222	242
Persona Física	50.357	31.014	8.863	6.242	2.588	1.110	463	67	10	0	0
Persona Jurídica	20.334	2.382	2.969	2.987	2.247	1.687	4.393	2.368	1.006	202	193
Cooperativa	468	26	40	64	43	30	88	58	51	20	48
Otras	227	107	68	28	9	9	4	1	0	0	1
01.01.2010 Total	70.132	32.473	11.821	8.976	4.854	2.923	5.017	2.537	1.065	219	247
Persona Física	48.217	29.498	8.602	5.940	2.541	1.099	463	63	11	0	0
Persona Jurídica	21.124	2.793	3.084	2.928	2.258	1.785	4.464	2.409	1.009	200	194
Cooperativa	475	28	49	63	40	30	85	63	45	19	53
Otras	316	154	86	45	15	9	5	2	0	0	0

Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre.

Répartition géographique des entreprises par Régions (Communautés Autonomes)

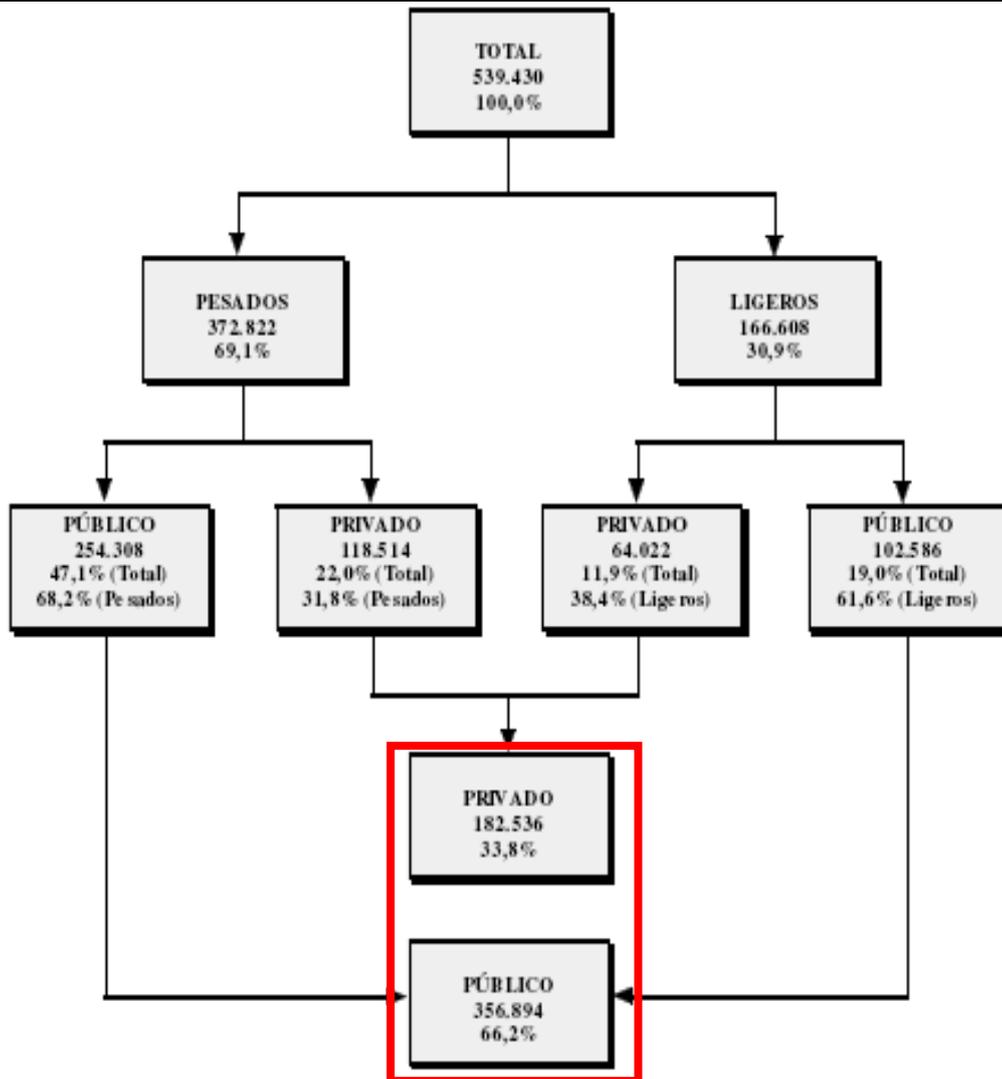


Définition des concepts :

PUBLICO : Transports pour compte d'autrui

PRIVADO : Transports réalisés pour compte propre

Répartition du pavillon espagnol TRM au 07/2010 – distinction faite entre PL et VL et compte propre et compte d'autrui (source DGT)



Ventilation par régions du parc PL
Evolution entre 2005 et 2010 du nombre d'entreprises opérant pour compte d'autrui au niveau national selon la taille de la flotte de véhicules (source DGT)

AUTORIZACIONES DE VEHÍCULOS CON TRACCIÓN PROPIA SEGÚN COMUNIDADES AUTÓNOMAS (01-07-2010).

	TOTAL		VEHÍCULOS PESADOS (MDP y TD)						
	NÚMERO	%	TOTAL		NACIONAL	COMARCAL	LOCAL	AUTON.	PROV.
			NÚMERO	%					
Andalucía	53.199	14,9%	37.948	14,9%	37.947	1	0	0	0
Aragón	14.359	4,0%	11.000	4,3%	11.000	0	0	0	0
Asturias	8.546	2,4%	6.368	2,5%	6.368	0	0	0	0
Baleares	6.911	1,9%	4.639	1,8%	4.639	0	0	0	0
Canarias	14.346	4,0%	8.913	3,5%	236	2	884	7.791	0
Cantabria	5.799	1,6%	4.622	1,8%	4.622	0	0	0	0
Castilla y León	24.129	6,8%	19.244	7,6%	19.244	0	0	0	0
Castilla La Mancha	21.582	6,0%	17.149	6,7%	17.149	0	0	0	0
Cataluña	57.086	16,0%	37.108	14,6%	37.108	0	0	0	0
Ceuta	172	0,0%	110	0,0%	110	0	0	0	0
Extremadura	7.912	2,2%	5.835	2,3%	5.835	0	0	0	0
Galicia	23.154	6,5%	17.306	6,8%	17.303	0	0	1	2
La Rioja	2.979	0,8%	2.352	0,9%	2.352	0	0	0	0
Madrid	37.461	10,5%	21.112	8,3%	21.112	0	0	0	0
Melilla	127	0,0%	55	0,0%	55	0	0	0	0
Murcia	15.868	4,4%	12.925	5,1%	12.925	0	0	0	0
Navarra	6.095	1,7%	4.753	1,9%	4.753	0	0	0	0
Pais Vasco	17.317	4,9%	12.067	4,7%	12.067	0	0	0	0
Valencia	39.894	11,2%	30.813	12,1%	30.813	0	0	0	0
TOTAL	356.936	100,0%	254.319	100,0%	245.638	3	884	7.792	2

Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre.

→ Principales régions étudiées

En ce qui concerne le TRM national, le nombre d'autorisations a augmenté de façon discontinue sur la période 2001 à 2008. La crise économique et financière a imprimé un fléchissement à partir de 2008, puis sur 2009 et 2010 une tendance négative.

a) Parc de véhicules autorisés pour le transport international

Evolution entre 1993 et 2009 du nombre d'autorisations de TRM international en Espagne (source DGT)

	1993	1995	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Licencias Comunitarias (1)	-	-	-	-	18.991	22.616	22.044	22.289	20.567	20.802	20.604	21.280	22.048	25.223
Número de autorizaciones	51.921	58.706	66.381	82.421	92.503	90.876	106.140	109.755	108.203	101.305	105.376	107.777	115.311	132.159
Bilaterales (2)	29.254	22.368	21.114	29.450	37.830	23.699	36.738	34.729	33.876	23.442	25.549	23.543	26.696	33.082
Multilaterales	22.667	36.338	45.267	52.971	54.673	67.177	69.402	75.026	74.327	77.863	79.827	84.234	88.615	99.077
Unión Europea (3)	22.518	36.114	44.969	52.673	54.299	66.700	68.807	74.423	73.743	77.612	79.588	84.081	88.429	98.935
Conferencia Europea de Ministros de Transportes (4)	149	224	298	298	374	477	595	603	584	251	239	153	186	142

Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre.

A l'inverse de ce que l'on observe pour le TRM national, le nombre d'autorisations faites pour l'international n'a pas décliné, même jusqu'en 2009. Ce qui semble indiquer que ce segment d'activités n'avait pas encore été impacté par les conséquences de la forte dégradation économique imprimée par la crise.

2.2.3 Poids de la sous-traitance

Le recours quasi-systématique à la sous-traitance est un procédé très largement développé dans le TRM espagnol, c'est probablement une de ses caractéristiques les plus frappantes, notamment si on le compare au TRM français. Les transporteurs y ont recours comme un des leviers principaux de compétitivité prix.

On est en droit de se demander si cette pratique n'est pas exagérément répandue tant l'« effet cascade » est fréquemment constaté. Les donneurs d'ordre ont largement mis à profit un cadre peu exigeant pour diluer leurs responsabilités. Les systèmes de pilotage au sein des grandes entreprises ne semblent pas suffisamment prendre en compte les effets de cette dilution, en général voulue pour des raisons de baisse des coûts.

Certains transporteurs n'hésitent pas à déclarer de façon ouverte que leur stratégie vise délibérément à se séparer de leurs salariés au profit de flottes sous-traitées, ou transporteurs autonomes économiquement plus rentables à court terme. Les volets développement, social, formation, valorisation de la filière métiers, n'apparaissent pas prioritaires.

Le principal argument apporté pour justifier la sous-traitance exclusive consiste à dire que ce modèle garantit à des microstructures (autonomes) une charge de travail régulière, une meilleure optimisation des retours. Il y a donc de moindres retours à vide dans la mesure où ces structures n'ont pas les moyens commerciaux de maintenir des contacts clients loin de leurs bases leur garantissant du fret pour leurs retours.

Quelques chiffres illustrant cet état de fait :

- 46 % des entreprises de TRM espagnoles ont recours à des accords de sous-traitance dans un cadre d'exclusivité, souvent en contractualisant leurs anciens salariés convertis en transporteurs autonomes. Les 54 % restantes n'y ont pas recours ou bien, lorsqu'elles sous-traitent, le font sans imposer d'exclusivité (en général pour traiter des flux saisonniers, des prestations ponctuelles non récurrentes ou des flux ne nécessitant pas une mise à disposition d'un véhicule sur une journée de travail complète).
- 75 % des entreprises de taille nationale ou plus pratiquent de façon habituelle la sous-traitance exclusive.
- 52 % des « autonomes » acceptent l'exclusivité au profit d'un transporteur plus important.
- 32 % des entreprises de TRM espagnol qui opèrent à l'international pratiquent la sous-traitance sans accords formalisés avec leur donneur d'ordre, de façon en général improvisée, peu structurée en général en sous-traitance.

2.2.4 Situation actuelle des Travailleurs Autonomes du TRM espagnol

2.2.4.1 Définition du statut de Travailleur Autonome « *Trabajador autónomo* »

Le corpus juridique espagnol n'encadre pas de façon très précise le modèle du travailleur indépendant, ou Autonome. La Sécurité sociale espagnole en donne la définition suivante : le travailleur autonome est « celui qui réalise de façon habituelle, personnelle et directe une activité marchande à titre lucratif sans être assujéti à un contrat de travail et bien qu'il utilise les services rémunérés de tiers ».

Le Travailleur Autonome espagnol a recours à ses moyens propres pour l'exécution de ses activités, il met ses moyens directement à disposition d'un tiers qui les sollicite, sans intermédiaire. Il réalise sa prestation sans avoir besoin d'opérer dans le cadre d'infrastructures extérieures, il assume lui seul les risques inhérents à sa propre activité.

Le Travailleur Autonome ne perçoit pas de salaire à échéance fixe de la part de son employeur : il perçoit une rémunération en fonction des prestations livrées à une ou plusieurs entreprises selon des critères définis préalablement.

Ces caractéristiques font que le statut de TA n'est pas régi par le code du travail qui s'applique aux salariés espagnols, conformément à ce qu'indique le statut des salariés.

La réalité montre de très nombreux cas de Travailleurs Autonomes « déguisés » : prestataires assurant un service pour le compte de donneurs d'ordres, entreprises, dans le cadre de relations commerciales parfois contractualisées mais qui, dans la réalité s'apparente à une activité permanente, correspondant à l'exécution de tâches propres à celles que devraient accomplir un salarié dans un cadre réglementaire défini.

Cet aspect est probablement le plus révélateur de l'apparente plus grande flexibilité du modèle espagnol en matière d'organisation du travail que le modèle français, plus encadré. Cette ligne de partage peu ou insuffisamment précise entre le salarié et le travailleur autonome permettrait une plus grande souplesse, du moins lorsque l'activité économique du TRM est très importante. En revanche, les entreprises investissent moins sur ces sous-traitants, notamment en formation.

2.2.4.2 Répercussion sur le TRM de l'introduction de la loi sur le statut de « Travailleur Autonome »

Promulguée le 12/10/2007, elle fait apparaître une nouvelle catégorie juridique : le / la «Travailleur Autonome économiquement dépendant», usuellement nommé TRADE. Il s'agit de mieux encadrer la situation d'un travailleur lié au moins à 75 % de ses revenus à une seule entreprise.

«Les Travailleurs autonomes économiquement dépendants sont ceux qui réalisent une activité économique ou professionnelle de façon habituelle ou à titre lucratif, personnellement, directement et au profit d'une personne physique ou morale nommé CLIENT, et qui dépend de ce dernier à 75 % au moins de ses revenus. »

Dans le TRM, on identifie les TRADES comme les personnes déclarées auprès des autorités administratives compétentes à titre individuelle, réalisant une prestation de services de transport avec des véhicules utilitaires en propriété. Les TRADES ne peuvent maintenir des salariés en propre. Ils doivent être liés à un client pour au moins 75 % de leur CA.

Malgré cette mesure de renforcement de la protection, dans le contexte de crise aiguë, plus de 5 900 travailleurs autonomes ont dû abandonner leur activité sur la période août 2009 à août 2010 (voir graphique). Les entreprises utilisatrices ayant dans de nombreux cas refusé l'application du nouveau dispositif, plus contraignant, et préféré mettre un terme à leur collaboration avec ce type de personnel.

Par ailleurs, la chute des prix du TRM en Espagne a conduit de nombreux travailleurs autonomes à abandonner leur activité, leur chiffre d'affaires ne couvrant pas les coûts d'exploitation. Situation qui se produisait déjà de façon fréquente mais qui était jusqu'alors en général absorbée par la flexibilité des modes opératoires et qui donne lieu aujourd'hui à de nombreuses cessations d'activité.

La Catalogne est la communauté autonome qui souffre le plus (- 1 587), puis Barcelone (- 1 317) suivi de Madrid (- 1 031), l'Andalousie (- 731) et Valence (- 591).

Evolution sur 12 mois du nombre de Transporteurs Autonomes, comparatif par Région et par Province (en jaune les régions étudiées)			
Région et Détail par Province	31-08-2009	31-08-2010	Variation sur la période
Alava	1 353	1 329	- 24
Guipúzcoa	4 122	4 061	- 61
Vizcaya	5 981	5 835	- 146
Pays Basque	11 456	11 225	- 231
Barcelone	35 402	34 085	- 1 317
Gérone	2 660	2 617	- 43
Lérida	2 347	2 269	- 78
Tarragone	3 344	3 195	- 149
Catalogne	43 753	42 166	- 1 587
La Corogne	4 603	4 474	- 129
Lugo	2 045	1 985	- 60
Orense	1 333	1 299	- 34
Pontevedra	4 151	4 060	- 91
Galice	12 132	11 818	- 314
Almería	2 919	2 851	- 68
Cadiz	3 508	3 428	- 80
Cordoue	2 997	2 889	- 108
Grenade	3 437	3 390	- 47
Huelva	1 441	1 404	- 37
Jaén	2 388	2 348	- 40
Málaga	5 607	5 438	- 169
Séville	7 266	7 084	- 182
Andalousie	29 563	28 832	- 731
Asturies	5 344	5 224	- 120
Cantabrie	2 644	2 544	- 100
La Rioja	1 003	975	- 28
Murcie	6 035	5 853	- 182
Alicante	5 330	5 142	-188
Castellion	2 324	2 250	- 74
Valence	13 567	13 238	- 329
C. Valencienne	21 221	20 630	- 591
Huesca	831	812	- 19
Teruel	466	456	- 10
Saragosse	4 981	4 818	- 163
Aragon	6 278	6 086	- 192
Albacete	2 076	2 003	- 73
Ciudad Real	2 021	1 980	- 41
Cuenca	1 217	1 189	- 28
Guadalajara	900	878	- 22
Tolède	2 937	2 893	- 44
Castille La Manche	9 151	8 943	- 208
Las Palmas	4 266	4 255	- 11
Tenerife	3 989	3 918	- 71
Canaries	8 255	8 173	- 82

Navarre	3 519	3 450	- 69
Badajoz	2 494	2 460	- 34
Cáceres	1 333	1 282	- 51
Estrémadure	3 827	3 742	- 85
I. Baléares	4 772	4 725	- 47
Région de Madrid	31 777	30 746	- 1 031
Ávila	628	614	- 14
Burgos	1 941	1 896	- 45
León	2 184	2 137	- 47
Palencia	926	879	- 47
Salamanca	1 194	1 145	- 49
Segovia	751	719	- 32
Soria	377	369	- 8
Valladolid	2 209	2 151	- 58
Zamora	786	771	- 15
Castille León	10 996	10 681	- 315
Ceuta	181	175	- 6
Melilla	137	135	- 2
TOTAL	212 044	206 123	- 5 921

2.2.5 Effets conjugués de l'organisation du TRM espagnol

Le haut niveau d'atomisation du secteur espagnol a pour effet les caractéristiques suivantes :

- Faible capacité d'organisation, de gestion des ressources et donc d'optimisation des moyens pour notamment réduire au maximum les retours à vide.
- Faible capacité de levier de négociation avec les fournisseurs.
- Faible capacité financière pour réaliser les investissements nécessaires à l'amélioration des opérations.
- Moindre rentabilité et plus grand risque financier des entreprises.

Par ailleurs, et particulièrement en cette période de crise économique aigüe, la présence pléthorique des petites entreprises de TR en Espagne draine une sur-offre, qui a pour conséquence une guerre des prix et une spirale dangereuse qui affecte la totalité du secteur TRM.

Actuellement, le pourcentage moyen de retour à vide est de 34 %, le taux le plus élevé étant observé dans les petites entreprises ayant un parc compris entre 2 et 5 véhicules. Il semble que les prestations réalisées en transfrontalier par des PME espagnoles (et donc essentiellement en France) par des entreprises établies sur les zones proches de la frontières sont celles qui sont le plus sujettes à ce type de problématique d'optimisation du chargement, répondant à des opportunités ponctuelles de prestations internationales en France mais, en l'absence de correspondants et de réseau, ne parviennent pas à optimiser le chargement de retour.

Par ailleurs, l'Observatoire des coûts remarque qu'en 2008 les coûts du TRM ont en moyenne augmenté de + 6,1 %, c'est-à-dire une hausse très supérieure à l'indice d'inflation espagnol, alors que les prix de vente n'augmentaient que de + 1,4 %, induisant une dégradation des marges nettes de nombreuses entreprises de TRM.

2.3 Formes d'entreprises, conditions et coûts de création

Les structures juridiques existantes sont équivalentes à celles en vigueur en France, le Droit espagnol étant très largement inspiré du Droit français (code Napoléon).

Les Transporteurs Autonomes, observés ci-dessus, sont parfois regroupés au sein de coopératives de transport (« Cooperativas de Transporte »), 300 actuellement qui regroupent 16 000 Transporteurs Autonomes. Ce type de structure permet aux TA de mutualiser leurs capacités, leurs besoins en matière de gestion et de formation et surtout de commercialiser leurs services en offrant une puissance de négociation plus importante.

Ces coopératives sont représentées au sein de la FENACOTRANS et l'UCOTRANS. Or, un modèle qui devrait faire l'objet d'une attention particulière est actuellement soumis à une mesure gouvernementale de révision du régime fiscal en vigueur qui pourrait porter préjudice à sa pérennité.

Point particulier concernant le régime de la Coopérative de Transport : les coopératives de transport espagnoles sont constituées de conducteurs indépendants (conductores Autonomos) qui sont membres de la Coopérative sans en être les employés.

2.4 Fiscalité générale et spécifique s'appliquant au TRM en Espagne

Pour commencer, un court rappel de la répartition des compétences en matière fiscale assumées par les différents échelons administratifs :

L'UNION EUROPEENNE assure le développement des normes sur les aspects suivants :

- Impôts sur les véhicules, les péages, les droits relatifs à l'usage des infrastructures
- Impôts sur les énergies
- TVA

L'ETAT ESPAGNOL a autorité sur :

- Impôt sur le revenu des personnes physiques
- Impôt sur les sociétés
- TVA
- Fiscalité spécifique
- Impôt sur les véhicules
- Sécurité sociale

Les COMMUNAUTES AUTONOMES assurent la gestion, le recouvrement, sur les impôts suivants :

- L'impôt sur le revenu
- Les impôts sur le patrimoine
- Certaines Communautés Autonomes, dites "historiques", bénéficient comme le Pays Basque (Euzkadi) et la Navarre, d'un régime d'indépendance fiscale basé sur les Régimes foraux¹, qui s'appliquent sur la totalité des typologies d'imposition (IR, IS, patrimoine, impôts spéciaux, TVA)

Les ADMINISTRATIONS LOCALES, notamment les Municipalités, ont quant à elles, compétence en matière de gestion sur :

- Impôts sur les activités économiques
- Impôts sur les biens immobiliers
- Impôts sur les véhicules à traction mécanique

Ci-dessous suit un résumé de la fiscalité s'appliquant notamment au TRM à partir des différents échelons administratifs de l'Etat espagnol :

- Fiscalité nationale générale

¹ Le Régime foral est le nom générique utilisé en Espagne pour l'ensemble des institutions propres de l'administration autonome et des ordres juridiques propres, actuellement constitués respectivement en Communauté Forale de Navarre et de Communauté autonome du Pays basque.

- Fiscalité nationale spécifique affectant le TRM
- Fiscalité régionale et locale
- Normes UE applicables au TRM

2.4.1 Fiscalité nationale générale

Les activités économiques peuvent être menées soit par des personnes physiques (concept d'Autónomo), des personnes juridiques (sociétés commerciales) ou par des entités sans personnalité juridique propre (sociétés civiles, communautés de biens):

- Les revenus générés par les Autonomes et par les entités sans personnalité juridique propre sont soumises à l'impôt sur le revenu (IRPF = Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas).
- Les sociétés commerciales sont soumises à l'IS (Impuesto sobre Sociedades).
- Les entités sans personnalité juridique propre sont soumises au dispositif d'IAE, un impôt sur les activités économiques (Impuesto de Actividades Económicas (IAE)).
- La TVA est applicable sur la totalité des formes de société.

2.4.1.1 Impôt sur le revenu (IRPF)

C'est une fiscalité qui s'applique sur les revenus d'une personne en fonction de critères de nature, de circonstances personnelles et familiales, indépendamment du lieu où les activités se déroulent et du lieu de résidence du contribuable.

Actuellement, l'IRPF est régulé par la Loi sur l'IRPF 35/2006, du 28/11 (LIRPF), et complété par le règlement sur l'IRPF approuvé par le décret royal 439/2007, du 30/03 (RIRPF).

Le Pays Basque (Euzkadi) et la Communauté autonome de Navarre ont leur propre réglementation et donc n'appliquent pas les précédentes dispositions fiscales. En générale, ces dispositifs sont plus avantageux et donc plus attractifs.

Le contribuable se voit appliquer une rétention de 15 % à la source sur la totalité des revenus.

Impôt sur le revenu : Une première tranche jusqu'à 5 151 euros n'est pas imposable.

Les taux marginaux pour les tranches supérieures sont les suivants :

Montant marginal du revenu dépassant 5 151 €	Taux marginal
Jusqu'à 17 707,20 €	12 %
de 17 707,20 € à 33 007,20 €	14 %
de 33 007,20 € à 53 407,20 €	18,5 %
au-dessus de 53 407,20 €	21,5 %

L'IR s'applique sur tout le territoire espagnol avec les caractéristiques suivantes :

- Normes forales propres au Pays Basque et à la Navarre,
- Les recettes fiscales sont partiellement rétrocédées aux autres Communautés Autonomes qui, à leur tour, peuvent réguler certains aspects du dit impôt selon des critères d'options régionales.

L'IR s'applique aux revenus provenant des sources suivantes :

- Le rendement du travail,
- Le rendement du capital,
- Le rendement des activités économiques,
- Les profits et pertes du patrimoine,
- Les imputations fiscales établies par la loi.

Il existe trois méthodes pour déterminer le rendement net des activités économiques : l'estimation directe normale, l'estimation directe simplifiée, et l'estimation objective.

2.4.1.2 *L'Impôt sur les sociétés (IS)*

Il s'applique à toutes les sociétés commerciales.

Actuellement, et depuis le 01/01/2008, le taux général de l'impôt sur les sociétés est fixé à 30 %.

Des dérogations existent cependant :

- A un taux de 20 % pour la partie < 120 202,41 euros de la base imposable puis à 25 % pour le restant.
- La tranche du bénéfice jusqu'à 120 202,41 euros des petites entreprises est imposée à 25 %, le taux à 30 % s'appliquant pour le restant supérieur de la base imposable.
- Mise en place récente d'un taux réduit pour favoriser le maintien ou la création d'emplois pour les exercices 2009, 2010 et 2011, destiné aux entreprises dont le chiffre d'affaires est inférieur à 5 millions d'euros. Le taux spécial pour les « coopératives de Transport » : 21 %

2.4.1.3 *L'impôt sur les activités économiques (IAE)*

L'IAE est un impôt de gestion partagé entre l'administration centrale et les administrations locales établi par le décret royal législatif 1175/1990.

Sont exclues de cette imposition:

- Les personnes physiques (et donc les travailleurs dits autonomes)
- Les personnes juridiques (sociétés commerciales) ou entités sans personnalité juridique développant un CA annuel net (INCN = importe neto de cifra de negocio) inférieur à 1 million d'euros.

L'IAE est dû pour simple exercice d'une activité professionnelle, économique. Un barème est appliqué selon un ensemble de critères (province, municipalité).

L'Observatoire des coûts du TRM publié en avril 2010 par le ministère indique que l'IAE représente une charge annuelle pour un ensemble 40t de 420 CV de 395,5 euros par an.

2.4.1.4 *TVA (= IVA)*

TVA : jusqu'en juin 2010 de 16 %, le gouvernement Zapatero a pris la décision d'une hausse de 2 points effective depuis le 1^{er} juillet 2010, le taux général passant ainsi à 18 % et réduisant sensiblement la différence avec le taux général français.

Il existe un taux réduit de 8 % sur certains produits alimentaires, le transport de passagers, l'hôtellerie-restauration, les services culturels, les services à domicile.

Enfin, il existe un taux super-réduit de 4 % sur certains produits alimentaires de première nécessité, les produits pharmaceutiques, les publications, les travaux de rénovation et les constructions de nouveaux logements.

2.4.1.5 *Cotisations sécurité Sociale*

2 grandes familles de régimes :

a) Le régime général (=Regimen General)

- L'entrepreneur cotise à hauteur de 39 % du salaire brut.
- Le salarié : 6,35 %

b) Le régime spécial des Autonomes (=Régimen Especial de Autónomos): entre 26,5 % et 28,3 %

2.4.2 Fiscalité nationale spécifique au TRM en Espagne :

2.4.2.1 Taxe spéciale sur les produits pétroliers (IEH = Impuesto Especial sobre Hidrocarburos)

a) Taux d'imposition général

L'IEH est introduit le 01/01/1993, en application d'une directive européenne. Cette taxe s'applique indépendamment des évolutions des cours du pétrole, fraction du volume consommé.

En 2007, le montant de cette taxe était de 0,375 €/litre pour l'essence, 0,278 €/litre pour le gazole, et 0,0787 €/litre pour les gazoles à taux préférentiel. Les recettes en 2007 pour l'Etat espagnol ont été de 10,569 milliards d'euros.

Depuis le 01/01/2010, la fiscalité pour le gazole professionnel est de 0,307 €/litre, et à compter du 01/10/2012 elle passera à 0,330 €/litre.

b) L'IVM, Impôt Spécial Vente au Détail (Impuesto Especial de Venta Minorista)

Introduit en 2002, l'IVM (Impuesto Especial Ventas Minoristas, IVM o IVMDH) passe sous la compétence des Communautés Autonomes (Régions). Cet impôt est utilisé pour le financement des budgets de santé, cet impôt est donc également appelé le "centime sanitaire". Il se décompose en 2 parties, une partie fixée au niveau national, une autre au niveau régional.

La fraction nationale pour le gazole s'élève à 24 €/1 000 litres (0,024 €/litre).

Chaque région fixe indépendamment son taux selon des critères liés à la gouvernance, les stratégies de développement et d'investissement menées. Certaines régions, soucieuses de maintenir un bon niveau d'attractivité ne répercutent pas cette fraction.

- Asturies, Catalogne, Castille, La Manche : 24 €/1 000 litres
- Madrid et sa région : 17 €/1 000 litres
- Galice et région de Valence : 12 €/1 000 litres

L'assiette pour l'application de la TVA est la somme du coût du produit pétrolier auquel on rajoute l'IEH + l'IVMDH ; il s'agit donc d'une double imposition à l'origine d'un renchérissement du produit, ce qui est un grief des professionnels et usagers de la route.

Actuellement, les autorités espagnoles entretiennent un litige avec la Commission Européenne qui considère que l'IVMDH n'est pas compatible avec le droit communautaire pour les raisons suivantes :

- Cet impôt n'a pas une finalité différente de celle visant à structurer la politique budgétaire.
- Il vise à consolider l'autonomie des Régions, les dotant de moyens permettant de générer des recettes fiscales.
- Sa vocation est le financement des politiques de santé et d'environnement.
- Cette finalité pourrait être assurée par des IEA (Impuestos Especiales Armonizados).

Les grandes associations de Transporteurs (CETM, FENADISMER, etc.), s'opposent à ce dispositif fiscal alors que les CA d'Andalousie et d'Estrémadure ont annoncé l'application de leur fraction régionale pour 2011.

c) Rétrocession des impôts appliqués à l'usage des gazoles professionnels

Le 01/01/2007 est entré en vigueur la loi 36/2006 du 29/11, qui entérine la rétrocession de l'IEH aux professionnels du transport routier.

Les bénéficiaires de cette disposition peuvent être soit les titulaires de véhicules à moteur, soit un ensemble de véhicules groupés destinés au transport routier de marchandises, pour compte propre ou

pour compte d'autrui, avec la condition que le poids maximum autorisé soit supérieur ou égal à 7,5 tonnes.

La loi prévoyant également la possibilité de la rétrocession partielle de l'impôt IVMDH pour sa partie nationale et régionale selon des modalités que nous ne détaillons pas ici. Le montant annuel de la rétrocession est limité à un maximum de 3 850 € à raison de 0,08 € / litre pour un plafond de consommation à 50 000 litres de carburant.

Les bénéficiaires de la rétrocession doivent présenter une déclaration annuelle par internet à la Recette de dépendance (Agencia Tributaria = AEAT), chaque 1^{er} trimestre d'exercice en cours, reprenant le nombre de kilomètres parcourus du 01/01 au 31/12 de l'exercice antérieur, en format électronique approuvé par l'AET (informations reprises du chronotachygraphe pour les véhicules équipés).

2.4.2.2 Péages

Les autoroutes espagnoles sont payantes, sauf une partie des autoroutes du sud. Les péages des autoroutes espagnoles sont calculés selon la classe du véhicule et la distance parcourue (au kilomètre). Il existe des tarifs spécifiques dans le cas d'ouvrages d'arts.

2.4.2.3 Autres taxes et impôts

- Autorisations de transport (Visas, demandes d'autorisations, capacités professionnelles, etc.)
- Autorisations internationales (Licence communautaire, copie de LC, etc.)

2.4.3 Fiscalité Régionale ou Municipale

Les impôts locaux sont nombreux et diffèrent d'une région à l'autre. En 2007, le poids des impôts locaux en Espagne était équivalent à 3,1 % du PIB.

2.4.3.1 Générale

Conformément à la LOFCA (=Loi Organique de Financement des Communautés Autonomes), le dispositif de gestion des recettes fiscales gérées par les CA s'opère dans les limites suivantes :

- Impôt sur le revenu (jusqu'à 50 %)
- Impôt sur le patrimoine
- Impôt sur les successions et actes notariés.
- Impôt sur les transmissions et donations patrimoniales
- TVA (jusqu'à 50 %)
- Impôts spécifiques sur la production sauf sur l'électricité < 58 %
- Impôt spécifique sur certains moyens de transport (ne s'applique pas au TRM)
- Impôt sur le jeu
- IVM

2.4.3.2 IVM

Voir 2.4.2.1

2.4.3.3 Impôt sur les Véhicules à Traction Mécanique (IVTM)

Il s'agit d'un impôt local collecté par les municipalités, dont l'établissement du taux varie selon le type de véhicule, de la charge utile et de la localité de rattachement.

L'Observatoire des coûts du TRM espagnol indique que pour avril 2010, à partir d'une enquête réalisée, cet impôt IVTM pour un PL 40t motorisé à 420 CV était de 383,9 euros par an.

Taxe de circulation routière : calculée par rapport à la carrosserie et la charge utile des véhicules, elle est fixée indépendamment par des municipalités. A titre d'exemple, un véhicule articulé de charge utile de 10T et plus est taxé 296 euros par trimestre dans la ville de Madrid.

2.4.4 Normes UE applicable au TRM

2.4.4.1 L' "Eurovignette"

Le 15/10/10, l'Espagne, par l'intermédiaire du ministre, à l'instar de plusieurs autres pays européens (Irlande, Pays-Bas, Portugal, Irlande, Italie), s'opposait vigoureusement au projet de l'UE (non ratifiée au Parlement à date d'aujourd'hui) consistant à augmenter les péages routiers pour les véhicules espagnols traversant l'Europe, et ce jusqu'à 0,05 €/km parcouru. Le principe de l'Eurovignette est d'intégrer aux tarifs le surcoût des impacts environnementaux de la circulation (bruit, pollution, dégradation des zones urbanisées proches). Son application est a priori prévue pour 2012.

- Applicable aux PL > 3,5 T
- Les PL espagnols équipés Euro4 seront éligibles après 2014.
- Les PL espagnols équipés Euro5 seront éligibles après 2018.

La levée de boucliers du secteur TRM contre ce projet de mesure est révélatrice de l'esprit général de la profession. Un des arguments avancés consistant à rappeler la situation géographique périphérique de l'Espagne.

L'inquiétude a notamment été reprise par un porte-parole de l'association de transporteurs FENADISMER, qui rappelait à l'Agence EFE que l'Espagne est le pays qui actuellement propose le plus bas coût tonne / kilomètre en Europe, et que cette mesure serait donc de nature à mettre en péril cette situation favorable. Il faut garder en tête que les marchandises en général transportées sont des produits de consommation courante frais, fruits et légumes et donc très sensibles aux évolutions des prix de transport.

2.4.5 Quelles tendances et évolutions sur la fiscalité ?

De fortes revendications émanent des organisations patronales du TRM en faveur d'une réforme de la fiscalité dans le sens suivant :

- Une baisse d'IS de 5 points pour atteindre la médiane des pays européens.
- L'élimination de l'IVMDH (centime sanitaire) des régions pour maintenir une fiscalité sur le carburant comparable au reste de l'UE.
- La garantie par le gouvernement du maintien d'un gazole pro selon les normes communautaires : il y a l'inquiétude du secteur de voir l'Espagne ne plus pouvoir bénéficier du cliquet européen correspondant à sa situation géographique périphérique.
- La création de dispositifs de lutte contre les impayés permettant également d'exiger des délais de paiement à 30 jours.
- La disparition de l'IAE pour toutes les entreprises.
- Un dispositif de soutien à l'achat de PL propres.
- Un crédit d'impôt pour les investissements en technologies.
- Une demande d'aides au déploiement de dispositifs à l'international.
- La réduction des charges sociales.

2.5 Réglementation pratique d'accès au marché TRM

Il apparaît que les verrous d'accès au marché du TRM sont peu contraignants. Les pré-requis en matière de qualification sont peu exigeants. Ceci a notamment permis à de très nombreux professionnels ressortissants d'Europe de l'Est de s'établir en Espagne sans pouvoir justifier de capacités professionnelles, de passeports de formation.

Les capacités professionnelles sont plus des autorisations administratives délivrées par des bureaux régionaux locaux, que de véritables reconnaissances d'aptitudes professionnelles.

La « Capacitación Profesional », également appelée « diplôme de transporteur » est le titre exigible pour l'exercice du TRM national et international en Espagne. Sa délivrance est soumise à la réussite à un examen décomposé en 2 parties :

- Un questionnaire type QCM de 100 questions,
- Le traitement par écrit de 6 cas pratiques lors de la session.

L'admissibilité à l'examen n'est soumise à aucune condition de diplôme ou cursus scolaire, ni permis de conduire, ni limite d'âge. Il faut simplement prouver sa nationalité française, être ressortissant d'un pays de l'UE ou d'un pays tiers avec lequel l'Espagne maintient des conventions. L'arrivée du permis à points selon le modèle français est assez récente.

Il n'existe par ailleurs pas d'organisation nationale (de type AFT-IFTIM) favorisant la montée en puissance de la filière selon des critères qualitatifs exigeants.

Ceci explique donc qu'aujourd'hui, malgré un contexte de crise fort et la fermeture de nombreuses structures de TRM, on assiste à de nombreuses créations, en général toutes éphémères, opportunistes, reposant sur le recours à une main d'œuvre peu qualifiée et peu exigeante en matière de salaires.

2.6 Réglementation du travail générale et spécifique du secteur TRM

Les aspects abordés sont:

- La répartition des compétences entre les différentes administrations
- La qualification et la formation des conducteurs routiers
- Les temps de conduite et les repos des conducteurs routiers
- Les conditions de travail décrites dans les conventions collectives (« Convenios », « Convenios Colectivos Sectoriales »)
- La sécurité et la santé au travail

2.6.1 Compétences des Administrations

Est détaillée ci-dessous la répartition des compétences entre les différents échelons de l'administration publique.

Le Décret Royal Législatif 339/1990, du 02/03, établit la régulation légale en matière de trafic, circulation des véhicules à moteur et sécurité routière.

La répartition des compétences entre les différentes Administrations est la suivante :

a) L'Etat Central

- détermine les normes techniques en matière de sécurité routière,
- homologue les éléments roulants des PL (remorques, semi-remorques, tracteurs) qui affectent la sécurité des usagers et établit les normes en matière d'inspection technique des véhicules,
- veille à la régulation du TRM, en particulier sur le transport de matières dangereuses, marchandises périssables, conteneurisées, que celle-ci soit cohérente avec les dispositions internationales et avec celles de la sécurité routière.

b) Le ministère

- délivre et contrôle les permis de conduire et les licences, procède aux sanctions, suspensions, suppressions,
- autorise et supervise les immatriculations,
- assure le respect des réglementations en matière de code de la route, des dispositions en matière de sécurité routière, et plus particulièrement dans les zones où n'existent pas de forces de police locales,
- dresse les procès-verbaux d'infractions et assure les sanctions, contrôle le respect des inspections techniques (ITV),
- supervise les statistiques, diligente les enquêtes en cas d'accidents de la route (contrôle consommations, alcoolémie, etc.)

L'organisme, doté d'une certaine autonomie, en charge de ces fonctions au sein du ministère est la DGT (Dirección General de Tráfico).

c) Compétences transférées aux Communautés Autonomes de Catalogne et du Pays Basque

La Loi Organique (Ley Orgánica) du 6/1997 du 15/12, a été le point de départ d'un large transfert de compétences à la Communauté Autonome de Catalogne : elle a autorité dans l'application des règles et législation en vigueur au niveau national sur le plan de la circulation et de la sécurité routière.

Il y a toutefois quelques exceptions :

- La délivrance et les dispositifs de sanctions et de suppression des permis de conduire, des licences et autorisations de circulation.
- Les règles de vérification de preuves nécessaires à la délivrance des dits permis et autorisations.
- Les immatriculations (= cartes grises en France).

15 ans plus tôt, le Décret royal (Real Decreto) 3256/1982, du 15/10, autorisait le transfert de compétences à la Communauté Autonome du Pays Basque, notamment en ce qui concerne :

- La capacité de dresser des procès verbaux pour infraction conformément aux dispositions du code de la route.
- La concession d'autorisations pour l'ouverture d'écoles de conduite propres à la région, en cohérence avec le ministère central.
- La capacité de forces de polices municipales et leur autorité sur les provinces basques en matière de circulation routière, en cohérence avec la Direction centrale de la sécurité routière (Jefatura Central de Tráfico).
- L'autorité en matière de mesures de contrôle et de prévention quant aux règles de circulation des véhicules.
- Les dispositifs de perception de droits et taxes associés aux dites compétences.

d) Municipalités

- L'organisation et le contrôle de la circulation sur la voie publique, pouvoir de sanction des infractions (retrait, mise en fourrière, etc.)

2.6.2 Qualifications et formations des conducteurs routiers

La Directive 2003/59/CE est traduite en Espagne au travers du Décret Royal (Real Decreto) 1032/2007, du 20/07, qui a pour objectif de décrire les conditions d'obtention du Certificat d'Aptitude Professionnelle (CAP, à ne pas confondre avec le CAP français), qui sanctionne la formation initiale à la conduite de moyens de transport routier dans l'ensemble des Etats de l'UE.

L'Administration Centrale de l'Etat, au travers du ministère des Transports (Ministerio de Fomento) assure ces compétences, sauf dans les régions où celles-ci ont déjà été transférées aux Régions déjà citées.

Octobre 2008 voit la création de la Fondation Transport et Formation (Fundación Transporte y Formación) qui, dans le cadre des mesures arrêtées dans le Plan Stratégique d'Infrastructures et de Transport (Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte - PEIT) de 2005, prévoit la création d'un organisme spécialisé chargé de la formation aux métiers du TRM (inspiré du modèle de l'AFT-IFTIM). Voir également les dispositions spécifiques 6 du Décret Royal (Real Decreto) 1032/2007.

La mission de la FTF est essentiellement d'être force de proposition mais également moteur dans la mise en œuvre d'actions destinées à l'amélioration de la formation, l'image, l'attractivité du TRM en Espagne. Elle intervient sous la tutelle du ministère des Transports, en coordination avec les organismes publics exerçant des compétences directes ou indirectes en matière de formation sur les métiers du transport routier : éducation, industrie, tourisme, commerce, intérieur, santé travail, immigration.

2.6.3 Temps de conduite et de repos des conducteurs routiers

Les normes sur les temps de conduite des conducteurs routiers du TRM ont été définies par le Parlement Européen et le Conseil Européen dans un souci d'harmonisation (Règlement européen du 15/03/2006, CE 561/2006). La transposition complète de ce règlement par le parlement espagnol a été effectuée en 2007. Il n'existe pas de restrictions supplémentaires de caractère national à ce règlement européen, sauf le cas de conduite à deux conducteurs.

L'Administration centrale espagnole (via le ministère des Transports et le ministère de l'Intérieur), a autorité pour sa mise en application, sauf pour les domaines de compétence qui ont déjà été transférés aux Régions.

Ce règlement s'applique pour tout TRM réalisé tant en Espagne que sur l'ensemble de l'UE, que ce soit par des conducteurs routiers d'un PL >3,5t nationaux, européens ou extracommunautaires.

Des sanctions sont prévues en cas de non-respect de ces dispositions, notamment concernant les temps de repos, reprises dans les textes espagnols suivants :

- Loi 16/1987 (actualisée en 2006), sur l'ordonnancement des Transports Routiers (LOTT).
- Loi 17/2005, du 19/07, qui régule la mise en service du permis à points et modifie par la même occasion les textes sur la circulation et la sécurité routière.

2.6.3.1 Temps maximum de conduite sans interruption

a) Conduite sans interruption

Le temps de conduite maximal autorisé est de 4h30' (4,5 h). A l'issue de cette période de conduite, une interruption de 45 mn continue est également obligatoire. Peut être substituée à cette mesure une pause de 15 mn minimum suivie d'une seconde pause de 30 mn au moins durant le temps de conduite de 4h30.

b) Durée maximum de conduite quotidienne

La durée maximale autorisée est de 9 h / jour, excepté 2 journées au plus au cours desquelles le conducteur peut conduire jusqu'à 10 h. A l'issue de six périodes de conduite, le conducteur a l'obligation d'effectuer un temps de repos.

c) Durée maximum de conduite hebdomadaire

La durée de conduite hebdomadaire ne peut excéder 56 h. On entend par période hebdomadaire le temps écoulé entre le lundi minuit et le dimanche minuit.

d) Durée maximum de conduite sur 2 semaines

La durée de conduite hebdomadaire ne peut excéder 90 h. Si le conducteur routier conduit 56 h, la semaine 2, il ne pourra conduire que 34 h ($56 + 34 = 90$).

Il faut d'ailleurs noter que le temps de travail ne peut dépasser les 48 h pour une période de 26 semaines consécutives.

2.6.3.2 Temps de repos

e) Repos journalier

24 heures après la fin de leur période de repos antérieur (quotidien, ou hebdomadaire), le conducteur routier devra prendre une nouvelle période de repos journalier.

Ce temps de repos pourra être « normal » ou « réduit » :

- Période de repos dit normal : Toute période de repos supérieure ou égale à 11 heures. Alternativement, la période de repos « normal » pourra être prise en 2 fois, la première d'au moins 3 heures ininterrompues et la seconde d'au moins 9 heures ininterrompues.
- La période de repos dit réduit est comprise entre 9 et 11 heures sans interruption. Les conducteurs routiers ne sont pas autorisés à effectuer plus de 3 périodes de repos réduit entre 2 périodes de repos hebdomadaires.

Dans le cas de la conduite en équipe, les conducteurs devront avoir effectué une période de repos journalière d'au moins 9 heures au cours des 30 heures suivant la fin de leur période de repos journalière ou quotidienne précédent.

f) Repos hebdomadaire

Une période de repos hebdomadaire devra être prise avant que le conducteur routier n'ait effectué six journées consécutives de 24 h depuis la fin de la période de repos hebdomadaire précédente.

Ce temps de repos hebdomadaire pourra être « normal » ou « réduit » :

- Période de repos hebdomadaire normal : toute période de repos supérieure ou égale à 45 heures.
- Période de repos réduit : toute période de repos comprise entre 24 et 45 heures sans interruption.

Au cours de 2 semaines consécutives, le conducteur routier a l'obligation de prendre au minimum :

- deux périodes de repos normal, ou
- une période de repos hebdomadaire normal et une période de repos hebdomadaire réduit d'au moins 24 heures ; néanmoins, la réduction sera compensée par un repos équivalent pris en une seule fois avant la fin de la 3^{ème} semaine suivant la semaine de travail concernée.

Les périodes de repos prises en compensation pour une période de repos hebdomadaire réduit devront l'être consécutivement avec une période de repos au moins égale à 9 heures.

Le conducteur routier, ou l'équipe, qui se trouve éloigné de son centre d'exploitation de rattachement pourra effectuer ses périodes de repos journalière et hebdomadaire dans son véhicule seulement si les conditions de repos sont prévues dans l'aménagement de la cabine et si le véhicule est en stationnement.

2.6.3.3 Chronotachygraphe numérique

Le chronotachygraphe (= CT) est d'utilisation obligatoire en Espagne depuis le 01/10/2006 pour les PL immatriculés à compter de cette date.

L'entreprise a l'obligation de conserver les disques durant 12 mois et de les tenir à disposition des services de contrôle, à défaut, elle est passible de sanctions allant jusqu'à l'immobilisation du PL.

2.6.3.4 Contrôles

a) Contrôles rendus obligatoires par la Directive Européenne 2006/22/CE

La Directive 2006/22/CE prévoit que les Etats membres organisent un système de contrôles réguliers tant sur les véhicules à l'entrepôt que sur la route, à partir d'échantillons représentatifs.

Un Etat membre peut sanctionner une infraction commise par un conducteur routier d'un autre Etat, le CT permettant aux services compétents de remonter jusqu'aux 28 jours de conduite écoulés. Le niveau de contrôle minimum pour 2008 était fixé à 2 % des journées réellement exécutées, 50 % au moins des contrôles devant être effectués dans les installations de l'entreprise et 30 % sur la route.

b) Bilan des contrôles réalisés en Espagne en 2008

En 2008 circulaient en Espagne 509 800 véhicules concernés par l'obligation d'utilisation du chronotachygraphe. Conformément aux instructions ci-dessus, l'Espagne aurait dû contrôler 2,2 millions de journées de conduite, dont 1,1 million dans les entrepôts concernant 169 300 entreprises et 700 000 journées sur la route.

Or la réalité a été différente : l'Administration Centrale et les services des Régions ont effectué dans les entreprises 750 722 inspections (205 909 par l'Etat et 544 813 par les Régions), alors que la Garde Civile (Gendarmerie espagnole) a effectué plus de 2 millions de contrôles sur la route.

On en déduit donc que l'Espagne réalise à peine 70 % des contrôles exigés en entreprise. Cette insuffisance de résultat est liée probablement à un certain laxisme dans l'application des règles de gestion dans le TRM espagnol. En revanche, on constate que les services de police et de gendarmerie réalisent une action de contrôle soutenue sur le réseau routier espagnol, il faudrait seulement savoir quel pourcentage des contrôles est effectivement réalisé sur des PL du pavillon espagnol par rapport à ceux originaires de l'UE et des pays tiers.

Résultats obtenus :

- Véhicules contrôlés : 19 254 (80 % de TRM pour compte d'autrui)
- Conducteurs contrôlés : 26 052
- Entreprises contrôlées : 8 130
- Disques analysés : 750 722
- Infractions détectées : 7 682

Les sanctions pour excès de temps de conduite représentent 55,8 %, les irrégularités dans l'utilisation du chronotachygraphe représentent 44,2 %, l'absence de chronotachygraphe représente 21,4 %.

En 2008 se sont produits 4 449 accidents de la route avec victimes impliquant un véhicule de TRM de + 3,5t (452 tués dont 81 occupant un PL et 371 personnes voyageant dans d'autres véhicules). Les chiffres de 2009 marquent un fléchissement avec 256 tués.

Par ailleurs, l'avant dernière campagne de contrôle « Opération Truck » de 2009, réalisée en Espagne par la « Guardia Civil de Trafico » a donné lieu à 411 procès verbaux pour utilisation déficiente du CT et 518 pour excès de conduite.

Cette opération a été renouvelée entre le 8 et le 14/03/10 sur 15 000 PL de + 3,5t.

2.6.3.5 Responsabilités

Les entreprises ont l'obligation légale de :

- maintenir une organisation du travail permettant de respecter les temps, de conduite, pause, récupérations décrits dans le Règlement (CE) n° 561/2006,
- de communiquer aux conducteurs routiers les instructions allant dans le sens du respect des dispositions prévues,
- de déclarer les infractions commises par les conducteurs salariés,
- de contrôler l'exploitation des données du chronotachygraphe.

2.6.3.6 Infractions et Sanctions

Sont considérées comme graves les infractions suivantes :

- La manipulation inappropriée ou falsification du CT
- L'absence du CT et/ou déficience dans les éléments associés au CT
- Le dépassement de plus de 50 % du temps de conduite maximum
- La réduction volontaire des périodes de repos obligatoire de plus de 50 %

2.6.4 Conventions Collectives

D'application obligatoire par les employeurs et les salariés, elles abordent en Espagne les questions suivantes :

- Salaires et rémunérations, heures supplémentaires, etc.
- Conditions de travail, horaires hebdomadaires, repos, congés, catégories et grilles de classification, indices, absences, sanctions, formation, sécurité, santé au travail, etc.

Les conditions de travail décrites dans les différentes conventions collectives du secteur transport routier doivent obligatoirement se référer aux textes suivants :

- Statut des salariés (Décret royal Législatif 1/1995, du 24/03, actualisé en 2010)

La Loi s'applique aux personnes physiques qui, de façon volontaire, offrent leurs services à autrui moyennant rétribution, dans le cadre d'une entité, qu'elle soit personne physique ou juridique, qui en assure la direction, celle-ci étant nommée employeur ou entrepreneur.

La législation du travail espagnole s'applique aux prestations réalisées par des personnes de nationalité espagnole, salariées en Espagne ou pour le compte d'entreprises espagnoles à l'étranger, sans que celles-ci soient de nature à porter préjudice aux normes applicables au lieu de travail.

Les salariés concernés bénéficient dans ce cas au minimum des mêmes droits économiques auxquels ils pourraient avoir droit sur le territoire espagnol.

“Toute disposition réglementaire et clause intégrée à une convention collective, qui donneraient lieu à des situations de discrimination, directe ou indirecte, à l'encontre de personnes pour des motifs d'origine (notamment racial ou ethnique) seront considérées comme nulles et non avenues. » (Art. 17 du Statut).

- Accord Général pour les Entreprises de TRM (Acuerdo General para las Empresas del TMC)

Cet accord est révisé et approuvé périodiquement par les représentants des organisations patronales et syndicales (CEOE, CEPYME, UGT, y CCOO).

L'architecture des conventions collectives actuellement en vigueur (Convenio Colectivo de Transporte de Mercancía por Carretera), applicables selon la Province dans laquelle s'opère la prestation est très complexe, et elle est aussi encadrée par d'éventuels dispositifs régionaux propres aux communautés autonomes.

On compte ainsi pour le TRM en Espagne 51 conventions collectives, soit une par province. Parmi lesquelles 70 % intègrent des clauses relatives à la santé au travail et aux risques, 59 % abordent la formation continue.

La grande majorité d'entre elles, et c'est leur point commun majeur, se réfère à l'Accord interconfédéral pour la Négociation Collective (Acuerdo Interconfederal para la Negociación Colectiva) ratifié par les organisations patronales (CEOE) et les syndicats (UGT et CCOO).

En ce qui concerne les salaires, les horaires de travail hebdomadaires et le temps de travail, on observe des différences très significatives entre les différentes conventions provinciales. Quelques exemples :

- La province de Huelva (Andalousie) présente le salaire minimum le plus faible : 574,8 €/mois.
- La province de Guipúzcoa (Pays Basque), au contraire, présente le plus élevé avec 1 351,8 €/mois.
- La province de Guipuzcoa intègre le nombre d'heures de travail / an le plus bas, à savoir 1 688 h/an
- La moyenne de la durée de travail effectif hors heures supplémentaires des provinces oscille entre 1 727 h pour la province d'Álava (Pays Basque) et 1 826 h pour Alicante ou Pontevedra.

Pour la Région de Madrid :

- Heures de travail effectif : 1 768 h/ an
- Journée de travail : 8 h (minimum 7, maximum 9)
- Semaine de 5 jours (40 h/ sem.)
- 221 jours de travail / an
- Congé 30 jours dits « naturels »
- Salaire de base annuel : 21 597 €/ an
- Heure sup : 11,8 €

Pour la Province de Barcelone (Catalogne) :

- Horaire hebdomadaire : 39 h 30 mn
- 8 h/ jour, incluant 20 mn de pause collation
- Congés : 30 jours naturels
- Salaire de base annuel : 23 519,7 €/ an
- Heure sup : 12,27 €

Pour la Province de Guipúzcoa (Pays Basque):

- 1 688 h / an (1 684 h en 2009)
- Congés : 27 jours ouvrés (différent de « naturels »)
- Salaire base annuel : 25 359,16 €/ an
- Heure sup : + 75 % vs heure normale

Détail des conventions collectives du TRM en Espagne par province (4 dpts de Catalogne, 3 dpts du Pays Basque et 1 pour Madrid et sa région)							
Dpt	Salaire mensuel	Bonus	Ancienneté	Paye extra	Salaire annuel	H. sup	Tps / sem
Barcelona *	1.071,9	281,7	214,38	4.703,94	23.519,7	12,27	39h y 30"/semanales
Gerona	957,73	91,59	191,546	3.722,598	18.612,99	9,92	1.766
Lérida *	857,1	140,1	171,42	3.243,18	17.266,62	7,13	1.782
Tarragona	730,74	325,93	146,148	3.608,454	18.042,27	8,34	1.792
Pontevedra *	856,87		85,687	2.827,671	14.138,355	inremento	27'
La Rioja *	1.184,1	30,41	118,41	3.907,53	19.902,57	150% incremen to	1.772
Madrid *	948	188,04	303,8	4.319,52	21.597,6	11,8	1.768
Murcia	880,73			2.642,19	13.210,95		40h/semanales
Navarra	1.285,08			3.855,24	19.276,2	15,88	1.744
Álava	879,1		45,04	1.230,7	12.320,38	13,1	1.727
Guipúzcoa*	1.351,8	188,6911	150,12	5.071,833	25.359,165	75% incremen to	1.688
Vizcaya	1.233,03	236,67	246,606	5.148,918	25.744,59	12,28	1.730

2.6.5 Sécurité au travail et santé

2.6.5.1 Législation

La législation actuelle qui aborde et traite la prévention des risques du travail est au départ décrite, entre autre, par la Directive européenne 89/391/CE, d'application obligatoire dans la totalité des pays membres de l'UE.

En Espagne, cette directive est traduite au niveau de l'Administration Centrale de l'Etat, par l'intermédiaire des différents ministères impliqués (ministère du Travail en priorité).

La Loi 31/95 de prévention des risques du travail doit être considérée comme le texte socle, amendée par la promulgation de la Loi 54/2003.

Ce texte est applicable exclusivement dans le cadre d'une relation salarié / employeur, décrite dans le statut des travailleurs déjà évoqué.

En ce qui concerne les Travailleurs Autonomes (n'ayant pas de salariés rattachés), s'applique le Décret Royal (Real Decreto) 171/2004, à mettre en relation avec la Coordination des activités des Employeurs (Coordination de Actividades Empresariales).

2.6.5.2 Compétences et partage des responsabilités

La plus grande partie des textes décrivant la législation sur la prévention des risques au travail a été traitée par l'Administration Centrale, même si les Gouvernements Régionaux, tout comme les Administrations Locales, ont également compétence législative en la matière dans la mesure où leurs décisions restent cohérentes avec les dispositions nationales. Aussi, sur le terrain, on constate que

l'essentiel des textes existant sont d'essence nationale, à l'exception faite de textes décrivant des plans d'urgence ou de sauvegarde exigibles aux entreprises.

Les dispositions citées font l'objet d'une obligation d'application pour toutes les entreprises de plus de 1 salarié. Les salariés ont d'autre part l'obligation d'appliquer les réglementations définies dans le règlement intérieur de leur entreprise en matière de prévention des risques.

Le chef d'entreprise met en jeu sa responsabilité administrative, civile et même pénale selon le type d'infractions par rapport aux dispositions légales.

L'Inspection du Travail et de la Sécurité Sociale (Inspección de Trabajo y Seguridad Social), dépendant du ministère du Travail, assure la fonction de contrôle du respect des dispositions légales en matière de prévention.

Les Régions, en coordination avec l'Administration Centrale, doivent adopter des mesures locales pour assurer sur le terrain ces prérogatives, en collaboration et sur les orientations de l'Inspection du Travail. Dans la réalité, on constate que le niveau de contrôle effectif des inspecteurs sur le terrain, notamment dans les entreprises de TRM, est inégal selon les régions et les provinces.

Sont également mentionnées les attributions de l'INSHT (Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo).

2.6.5.3 Situation générale en 2010

Chaque jour en Espagne meurent 2 travailleurs et 7 sont victimes d'un accident grave, 1 848 ont un accident du travail léger et 46 une maladie ayant des causes professionnelles. L'Espagne est le pays d'Europe ayant un des plus forts taux d'accidentologie du travail.

14,4 % des accidents de la route en Espagne impliquent au moins un véhicule de transport routier (TRM ou voyageurs), ils génèrent un taux de victimes mortelles bien plus important : 24,8 %. Le conducteur routier est responsable dans 39 % des cas.

Une baisse sensible de 18 % de cette tendance est constatée en 2008.

Sur les 1 075 accidents de la route dans lesquels un véhicule TRM ou transport de voyageurs a été impliqué, 77,6 % ont eu lieu de jour, 57 % sur route nationale, 35,9 % sur route à grande vitesse et 7,1 % sur autoroute.

Les causes ont été les suivantes :

- Inattention au volant : 43,6 %
- Fatigue, assoupissement du conducteur : 9,9 %
- Vitesse inadaptée : 20,8 %
- Infraction au code de la route : 41,1 %
- Conditions de la chaussée : 1,95 %
- Condition de la signalisation : 0,20 %
- Zone en travaux : 0,93 %
- Mauvais état du véhicule : 0,8 %
- Déficience mécanique : 1,9 %
- Météorologie : 2,8 %
- Autre facteur : 4,9 %

L'origine du conducteur routier du véhicule accidenté était :

- Espagnol dans 81,5 % des cas
- Etranger dans 13,5 % des cas
- De nationalité inconnue dans 5 % des cas

En ce qui concerne le statut professionnel des 1 138 conducteurs routiers impliqués, on observe la répartition suivante :

- Conducteurs routiers opérant pour compte propre / Autonome : 130 soit 11,42 %
- Conducteurs routiers exerçant pour compte d'autrui : 899 soit 79 %
- Autres : 18 soit 1,58 %
- 91 inconnus soit 8 %

2.6.5.4 Tendances et évolution

L'accidentologie dans le TRM espagnol semble marquer le pas, sans doute faut-il l'interpréter en grande partie par la baisse d'activité générale. Notons malgré tout que le gouvernement central autant que les gouvernements régionaux semblent plus soucieux de sensibiliser les entreprises à un phénomène qui a accompagné la croissance économique des 15 dernières années. Le permis à points d'introduction récente a certainement contribué à sensibiliser les populations de conducteurs routiers autour de la sécurité.

Par ailleurs, et probablement de façon assez paradoxale, la grande précarité qui s'est emparé de la profession tend à renforcer une tendance au dépassement d'horaires de conduite et de non respect des repos. On remarque l'accidentologie élevée chez les salariés (79 %) qui sont peut-être plus enclins à dépasser leurs horaires.

De fait, la réduction de l'accidentologie du TRM en Espagne de 2008 à 2010 publiée par l'INE (Instituto Nacional de Estadística), à savoir - 12,5 % en 2008, - 20,4 % en 2009, est malgré tout légèrement inférieure à celle observée dans l'ensemble des secteurs de services (- 13 % en 2008 et - 23,3 % en 2009).

On constate une disparition des systèmes d'autorisations bilatérales au profit de licences communautaires.

On demande aussi une reformulation des notions de temps de travail et disponibilité avec une distinction à faire pour la disponibilité dans le cas de la conduite à 2 conducteurs.

En la matière, il y a polémique sur la transposition en droit espagnol de la Directive 2002/15/CE qui semble encore plus rigidifier le texte européen, rendant encore plus difficile la compétitivité des entreprises espagnoles dans le concert européen.

Le règlement 561/2006 qui a remplacé le 3820/85 a eu pour conséquence de rendre impossible le fractionnement des temps de repos inférieurs à 3 et 9 heures consécutives, avec nécessité d'alterner les repos hebdomadaires.

Chiffres clés sur l'emploi dans le TRM* en Espagne, 2007

Nombre d'entreprises	138 599
CA – millions €	38 725
Coûts du personnel – millions €	7 590
dont salaires et traitements - millions € (a)	5 839
dont charges sociales - millions € (b)	1 697
Taux de charges patronales apparent (b/a)	29,1%
Nombre de personnes occupées	415 710
dont salariés	287 500
part des salariés dans l'effectif total	69%
Nombre de personnes occupées par entreprise	3,0
Coût moyen du personnel salarié en €	26 400
Valeur ajoutée par salarié en €	52 900
CA par personne occupée en €	93 200
Investissement par personne occupée en €	6 000

Source : Eurostat

*Données issues de SBS selon la NACE Rev.1.1 classe I6024 qui comprend les activités de transport de longue distance, de proximité, de déménagement et de location de camions avec chauffeur. Les résultats de cette enquête de l'Eurostat diffèrent légèrement des résultats du ministère des travaux publics espagnol. La comparaison des deux champs d'études ne nous permet pas d'expliquer la différence. Les résultats de l'Eurostat sont retenus pour des raisons d'homogénéité avec les autres fiches pays.

3 Etude des coûts d'exploitation (véhicule et conducteur) du TRM espagnol – analyse terrain

3.1 Observations des coûts d'exploitation d'un PL 40T sur le TRM espagnol international

Les valeurs indiquées représentent une moyenne pondérée sur une vingtaine d'entreprises interrogées.

3 typologies d'entreprises parmi 5 qui ont été interrogées amènent à différencier certains chiffres d'activité :

- Des entreprises opérant sur le marché textile / confection pour lesquelles la flotte moyenne relevée est de 120 tracteurs et 342 remorques, l'ensemble ayant eu une ancienneté moyenne de 3,5 à 4 ans respectivement. Le kilométrage annuel annoncé par les interlocuteurs est de 151 000 km, 8 000 kg par voyage en moyenne.
- Des entreprises, opérant sur tous types de fret et pour lesquelles la taille de la flotte est de 292 tracteurs et 540 semi-remorques, l'ensemble ayant eu une ancienneté de 2 ans, et qui parcourent 135 390 km / an, à raison de 14 000 kg par voyage.
- Enfin, des petites structures atomisées travaillant en sous-traitance des précédentes qui gèrent une flotte de 2 à 22 tracteurs et de 3 à 28 semi-remorques, parcourent 122 688 Km annuellement et transportent une moyenne de 18 540 kg par voyage.

Exploitation du véhicule :

On a observé que le poste « carburants » ajouté à celui des coûts du personnel de conduite contribue à pratiquement 70 % du total des coûts d'exploitation.

Pour les flottes des entreprises interrogées, la distance moyenne parcourue en 2010 a été de 131 483 km, avec un poids moyen de charge transportée de 15 334 kg et 90 % de voyages en charge.

Les entretiens réalisés en face à face dans les entreprises, auprès des Directions exploitation/opérations (hors transporteurs autonomes) confirment un nombre de jours de service de 217 jours. Le ratio conducteur/tracteur observé dans les entreprises (hors travailleurs autonomes) de 1,2 conducteur par tracteur montre que les véhicules PL 40t roulent 260 jours/an. Il faut sur ce point avoir à l'esprit les différences importantes qui ont déjà été soulignées entre les conducteurs salariés et les conducteurs qualifiés d'« Autonomes ».

Chez les autonomes, la pratique habituelle est qu'à un conducteur correspond un véhicule, et que les congés de son conducteur ne font pas l'objet de transferts programmés systématiquement sur d'autres conducteurs. L'outil de travail ne fait pas véritablement l'objet d'une gestion optimisée. Dans ce cas, le nombre de jours d'exploitation observé du véhicule descend à 221 jours / an.

Au cours des entretiens, les opérationnels interrogés déclarent que les véhicules sont en charge à 94 % du temps. Il s'agit d'une considération déclarative basée sur une perception qui permet néanmoins d'en déduire un bon niveau de gestion des retours à vide.

Dans ces circonstances en 2010, on relève que le coût unitaire au km a été de 0,846 euros, tenant compte du fait que le prix moyen officiel du carburant était de 0,99 €/ litre HT.

Concernant la consommation de carburant, les ratios moyens relevés sont les suivants :

- Consommation moyenne : 36 litres/ 100 km
- Coût moyen unitaire : 0,356 €/ km

Les grandes entreprises ont en général des accords avec des distributeurs pétroliers qui leur permettent d'avoir des conditions avantageuses (carte SolRed), cela leur permet de réaliser une économie moyenne de 20 % (selon les déclarations de nos interlocuteurs).

Il est à noter que le gouvernement, par l'intermédiaire de la DGT, a décrété la limitation de vitesse des VL à 110 km/ h ce qui a eu pour conséquence de faire tomber la moyenne de vitesse relevée à 113 km/h en mars 2010, à 107 km/h en mars 2011. On estime qu'en l'état actuel de la situation, cette décision de limiter la vitesse sur les VL n'a pas d'effet direct sur les coûts de fonctionnement du TRM espagnol.

Tendance observée sur le 1^{er} trimestre 2011

Etant donné qu'en mars 2011, le prix moyen du litre de carburant a augmenté de 17 %, arrivant à 1,25 €/ litre, le total des coûts moyens unitaires passe à 0,45 €/ km, soit une augmentation de 6,2 % du total des coûts ; l'augmentation n'est pas linéaire dans la mesure où le poste carburant correspond à 35 % des coûts totaux.

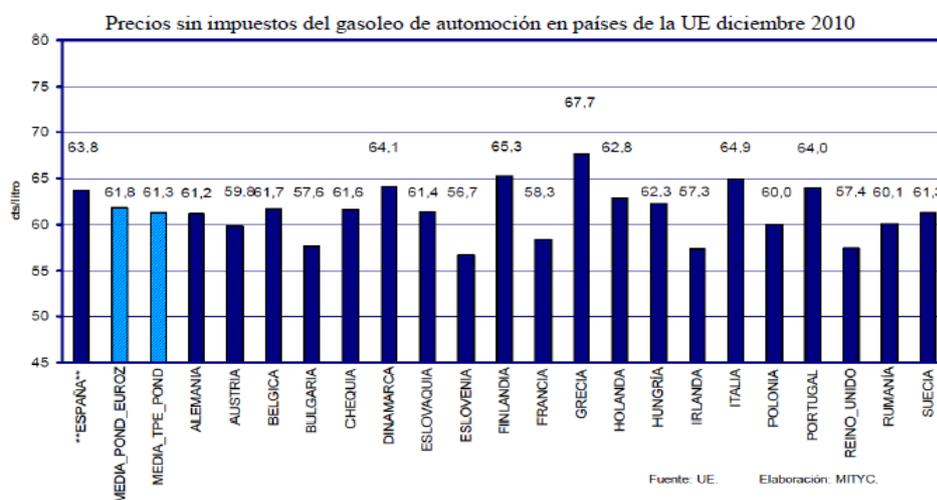
Les interlocuteurs interrogés considèrent qu'une augmentation progressive à venir des prix des carburants de 10 à 15 % mettrait en péril une grande partie des entreprises déjà fragilisées, dans le cas où des efforts de réduction des coûts dans d'autres lignes budgétaires seraient impossibles.

Certaines grandes entreprises s'intéressent déjà à l'éco-conduite, surtout pour des fins d'économies de carburants.

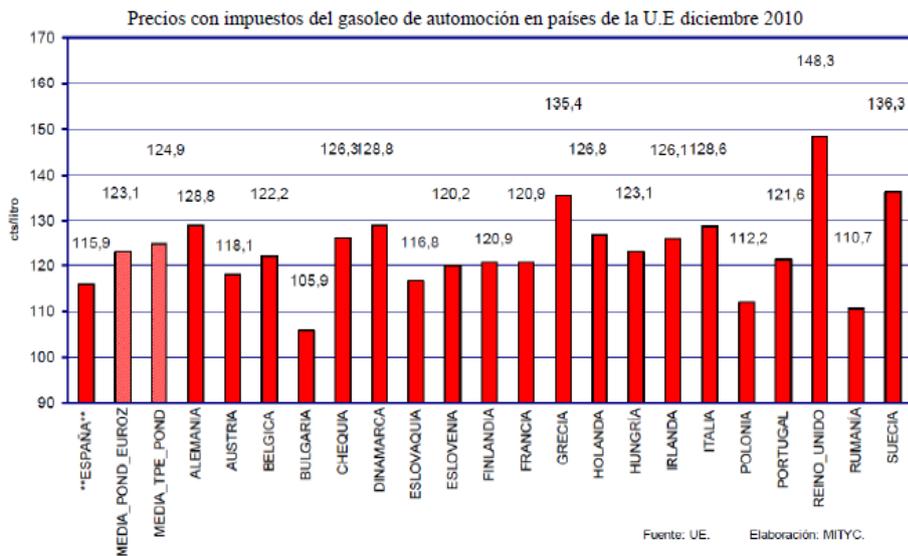
Les conducteurs autonomes sont en général beaucoup plus soucieux et efficaces dans la recherche des opportunités d'économies de carburant.

Sur les 2 graphiques suivants, on constate que le différentiel de prix du gazole professionnel sur une base 100 entre les différents pays de l'UE à décembre 2010 (source UE MITYC) indique que l'indice prix du produit est supérieur de 6,5 points en Espagne par rapport à la France alors qu'une fois soumis aux différents impôts, l'indice français est supérieur de 5 points par rapport à l'Espagne.

Prix HT du gazole dans les pays de l'UE, décembre 2010



Prix TTC du gazole dans le pays de l'UE, décembre 2010



Coûts fixes liés à la détention du véhicule

Il s'agit du 3ème poste de coûts en matière d'importance, avec un poids de 12,28 % du coût d'exploitation total sur l'ensemble de l'échantillon observé.

Jusqu'en 2010, la pratique habituelle des grandes entreprises était d'acheter les véhicules avec un financement propre, mettant à profit leurs capacités de négociation à l'achat incluant également les coûts d'entretien de la flotte. Certaines très grandes entreprises analysées déclarent que jusqu'en 2010, la pratique générale était d'acheter en payant comptant leur matériel roulant (en général à une seule marque), bénéficiant ainsi de remises de 2 à 3 fois supérieures à celles consenties aux petites et moyennes entreprises et, semble-t-il significativement supérieures à celles pratiquées dans d'autres pays européens.

Ces pratique semblent aujourd'hui abandonnées : la situation de crise structurelle durable du secteur TRM en Espagne a amené ces entreprises à revoir leurs stratégies d'équipement au profit de dispositifs comme le renting qui, quoi que plus coûteux, présentent à terme une meilleure maîtrise des risques financiers.

Les PME s'équipent à l'heure actuelle de préférence avec des véhicules d'occasion, ce qui était peu habituel jusqu'à une période récente, pour manque de liquidités financières, et ceci même si souvent les coûts de maintenance sont plus élevés et, objectivement, ne constituent pas un choix de gestion à terme efficace. C'est bien une politique de court terme qui est retenue par ce segment d'entreprises qui jouent ainsi leur survie à partir d'une trésorerie dégradée.

Impôts et taxes

Si on fait le choix de retirer le coût des péages de cette rubrique, le poste « Impôts et taxes » devient relativement peu significatif dans la structure totale des coûts. Nous l'évaluons à une moyenne de 1000 euros / an. Ce poste comprend essentiellement :

- IVTM (équivalent de la taxe à l'essieu) : 400 euros / an pour un PL 40t
- ITV : 100 euros
- Révision tacographe : 40 euros / an.

La fiscalité pesant sur les sociétés n'est pas incluse.

Coûts de péage

L'exploitation du réseau autoroutier espagnol est variable selon les régions.

Citons les exploitants principaux : Abertis, Itinere et Cintra

Abertis assure la gestion des liaisons Saragosse / Bilbao et tout le Pays Basque, la Rioja et la Navarre, passage obligé sur la France pour les flux nord/sud sur le flanc occidental des Pyrénées.

Un certain nombre de liaisons majeures sont des 4 voies non payantes dites « autovia » (ex : Madrid-Saragosse, Madrid-Burgos).

Les coûts de péage relevés sont très variables selon les entreprises : un rapport de 1 à 8. Il faut prendre en compte le fait que de nombreuses petites entreprises évitent le réseau autoroutier payant.

Coûts de structure

Le coût de structure annuel moyen rapporté à un PL 40t d'une PME type (20 tracteurs, 30 semis) a été évalué par les experts à 5 006 euros, soit près de 3,8 % des coûts totaux d'exploitation. Ce montant peut être très variable selon le type d'entreprises analysées et les postes de coûts intégrés. La fourchette observée est de 1 800 euros à 7 000 euros par véhicule. Face à ce grand écart des estimations et en l'absence de précision sur les postes de coûts intégrés dans les calculs des coûts de structure, les coûts de structure sont tenus en dehors du calcul du coût d'exploitation présenté ci-dessous.

Coût de maintenance des véhicules

L'hypothèse retenue est que le coût des équipements pneumatiques est similaire à celui pratiqué dans le reste des pays et notamment en France, sachant que les industriels du secteur sont internationaux et que les conditions de vente sont harmonisées.

Coûts d'exploitation en Espagne, valeurs 2010

	unité	Espagne
Kilométrage annuel du véhicule	km	131 483
Nombre de jours d'exploitation	j/an	260,4
Ratio semi-remorque/tracteur		1,72
Coût d'un conducteur	€/mois	3 141
Ratio conducteur/tracteur		1,20
Coût annuel de détention et de financement du véhicule		16 439
Consommation moyenne aux 100 km	l/100 km	36
prix du carburant, décembre 2010*	€	0,9883
Coût du carburant	€/an	46 780
Pneumatiques	€/an	4 530
Entretien-réparations	€/an	3 545
Péages	€/an	5 318
Assurance (véhicule + marchandise)	€/an	4 174
Taxe à l'essieu et autres taxes sur véhicule	€/an	540

3.2 Observations des coûts de personnel de conduite associé au PL 40T du TRM espagnol

Les différentes enquêtes menées sur le terrain conduisent à affirmer que sur l'échantillon d'entreprises analysées, le poste « coût du conducteur » a été évalué à 37 687 euros pour un conducteur.

L'établissement précis des valeurs de coûts dans notre étude a été rendu difficile par la multiplicité des régimes existants, le recours très répandu à la sous-traitance plus ou moins formelle, souvent en cascade, ce qui rend assez opaque la compréhension de la gestion des coûts de personnel des structures de petite taille qui, en réalité, assurent la prestation au bout du compte pour les donneurs d'ordre.

Par ailleurs, il est à souligner une nouvelle fois la relative opacité du (ou plutôt des) système de rémunération des conducteurs. On observe par exemple un certain décalage entre, notamment, la réglementation telle que décrite au point 2.6.3 (temps de conduite, temps de repos) et l'application effective reprise dans le paiement aux conducteurs.

Pour l'évaluation du nombre de conducteurs moyen par tracteur, on propose ainsi une fourchette de 1 (autonomes) à 1,25 (entreprises structurées) selon les structures analysées et en fonction des déclarations de nos interlocuteurs.

Le salaire brut moyen de base des entreprises de TRM analysées est de 21 000€. Il faut ajouter un montant de charges de 39 % à la charge de l'entreprise, qui sont affectées à la couverture maladie, chômage et retraite du salarié.

En ce qui concerne les frais de déplacement, on a identifié l'existence de deux modèles principaux sans qu'aucun dispositif ne soit réellement stable, formalisé et en cohérence par rapport aux dispositions prévues dans le droit du travail. Il apparaît que sur ce point l'entreprise entretient en général des aménagements avec ses salariés.

- Des entreprises paient une somme forfaitaire journalière au salarié de l'international. On constate qu'une moyenne de 58 euros / jour est versée au conducteur sur de l'international. C'est une variable d'ajustement.

- Des entreprises paient une prime de productivité / km parcouru, selon notamment le niveau de chargement du véhicule ; exemple : 0,07 €/ km (véhicule en charge), et 0,05 €/ km (véhicule retour à vide).

On comprend que dans ce dernier cas le conducteur se voit fortement impacté par l'entreprise sur les fluctuations de son activité alors qu'il n'a probablement lui-même aucune marge de manœuvre pour pouvoir corriger la situation.

La seconde formule permet évidemment d'aligner les charges de déplacement sur l'activité et de les variabiliser, celles-ci étant une charge / km parcouru.

On a déjà insisté sur le fait que de très nombreuses entreprises de TRM espagnoles emploient des conducteurs étrangers (notamment de nationalité roumaine), soumis aux mêmes obligations d'application des salaires de base des conventions collectives. Or les mêmes conducteurs qui ont été interrogés lors des « enquêtes terrain » montrent des écarts très significatifs dans la réalité entre les régimes appliqués aux nationaux par rapport aux ressortissants des pays tiers. On considère que la source essentielle de cette distorsion doit être recherchée dans l'application des dispositifs de remboursement ou de paiement des sommes variables liées aux déplacements.

On propose ci-après la lecture comparative de bulletins de salaire de 2 entreprises de TRM :

1. L'étude détaillée du bulletin de salaire d'un conducteur PL 40t (mars 2011) d'une entreprise de TRM espagnol représentative dur secteur (réseau national, capital privé familial) amène aux observations suivantes :

- Les heures réellement effectuées par le salarié n'apparaissent pas sur le relevé mensuel. Le chronotachygraphe n'est pas l'élément pivot qui permet de calculer la rémunération effective du conducteur. On est donc tenté de se demander si ce salarié a effectué des heures supplémentaires et comment celles-ci lui ont été payées. Selon nos enquêtes, le temps de travail maximum européen de 48 h / semaine en moyenne est atteint, voire dépassé dans certains cas.
- Les charges patronales représentent 39 % du salaire brut.
- Les charges sociales retenues sur le salaire du conducteur représentent 6,35 % (décomposé de la façon suivante : 4,7 % santé, 1,55 % chômage, 0,1 % formation).
- Le système fiscal espagnol prévoit une retenue à la source de l'impôt sur le revenu (IRPF) d'un montant de 16 % dans le cas présent.
- On constate qu'aucun poste « Frais de déplacements » n'apparaît.

Fiche de paie n°1

NIF/CIF:			EMPRESA			DOMICILIO			N° INSCRIPCIÓN S.S.				
TRABAJADOR			CATEGORIA			PUESTO DE TRABAJO			ANTIGUEDAD				
			CONDUCTOR						17/04/2006				
N° AFILIACION S.S.		TARIFA	EPIG.	SECCION	NRO.	PERIODO			TOT. DIAS				
		9	108	80	002087	Mensual - 1 Marzo 2011 a 31 Marzo 2011			31				
CUANTIA	PRECIO	CONCEPTO					DEVENGOS	DEDUCCIONES					
31,00	32,12	1	*Salario Base					995,72					
31,00	6,21	2	Plus Convenio					192,37					
31,00	18,21	3	MEJORA VOLUNTARIA					564,39					
31,00	3,36	301	Marzo					104,19					
		1004	Antigüedad					62,16					
			Cotización Contingencias Comunes(4.70)						99,91				
			Cotización Formación Profesional(0.10)						2,13				
			Cotización Desempleo(1.55)						32,95				
			Tributación IRPF(16.00)						307,01				
REM. TOTAL		P.P. EXTRAS	BASE C.C.	BASE A.T. Y DES.	BASE I.R.P.F	T.DEVENGADO	T. A DEDUCIR						
1918,83		206,92	2125,75	2125,75	1918,83	1918,83	442,00						
FECHA jueves, 31 de marzo de 2011			SELLO EMPRESA			RECIBI							
BANCO:						Liquido a Percibir			1476,83				
CUENTA:													

- Salaire minimum convention collective
- Complément salaire mini négocié convention collective
- Différence entre salaire minimum et salaire d'embauche du conducteur

- Charges sociales santé
- Formation
- Assurance chômage

Retenue à la source

2. L'étude détaillée d'un second bulletin de salaire d'un conducteur PL 40t (janvier à juin 2010) d'une entreprise TRM espagnol également représentative du secteur (réseau national, capital privé familial) permet d'observer plus en détail le dispositif de rémunération variable.

On fait les observations suivantes :

- Le conducteur perçoit des indemnités pour déplacement (km A ou B) ou en rétribution de taches d'exploitation (chargement, déchargement, manutention) dont le montant n'est pas lié à un volume horaire effectué.
- Les montants versés sont supérieurs à celui du salaire fixe.

Fiche de paie n°2 (récapitulatif sur un semestre)

Conceptos	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio
ANTIGÜEDAD	167,96	151,70	167,96	162,54	167,96	162,54
COMPLEMENTO ANTIGÜEDAD	48,58	64,84	48,58	54,00	48,58	54,00
PLUS CONVENIO	100,50	100,50	100,50	100,50	100,50	100,50
PLUS TRANSPORTE	99,44	99,44	99,44	99,44	99,44	99,44
SALARIO BASE	839,79	758,52	839,79	812,70	839,79	812,70
PAGA EXTRA DE VERANO						
PAGA EXTRA DE BENEFICIOS			1.129,74			
C.I.Vacaciones						
Km.A						
Km.B	658,72	615,79	749,77	852,09	845,68	892,10
Complemento Carga/Descarga	386,41	363,68	477,33	522,79	568,25	613,71
Repartos	47,10	37,68	37,68	37,68	18,84	18,84
G.Manutención	638,76	1.069,59	1.198,46	1.030,17	806,00	457,41
Anticipo G.Manutención	638,76	1.069,59	1.198,46	1.030,17	806,00	457,41
Prorrata Pagas Extras	287,85	259,98	287,85	278,58	287,85	278,58
Prorrata Paga 01	95,95	86,66	95,95	92,86	95,95	92,86
Prorrata Paga 02	95,95	86,66	95,95	92,86	95,95	92,86
Prorrata Paga 03	95,95	86,66	95,95	92,86	95,95	92,86
Coste Total menos Bonificación	964,91	897,48	1.028,06	1.068,84	1.089,55	1.109,87
IRPF Base Tot. Porc./Ret. Tot.	352,28	328,82	547,62	431,92	439,66	496,52
Total Devengado	2.987,26	3.261,74	4.849,25	3.671,91	3.495,04	3.211,24
Base de A.T. y E.P.	2.636,35	2.452,13	2.808,90	2.920,32	2.976,89	3.032,41
Base Contingencias Comunes	2.636,35	2.452,13	2.808,90	2.920,32	2.976,89	3.032,41
Total Aportac. Trabajador S.S.	167,41	155,71	178,37	185,44	189,03	192,55
Total a Deducir	1.158,45	1.554,12	1.924,45	1.647,53	1.434,69	1.146,48
LIQUIDO TOTAL A PERCIBIR	1.828,81	1.707,62	2.924,80	2.024,38	2.060,35	2.064,76

- Il semble raisonnable d'évaluer à une fourchette de 20 à 30 % de la rémunération totale du conducteur les sommes qui sont susceptibles de faire l'objet d'arrangement, voire de paiement non déclaré au salarié, mais il est difficile de le prouver.

Il s'agit également d'avoir en mémoire que nombreuses sont les entreprises de TRM qui ont recours aux Autonomes pour la sous-traitance, ce qui renforce la difficulté à évaluer leur volume horaire réellement effectué pour une prestation de transport international.

La formation des conducteurs représente un coût résiduel qui d'ailleurs n'a pas été mentionné par nos interlocuteurs comme un poste à part entière.

Sauf probablement pour un segment d'entreprises (type B) qui sont allées recruter dans des pays à bas coût (la Roumanie est l'exemple le plus fréquent) et pour lesquelles l'ensemble des coûts liés non seulement à la formation initiale mais également à la gestion du transfert de résidence et de l'installation en Espagne, la validation des permis de conduire, ont été imputées au budget de formation.

On peut dans tous les cas remarquer la faible attention portée à la formation et donc considérer que les montants alloués à ce poste sont peu significatifs.

Les entreprises espagnoles ont fait le choix depuis plusieurs années du recours à des conducteurs extra-européens (essentiellement en provenance d'Europe orientale). Actuellement, le pourcentage de conducteurs roumains est élevé dans le TRM espagnol. Ces derniers sont embauchés selon des conditions similaires aux nationaux avec la seule réserve qu'ils sont beaucoup plus flexibles quant à l'acceptation de conditions d'indemnités de déplacements moins avantageuses.

Coût du personnel de conduite en Espagne, valeurs décembre 2010		
	unité	Espagne
Salaire brut (primes, heures supp comprises)	€/an	21 072
Indemnités de déplacement	€/an	3 129
Charges patronales (aides Fillon déduites)	%	39
Complément de revenu pour l'Espagne	€/an	5 268
Coût total annuel	€/an	37 687
Nombre de jours de travail effectif par an	j/an	217
Nombre de semaines de travail effectif par an	sem/an	43
Temps de travail annuel	h/an	2 496
Temps de conduite annuel	h/an	1 997
Coût de l'heure de travail	€/h	15,10
Coût de l'heure de conduite	€/h	18,87

3.3 Synthèse de la structure générale moyenne des coûts relevés sur le TRM espagnol

En synthèse, le tableau suivant recompose une structure de coûts 2010, reflet de l'exploitation d'un PL 40t à l'international dans des conditions légalistes, au départ d'une des 3 régions étudiées, généralement pour l'industrie, par une entreprise de TRM structurée :

Nature de coûts	Montant annuel moyen en €	% sur base 100 total coûts
Coût du carburant	46 780	35,3%
Coût détention PL	16 439	12,4%
Autres coûts de maintenance PL	8 075	6,1%
Coût de structure	5 006	3,8%
Impôt/ Taxes/Péages	6 674	5,0%
Assurances	4 174	3,2%
Coût du conducteur (1,2 conducteur pour 1 PL 40t)	45 224	34,2%
Synthèse des coûts	132 372	100%

3.4 Annexes

3.4.1 Définitions des coûts salariaux conducteur

Salaire brut (Salario Bruto) : Il s'agit du salaire effectivement perçu par le conducteur salarié. Il s'agit bien du montant net versé au collaborateur auquel sont ajoutées les charges sociales associées au salaire plus la retenue à la source effectuée pour l'IR (= I.R.P.F.).

Salaire net (Salario Líquido) : Il s'agit du salaire brut auquel ont été retranchées les charges et la rétention IRPF.

Salaire minimum (Salario Base) : Il s'agit des montants minimum prévus par les conventions collectives (= Convenios colectivos) qui sont d'ailleurs très diffuses, voire opaques, selon les régions et les provinces (lire le chapitre dans le rapport) et à partir desquels sont calculés les différents suppléments de salaires, dont les 13èmes mois.

Rémunérations soumises aux charges (Base de Cotización) : Il s'agit de la somme des montants soumis aux cotisations, incluant les 13èmes mois lorsque ceux-ci sont prévus par l'employeur. Les bonus et incentives sont en général concernés par les cotisations.

Charges patronales (Seguridad Social a cargo de la Empresa) : Il s'agit des cotisations de sécurité sociale payées directement par l'employeur, et représentent 32 %.

Charges salarié (Seguridad Social a cargo del trabajador) : Il s'agit de la ponction directe effectuée sur le salaire de l'employé pour la sécurité sociale, qui représente 6,35/6,40 % (différences selon si le salarié est en CDI ou non).

Charges sociales totales sur salaires du conducteur : Somme des cotisations patronales et salariales, elles correspondent à 38 % de l'assiette.

Retenue à la source salaires IR : Le système fiscal espagnol prévoit la retenue à la source de l'IR sur les salaires. Une liquidation est effectuée chaque trimestre au Trésor public.

3.4.2 Typologies d'autorisations pour l'exercice du Transport National en Espagne

- MDP : Marchandises lourdes (Mercancías Discrecional Pesados)
- TD : Tracteur (Tractor Discrecional)
- MDL : Marchandises légères (Mercancías Discrecional Ligeros)
- MDSL : Marchandises super légères (Mercancías Discrecional Super ligeros)
- MPC : Marchandises privées (Mercancías Privado Complementario)

3.4.3 Typologies d'autorisations pour l'exercice du Transport International en Espagne

- Autorisation Internationale Multilatérale
Prévue pour encadrer une prestation de transport depuis, ou jusqu'à un pays membre de l'UE, ou pour le transit.
L'Espagne prévoit 2 types de licences : la Licence Communautaire et l'Autorisation de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT).
- Licence Communautaire
La Licence Communautaire, encadrée par le Règlement (CE) N° 881/92, est une autorisation faite à une entreprise (et non pas à un véhicule), qui lui permet de réaliser des prestations de TRM international au sein des pays de l'UE ainsi que des opérations de cabotage. Chaque véhicule de la structure concernée doit détenir une copie certifiée de cette autorisation.

De façon générale, l'obtention de la Licence est contrainte par les éléments suivants, que l'entreprise sollicitant la LC doit apporter :

- Etre titulaire d'au moins une autorisation de circulation sur le territoire national pour 1 PL à traction mécanique propre.
- Une des personnes au moins assurant la direction de l'entreprise doit être en possession d'un « certificado de capacitation » pour le TRM international, qui est une qualification professionnelle en vigueur en Espagne.

3.4.4 Entretiens individuels avec des conducteurs routiers partie-prenantes du TRM espagnol

Afin de compléter et affiner l'approche de cette étude, il a été choisi d'effectuer par 2 fois des sondages (enquêtes parking) de façon aléatoire en Catalogne (province de Girona) afin de recueillir *in situ* la perception qu'ont les acteurs de terrain, c'est-à-dire les conducteurs routiers du TRM espagnol eux-mêmes, de leur propre métier, emploi, temps de travail, etc.

Ce recueil d'informations a été réalisé auprès de conducteurs routiers à la Junquera (Espagne) le mardi 19/10/10.

Ces témoignages recoupent généralement bien les informations contenues dans ce rapport, voire les complètent en donnant quelques cas extrêmes. Ils offrent également un éclairage sur l'état d'esprit des opérateurs de terrain du TRM espagnol en 2010.

a. Véhicule 40t à température dirigée - Questionné sur sa vision du TRM espagnol

Véhicule immatriculé au Maroc effectuant la liaison Agadir / Perpignan / Barcelone, 2 conducteurs. L'équipage interrogé parle très volontiers et semble mieux considérer le modèle français que l'espagnol au travers de ses déclarations.

Le conducteur, francophone indique que de nombreuses entreprises espagnoles (régions Est Levant, Murcia) « exploitent » littéralement des Roumains. Vols de carburant sur les aires de repos en Espagne, considérées comme peu sûres. En revanche, il dit qu'il connaît des entreprises espagnoles qui emploient des conducteurs marocains selon les mêmes normes et salaires que les conducteurs nationaux. Les Européens de l'Est sont ceux qui sont exploités car ils acceptent de se faire payer moins.

Le conducteur marocain pense que progressivement le Maroc va prendre une partie du marché espagnol.

b. Véhicule 40t d'une entreprise espagnole (Catalogne)

Conducteur de 45/50 ans assurant des liaisons Nord Espagne et Sud-ouest France.

Sur la réserve au début, plus disert ensuite. Conscient que le secteur est en pleine crise.

Son entreprise compte 22 conducteurs en 2008, 18 actuellement, l'âge moyen semble élevé. Les départs à la retraite semblent être remplacés par des conducteurs étrangers. Il déclare être très pessimiste sur le secteur du TRM espagnol.

Le conducteur évoque la main d'œuvre à bas coût comme menace principale sur l'emploi local et cite l'exemple d'une entreprise de la région qui utilise 2 conducteurs roumains dans un même véhicule pour un salaire mensuel de 1 000 euros. La Roumanie apparaît comme étant le pays le plus représenté dans le TRM catalan.

Et pourtant, il modère son exaspération en disant que depuis 2 ans, on observe plus de contrôles, surtout depuis l'accident spectaculaire sur la route Madrid / Burgos dans lequel un conducteur roumain était concerné, non en règle.

Chaque conducteur doit détenir le formulaire « TC2 » plastifié pour prouver aux autorités qu'il est bien salarié de l'entreprise X. Une feuille de salaire ne suffit pas.

Un renforcement semble également être en cours sur les contrôles des chronotachygraphes. Il indique qu'il a fait lui-même l'objet d'un contrôle ayant donné lieu à PV et amende à son employeur pour avoir dépassé de 15 mn le seuil édicté dans la règle des 2 X 10 h max / semaine.

Le conducteur conseille de contacter et interviewer les coopératives de conducteurs sur le sujet. Ces coopératives regroupent des « Autonomos », la plupart d'entre eux ayant 1 voire 2 véhicules en propre, l'un des deux étant conduit par le dit « Autonomo », l'autre par un conducteur d'un pays tiers, en général roumain, dont les coûts lui permettent de réaliser sa marge.

Le conducteur informe également sur le fait que dans son entreprise, jusqu'à récemment, il était assez difficile de trouver des sous-traitants pour un port sur l'international (France), aujourd'hui, on assiste à un changement radical de la situation et les « Autonomos » font la queue pour réclamer un port !

Etat d'esprit général très pessimiste. Perception du système français très positive.

c. Conducteur routier d'Europe de l'Est (hors UE), hispanophone, véhicule 40t

Très réservé, ne veut pas engager la conversation puis quand on utilise l'artifice consistant à lui demander « pourquoi les entreprises de TRM espagnoles semblent compétitives par rapport à la France » il éclate de rire.

Installé en Espagne depuis 15 ans, ce conducteur est établi en règle, résident en famille, a acquis un bien immobilier. Il est néanmoins très critique vis-à-vis du modèle TRM espagnol.

Il indique avoir dû accepter de force 3 baisses de salaires successives en 12 mois sans aucun accord négocié, en l'absence de tout cadre formel, et subi des menaces de licenciement pour accepter ses nouvelles conditions de rémunération.

Ce conducteur précise que les retards dans le paiement des salaires est permanent (3 à 6 mois fréquemment).

Il indique également que les conducteurs espagnols sont très peu vindicatifs et ne réagissent pas ou peu face à la dégradation de leurs conditions de travail, il regrette une absence totale de présence des syndicats et dénonce des pratiques illégales au sein de la gouvernance des entreprises et des collectivités locales qui ne feraient pas respecter les dispositions légales.

Le conducteur indique qu'il y a une très grande rotation des petites entreprises dans la région de Valence, nombreuses créations pour des raisons opportunistes, le modèle semblant basé essentiellement sur l'embauche des conducteurs étrangers (Europe de l'Est), mais aucune pérennité de structures, faibles et peu structurées.

D'après le conducteur, ukrainien pourtant, mais bien établi et enraciné en Espagne, un des facteurs principaux de la dégradation grave de la situation est la dérégulation et l'afflux d'une main d'œuvre de pays tiers mal régulée sur le TRM espagnol.

Le conducteur se pose des questions sur son avenir, le paiement de ses mensualités pour l'achat de son bien immobilier. Très pessimiste.

En revanche, sans être interrogé là-dessus, il indique avoir une perception très positive du modèle français.

d. Conducteur routier, plus de 65 ans, véhicule 40t immatriculé en Espagne

Assure une liaison Andalousie / Sud France.

Perception très négative du secteur TRM espagnol.

Il indique que pour lui la menace n°1 est le recours aux travailleurs en provenance d'Europe de l'Est (Roumanie citée) qui acceptent des salaires inférieurs de 50 %

Il déclare n'avoir pas confiance dans les syndicats professionnels.

e. Conducteur salarié nord/est Espagne, 40 ans, véhicule 40t

En répondant au questionnement sur la menace des travailleurs non communautaires, il dit que dans son entreprise, certains de ses collègues sont roumains, parfaitement intégrés et rémunérés selon des barèmes comparables aux nationaux. Mais dans le même temps (et de façon assez paradoxale) il confirme connaître plusieurs PME de TRM international dans lesquelles 100 % des conducteurs sont roumains.

Selon lui, le secteur du TRM n'est pas bien structuré, il manque des garde-fous et les syndicats ne jouent pas leurs rôles de contre-pouvoir.

f. Conducteur salarié français du Gers spécialisé sur les liaisons sud France/nord Espagne 40t

Il confirme que d'après lui le secteur TRM espagnol a un recours systématique aux conducteurs originaires d'Europe de l'Est ou Amérique latine dans une optique de baisse des coûts.

Il se dit également pessimiste car a l'impression que le TRM français est le seul pays à maintenir un niveau de protection et d'encadrement aussi rigide et contraignant. Craint pour la pérennité du modèle français.

g. Conducteur espagnol « Autonomo », 45 ans, véhicule 40t, immatriculé en Catalogne

Selon lui, l'origine de la crise qui frappe le TRM international espagnol est à chercher dans les textes qui s'appliquent en Espagne et portent préjudice au pavillon espagnol.

Propriétaire d'un ensemble 40t (tracteur + semi-remorque en propre), assure les liaisons pour Danone entre la France et l'Espagne. La seule façon pour lui de résister est liée au fait qu'il a une relation directe et ancienne avec le client via la société S...

Il déclare que « 50 % des Autonomes ont fermé » et que tous les Autonomes qui possédaient plus d'un véhicule les ont vendus.

Les textes applicables responsables de l'état actuel du TRM international sont, d'après lui :

- la disposition sur les 45 heures de repos
- la disposition sur le repos « hors du lieu de résidence »
- le cabotage

Il ne sait cependant pas dire si d'après lui le modèle « Autonome » est aussi compétitif que le modèle conducteur routier salarié mais qu'en revanche, il sait qu'il n'est pas en mesure de se payer un salaire > 500 euros certains mois.

Il déclare que la situation est « une honte » et que les syndicats (UGT et CCOO) ne jouent pas suffisamment leur rôle de défense du TRM auprès des responsables politiques.

Il déclare enfin « admirer le système français ».

h. Conducteur espagnol de Vilafranca del Penedès en Catalogne

Refuse d'engager la conversation. Semble complètement désabusé, il dit : « le secteur va mal, c'est tout ! »

i. Conducteur routier salarié, plus de 56 ans, véhicule 40t immatriculé à Almeria, Espagne

Entretien à Medinya (Girona).

Le conducteur se déclare très pessimiste et critique sur le TRM espagnol.

Louanges sur le système français qu'il semble bien connaître.

Spécialisé sur l'international depuis 30 ans.

Il indique que l'accidentologie a beaucoup augmenté avec l'arrivée massive de conducteurs d'Europe de l'Est peu qualifiés, qui obtiennent leur permis dans des pays où les exigences ne sont pas les mêmes. Le permis à point ne s'applique pas de la même façon à eux, les Espagnols étant ainsi pénalisés.

Il a été témoin de conducteurs roumains employés par des entreprises espagnoles dans des conditions douteuses préférant laisser les clés sur le camion et s'échapper lors d'un contrôle routier.

Il indique que la situation des « Autonomes » est pire que celle des salariés car pour maintenir un niveau minimum de rentabilité sur l'international, ils doivent pouvoir trouver du fret pour la redescende sur l'Espagne et cela est le problème majeur.

Il déclare également que les camions sont mal entretenus, que de nombreux chefs d'entreprise ont une vision de très court terme en recrutant du personnel peu qualifié car ils augmentent leurs coûts d'entretien.

4 Bibliographie

Site internet de l'Institut National de la Statistique, www.ine.es

Site internet du Ministère des Travaux Publics

http://www.fomento.es/mfom/lang_castellano/direcciones_generales/transporte_por_carretera/observatorios

- Rapport statistique annuel, Chapitre 10, Transporte de mercancías por carretera
- Encuesta Permanente de Transportes de Mercancías por Carretera, año 2009
- Base de données statistiques de l'Observatoire des Transports
- Résultats d'activité de l'Observatoire des Coûts de TRM, avril 2010
- Résultats d'activité de l'Observatoire du Marché du TRM, numéro 19
- Résultats d'activité de l'Observatoire de l'Activité de TRM en PL, juin 2010

Commission Européenne, Direction Générale de l'Energie et du Transport

- Road Freight Transport Vademecum, Mars 2009

Commission Européenne, EUROSTAT

- European Business : Facts and figures – Chapter 21 : Transport and Storage, 2009 Edition
- Statistics in focus, 97/2008, competitiveness in EU road freight transport – 2006
- VAT rates applied in the member states of the EU, situation at the 1st January 2010

Site internet d'Eurostat, bases de données, <http://ec.europa.eu/eurostat>, consulté à plusieurs reprises courant mai, juin 2010

Site internet du Ministère des Affaires Etrangères et Européennes, www.diplomatie.gouv.fr

Site internet de la Municipalité de la Ville de Madrid, www.madrid.es