

ETUDES CNR EUROPE

## Le TRM espagnol L'essentiel de l'étude CNR – Garrulus

Version du 25 mai 2011

Deuxième en Europe, le pavillon espagnol est le concurrent direct du pavillon français sur l'international. Bien que le secteur ait longtemps bénéficié d'un marché intérieur dynamique, d'investissements en infrastructures et d'une main d'œuvre abondante et souple, son hégémonie est remise en cause depuis quelques années par la crise économique que traverse le pays.

L'environnement économique dégradé et incertain semble avoir impacté le TRM espagnol davantage que ses principaux concurrents en Europe. Le climat politique fragilisé par la crise et l'absence d'une véritable politique des transports routiers ont certainement alimenté la baisse de l'activité de TRM, près de 20 % entre 2007 et 2009.

Le secteur du TRM espagnol est désormais pris en tenailles entre :

- l'augmentation des coûts d'exploitation et la baisse des prix de transport,
- l'arrivée de nouveaux concurrents européens et la diminution de l'activité,
- une fiscalité de plus en plus contraignante et une conjoncture économique instable.

Malgré les difficultés qui l'affectent, le TRM espagnol est-il aujourd'hui capable de se redresser ?

Afin de répondre à cette question et mettre à jour ses connaissances sur le TRM espagnol, le CNR a décidé de lui consacrer une étude qui a été réalisée en partenariat avec le cabinet d'études Garrulus. L'étude complète de 64 pages est disponible sur le site internet du CNR : [www.cnr.fr](http://www.cnr.fr) rubrique Etudes CNR Europe. Le présent document propose une synthèse en soulignant les points importants de l'étude et en les comparant au TRM français. Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez joindre M. Anil Ugurlu au CNR, [a-ugurlu@cnr.fr](mailto:a-ugurlu@cnr.fr).

### Cadrage économique

---

Après deux décennies de croissance soutenue pendant lesquelles l'Espagne s'est approchée du niveau économique de ses voisins d'Europe occidentale, son PIB a rétréci en 2009 de près de 4 %, entraînant un déficit public de 11,4 % du PIB. Les finances publiques bien contrôlées jusqu'en 2007 avaient pourtant apporté une grande stabilité et confiance à l'économie espagnole, attirant de nombreux investissements étrangers. La crise économique actuelle a inversé les tendances, fragilisant durement les finances publiques et conduisant le pays à une austérité budgétaire et des hausses des impôts et taxes. Le taux de la TVA a récemment été augmenté de 2 points passant de 16 % à 18 %.

Spécificité espagnole, l'activité économique est particulièrement concentrée autour des secteurs du tourisme, du BTP, de la banque et de la finance. L'industrie espagnole, peu active sur le plan de la recherche et développement, tarde à améliorer sa productivité et connaît des délocalisations importantes vers les pays de l'Europe de l'Est.

Après des investissements massifs dans les infrastructures de transport, l'Espagne, malgré la crise, a toujours des projets dans ce domaine, mais l'état de ses finances publiques imposera sans doute de la modération dans les récents programmes annoncés par le gouvernement début 2010.

## Données de cadrage 2009

	Français	Espagnol	unité
TRM réalisé par le pavillon national	173 621	211 291	millions de t.km
Transport ferré de marchandises (intérieur)	32 130	7 547	millions de t.km
Entreprises du secteur TRM*	35 230	138 599	
Tracteurs routiers du secteur TRM**	150 200	155 800	
Camions porteurs de CU de 15t et plus	45 718	32 293	

\*2007

\*\*2008

Comparées au TRM français, la baisse d'activité globale du TRM espagnol est moins importante et l'activité internationale a mieux résisté à la crise. En revanche, selon les résultats provisoires locaux sur le TRM en 2010 et début 2011, on assisterait actuellement à un léger redressement de la situation en France tandis qu'en Espagne la situation continuerait de se dégrader. Cherchant les raisons du malaise du secteur, la plupart des transporteurs et des conducteurs espagnols n'hésitent pas à accuser une demande intérieure faible et une concurrence déloyale des transporteurs des pays de l'Est, tandis que dans leur pays la réglementation se durcit progressivement.

## Evolution du TRM des pavillons français et espagnol

Transport Total									millions de t.km
Pavillon	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
France	204 359	203 608	212 201	205 284	211 445	219 212	206 304	173 621	
Espagne	184 549	192 596	220 822	233 230	241 788	258 875	242 983	211 291	
Transport National									millions de t.km
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
France	169 742	170 896	179 183	177 331	182 753	191 388	181 879	156 021	
Espagne	129 510	138 413	155 014	166 386	174 588	190 611	175 184	151 050	
Transport International									millions de t.km
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
France	34 617	32 712	33 018	27 954	28 692	27 824	24 425	17 600	
Espagne	55 039	54 183	65 807	66 844	67 200	68 264	67 799	60 841	

Source : Eurostat

## L'organisation du secteur de TRM en Espagne

En février 2011, il existait, en Espagne, plus de 150 000 entreprises de TRM, dont 68 500 spécialisées dans le transport par véhicules de plus de 3,5 tonnes. Ces entreprises possèdent 250 000 véhicules de plus de 3,5t. En moyenne, les entreprises de TRM espagnoles détiennent donc 3,7 PL, ce qui nous montre l'important degré d'atomisation du secteur. Il faut noter qu'en 2010, année particulièrement difficile pour le secteur, le nombre d'entreprises de TRM a baissé de 4 163. Le phénomène est d'autant plus important lorsqu'on le compare à une hausse moyenne de 2 700 entreprises par an pendant près de 20 ans jusqu'en 2007. En 2010 encore, le rétrécissement du secteur a entraîné une réduction de la flotte nationale de 29 000 PL. Ces véhicules seraient achetés par les transporteurs des pays de l'Est, très présents sur le marché des véhicules d'occasion en Espagne.

Au-delà de la crise économique, les organismes représentatifs du secteur confirment l'éclatement d'une « bulle du TRM » ou d'un gonflement de l'offre qui s'était rapidement créé à partir de 2006. Les régions les plus touchées sont l'Andalousie, la Catalogne et la Communauté Valencienne qui totalisent 60 % du parc de PL national.

Un autre aspect très marquant du secteur de TRM en Espagne est le nombre important de transporteurs individuels : 206 000 inscrits (actifs et non-actifs confondus). Ces « autonomes » sont particulièrement présents dans la sous-traitance. Etant donné que certains travaillent en louant le véhicule d'un confrère, il est très difficile de chiffrer l'étendue et la nature de leur activité. Lors des entretiens, plusieurs transporteurs autonomes ont affirmé être contractualisés pour assurer un service régulier de transport pour le compte d'un seul donneur d'ordre, en général leur ancien employeur. Ces derniers exigent souvent l'exclusivité aux transporteurs autonomes. Ainsi, 52 % des autonomes déclarent travailler au profit exclusif d'un transporteur. Le statut des autonomes s'apparente dans ce cas à celui d'un conducteur salarié. Le phénomène d'externalisation du service de transport tend aussi à remplacer le transport pour compte propre au profit de ces minuscules structures fragilisées par leur dépendance à l'entreprise donneuse d'ordre. En revanche, ce statut permet de bénéficier des avantages fiscaux et des heures de travail beaucoup moins encadrées que celles des salariés.

Pour mieux faire face aux exigences des donneurs d'ordre, les transporteurs autonomes se réunissent de plus en plus au sein de coopératives de transport. Il en existe actuellement 300 regroupant 16 000 transporteurs autonomes.

## Les coûts d'exploitation

Des travaux conduits par les autorités centrales et locales espagnoles évaluent les coûts d'exploitation des différents types de véhicules. Néanmoins, leurs calculs très synthétiques ne permettent pas une comparaison directe avec les référentiels du CNR.

Pour présenter une structure de coûts comparable à celle qui existe pour la France, le CNR a privilégié l'interrogation, avec l'aide de Garrulus Consulting, d'experts et d'entreprises de transport espagnoles, localisées dans la région de Madrid et deux autres régions frontalières avec la France, la Catalogne et le Pays Basque. Ces trois régions ont été choisies pour leur poids dans le TRM international du pavillon espagnol et dans les échanges avec la France. En synthèse, le tableau suivant recompose une structure de coûts partielle, reflet de l'exploitation d'un PL 40t à l'international dans des conditions légalistes, au départ d'une des 3 régions mentionnées, généralement pour l'industrie, par une entreprise de TRM structurée. Il faut préciser néanmoins que les cas extrêmes, du point de vue français, ne sont pas rares. Lors des entretiens, certaines petites entreprises et transporteurs autonomes n'ayant pas souhaité répondre à toutes les questions, ont annoncé des kilométrages annuels de l'ordre de 200 000 km, tant pour le véhicule que pour le conducteur.

### Comparatif des coûts d'exploitation en France et en Espagne, valeurs 2010

	unité	France	Espagne (cas d'une entreprise structurée)
Kilométrage annuel du véhicule	km	113 100	131 483
Nombre de jours d'exploitation	j/an	228,4	260,4
Ratio semi-remorque/tracteur		1,34	1,72
Coût d'un conducteur	€/an	45 490	37 687
Ratio conducteur/tracteur		1,06	1,20
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	14 078	16 439
Consommation moyenne aux 100 km	L/100 km	34,2	36
prix du carburant, décembre 2010*	€/L	1,0195	0,9883
Coût du carburant	€/an	39 434	46 780
Pneumatiques	€/an	2 941	4 530
Entretien-réparations	€/an	8 143	3 545
Péages	€/an	7 850	5 318
Assurance (véhicule + marchandise)	€/an	2 675	4 174
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	517	540
<b>Synthèse des coûts**</b>		<b>123 858</b>	<b>126 550</b>
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,095	0,962
Base 100 France		100	88
Coût rapporté au nombre de jours d'exploitation	€/j	542	486
Base 100 France		100	90

\* prix du carburant, moyenne nationale, avant le remboursement partiel de l'IVMDH pour l'Espagne et de la TIPP pour la France

\*\* structure de coûts incomplète, ne comprend pas les coûts de structure

Selon nos estimations, la compétitivité du TRM espagnol face au TRM français repose sur une exploitation intensive des véhicules ainsi qu'un coût conducteur 20 % inférieur. Parmi les postes de coûts plus importants qu'en France, le poste « pneumatiques » serait expliqué par le kilométrage élevé et le climat chaud du pays. En ce qui concerne l'assurance, la différence est en partie due au ratio élevé semi-remorque/tracteur.

## Conditions d'emploi et coût du personnel de conduite

La directive européenne CE 2002/15 qui harmonise le temps de travail des conducteurs communautaires a été transposée en Espagne en juillet 2007, soit plus de deux ans après la date limite. Le règlement CE 2006/561 est également en vigueur depuis fin 2008. Toutefois, les autorités locales reconnaissent avoir des difficultés pour faire appliquer les dispositions prévues par la réglementation européenne. Pour pallier ce problème, des contrôles intensifs sont réalisés depuis 2008.

En Espagne, le nombre d'heures hebdomadaires travaillées est fixé par les conventions collectives au niveau des provinces. Il est de 40 heures hebdomadaires pour Madrid, de 39,5 heures pour la Catalogne. Pour le Pays Basque, il est de 1 688 heures annuelles. La majoration des heures supplémentaires, le nombre de jours de congés, le salaire de base mensuel ainsi que les diverses primes sont fixés lors des négociations annuelles et sont inscrits dans les 51 conventions collectives obligatoires.

Selon les experts, pour les trois communautés autonomes étudiées, où les rémunérations semblent similaires, le salaire annuel brut serait proche de 21 000 €. S'y ajoutent les primes et les frais de déplacement prévus dans les conventions collectives. En revanche, l'étude de plusieurs dizaines de fiches de paie des grandes entreprises a démontré que d'autres éléments viennent souvent compléter la rémunération. Appelées différemment selon les entreprises, ces primes (prime de chargement/déchargement, complément de charge, prime de manutention, prime kilométrique, ...) seraient un moyen d'ajustement du salaire selon la charge de travail du conducteur. En pratique, ce complément de revenu s'avère souvent absent des fiches de paie des conducteurs travaillant pour des petites structures.

Les cotisations sociales employeur espagnoles s'élèvent à 39 % du salaire brut. En additionnant le salaire de base, les diverses primes, le complément de salaire estimé par les experts à près de 500 € pour un mois de pleine activité et les charges patronales, le coût d'un conducteur travaillant à l'international s'élève à 37 687 €/an.

Au vu de ces informations collectées dans les entreprises et pendant des entretiens avec les conducteurs, le coût horaire de travail en Espagne peut être évalué à 30 % inférieur à celui connu en France. Cet écart s'élève à 34 % lorsqu'on compare le coût d'une heure de conduite dans les deux pays.

**Comparatif du coût du personnel de conduite en France et en Espagne, valeurs décembre 2010**

	unité	France	Espagne
Salaire brut (primes, heures supp comprises)	€/an	28 188	21 072
Indemnités de déplacement	€/an	8 254	3 129
Cotisations employeur (aides Fillon déduites)	%	32,1	39
Complément de revenu pour l'Espagne	€/an		5 268
Coût total annuel	€/an	45 490	37 687
Nombre de jours de travail effectif par an	j/an	215,2	217
Nombre de semaines de travail effectif par an	sem/an	42	43
Temps de travail annuel	h/an	2 120	2 496
Temps de conduite annuel	h/an	1 597	1 997
Coût de l'heure de travail	€/h	21,46	15,10
Base 100 France		100	70
Coût de l'heure de conduite	€/h	28,48	18,87
Base 100 France		100	66

La grande différence entre la France et l'Espagne se trouve donc au niveau du nombre d'heures travaillées. Les heures de base et les heures supplémentaires ne sont recensées sur aucun des bulletins de paie que l'on a pu observer. A ce sujet, les conducteurs affirment travailler autant que la législation leur permet, c'est-à-dire à hauteur de la contrainte européenne de 48h / semaine en moyenne à ne pas dépasser sur 6 mois consécutifs. Les entretiens avec les conducteurs des entreprises espagnoles montrent que dans un contexte de crise où le chômage atteint les niveaux record de plus de 20 %, les conducteurs acceptent les conditions de travail, souvent très dures, imposées par leur entreprise. Le recours aux conducteurs venus de l'Europe de l'Est, employés aux conditions du pays d'origine avec un salaire forfaitaire mensuel proche de 1 000 € (brut), est d'actualité et dénoncé par les conducteurs espagnols.

En résumé, les coûts de revient espagnols hors conducteur semblent se rapprocher du niveau français. L'essentiel du différentiel de coût se trouve dans les conditions d'exploitation intensive des véhicules et le coût de conducteur moins élevé en Espagne. Dans le climat économique actuel, notamment en ayant recours aux conducteurs d'Europe de l'Est, les entreprises espagnoles semblent vouloir garder cet écart de coûts pour faire face à la concurrence des nouveaux états membres et ne prévoient pas de rattrapage des coûts français dans l'immédiat.