

Les Cahiers de l'Observatoire n°206, Juin 2004

PECO : chiffres-clé

Le 1er mai 2004, l'Union européenne a accueilli 10 nouveaux membres et au 1er janvier 2007, les 25 passeront à 27 avec l'entrée de la Roumanie et de la Bulgarie.

L'élargissement de l'Union est source de vives interrogations de la part des transporteurs routiers français déjà malmenés par la concurrence de leurs voisins immédiats. Les transporteurs de l'Est vont-ils venir s'installer sur nos relations bilatérales et naufrager le pavillon français ou avons-nous des opportunités à exploiter ? Avant même de prétendre répondre à ces questions, le CNR a trouvé utile de présenter une sélection d'indicateurs éco-nomiques permettant de mieux situer les Pays d'Europe Centrale et Orientale (PECO).

Le CNR met progressivement en place, depuis 2002, un dispositif de veille économique du marché européen du transport routier de marchandises. Les études auxquelles il a procédé se sont déjà traduites par la publication dans les "Cahiers de l'Observatoire" d'un article sur l'évolution de la part du pavillon français (n°195- juin 2003) ainsi que par la publication d'une analyse comparative du coût de personnel de conduite entre la France et 8 de ses partenaires de l'UE à 15 (n° 200 - décembre 2003).






Population (en millions d'habitants)









Sans remettre en cause la priorité accordée à une meilleure connaissance de nos principaux compétiteurs, l'élargissement de l'Union nécessite l'extension du dispositif de veille aux nouveaux entrants. Dans les pages qui suivent, le lecteur trouvera un ensemble d'indicateurs retenus pour leur pertinence et leur comparabilité tout en écartant les données insuffisamment actualisées.

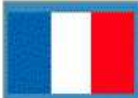




Le champ d'observation ne retient que 8 des 10 nouveaux entrants. Chypre et Malte n'ont pas été retenus dans les tableaux. En revanche, les données pour la Roumanie et la Bulgarie y ont été introduites.

Enfin, pour compléter les comparaisons, on trouvera aussi les valeurs des différents indicateurs pour la France.

	 FRANCE Paris	 ESTONIE Tallinn	 HONGRIE Budapest	 LETTONIE Riga	 LITUANIE Vilnius
Capitales					
Monnaie	Euro	Couronne	Forint	Lat	Litas
Symbole monnaie	EUR	EEK	HUF	LVL	LTL
Taux de change (au 17/06/2004)	1,00	15,65	253,66	0,65	3,45
PIB 2003 (en milliards d'euros)	1 557,2	7,4	73,2	9,2	16,1
PIB par habitant* 2003, (base 100 UE-15)	104	42	55	37	44
Croissance du PIB 2003	0,5%	4,8%	2,9%	7,4%	8,9%
Hausse de l'indice des prix à la consommation (2003)	1,5%	1,4%	4,7%	2,9%	-1,1%
Niveau d'investissements** (2002)	19,2% (2003)	28,5%	23,0%	26,4%	20,7%
Durée légale hebdomadaire de travail	35 h	40 h	40 h	40 h	40 h
Temps de travail mensuel moyen***	134 h	150 h	148 h	154 h	149 h
Jours fériés	8	8	11	9	8
Age du départ à la retraite	60 ans	63 ans	F : 55 ans H : 60 ans	F : 55 ans H : 60 ans	F : 60 ans H : 62,5 ans
Coût horaire de la main-d'œuvre dans l'industrie et les services (2000)	24,39 €/h	3,03 €/h	3,83 €/h	2,42 €/h	2,71 €/h
Productivité de la main-d'œuvre par personne occupée (2002, base 100 UE-15)	111,2 (2001)	41,8	62,6	37,1	41,9
Taux de chômage (2003)	9,6%	10,0%	5,9%	10,8%	11,7%
Exportations de la France vers les PECO (en millions d'euros 2003)		189	1 953	143	313
Importations des PECO vers la France (en millions d'euros 2003)		91	2 158	77	445
Solde du commerce extérieur export-import (en milliards d'euros 2003)	19,30	-1,68	-4,47	-2,17	-2,55
Taux de couverture du commerce de biens et de services, 2002 (exp/imp)	107%	90%	97%	81%	90%

* en standard de pouvoir d'achat - ** formation brute de capital fixe en % du PIB - *** temps annuel en moyenne sur 12 mois

 POLOGNE Varsovie	 RÉPUBLIQUE TCHÈQUE Prague	 SLOVAQUIE Bratislava	 SLOVÉNIE Ljubljana	 BULGARIE Sofia	 ROUMANIE Bucarest
Zloty	Couronne	Couronne	Tolar	Lev	Leu
PLN	CZK	SKK	SIT	BGL	ROL
4,57	31,73	39,88	238,90	1,96	40 680
185,2	75,7	24,2	28,8	17,7	50,4
42	63	49	71	27	27
3,7%	2,9%	4,2%	2,3%	4,3%	4,9%
0,7%	-0,1%	8,5%	5,7%	2,3%	15,3%
19,0%	25,9%	27,4%	22,6%	n.c.	n.c.
40 h	40 h	40 h	40 h	40 h	40 h
150 h	151 h	145 h	144 h	145 h	152 h
8	10	14	10	10	8
F : 60 ans H : 65 ans	F : 57 ans H : 62 ans	F : 55 ans H : 65 ans	F : 55 ans H : 60 ans	F : 57 ans H : 62 ans	F : 57 ans H : 62 ans
4,48 €/h	3,90 €/h	3,06 €/h	8,98 €/h	1,35 €/h	1,51 €/h
48,8	53,7	56,2	68,4	n.c.	n.c.
19,5%	7,8%	17,4%	6,7%	14,5%	7,0
3 899	2 110	650	955	432	1 414
2 724	1 734	708	701	420	1 371
-13,10	-2,24	-0,57	-0,95	-2,94	-5,59
90%	97%	91%	103%	89%	86%

	 FRANCE	 ESTONIE	 HONGRIE	 LETONIE	 LITUANIE
TVA taux normal	19,6%	18%	25%	18%	18%
Impôt sur les sociétés (2003, en % du PIB)	2,4%	1,2%	2,2%	2,2%	0,6%
Taux de prélèvements obligatoires (en % du PIB) :					
Recettes fiscales	22,9%	22,1%	26,1%	21,0%	20,1%
Contributions sociales	20,7%	12,3%	12,1%	10,4%	6,7%
Autres recettes	7,0%	4,5%	5,5%	4,9%	2,5%
Total des prélèvements	50,6%	38,9%	43,7%	36,3%	29,3%
Réseau autoroutier (en km, 2001)	10 108 km	93 km	448 km	0 km	417 km
Réseau routier national	1 500 000 km	52 037 km	30 322 km	69 919 km	21 315 km
Répartition modale* (tkm, 2001)					
route	77%	35%	57%	28%	52%
rail	20%	65%	37%	72%	48%
fluvial	3%	—	6%	—	0%
Transport routier de marchandises** (en milliards de tkm, 2001)	204,0	2,7	19,1	4,8	7,8
Part de transport international dans total routier (1998)	23%	52%	35%	52%	49%
Part de transport pour compte d'autrui dans total routier (1998)	77%	84%	75%	69%	75%
Nombre d'entreprises de TRM (2002)	41 951	n.c.	36 122	2 415	2 488
Nombre de tracteurs routiers (en milliers, 2001)	206,2	n.c.	25,2	10,8	10,3 (2000)
Millions de tonnes transportées entre UE-15 et chaque PECO	—	8,5	10,6	9,3	8,4
Part de la route dans les transports ci-dessus	—	10,2%	51,1%	17,4%	22,3%
Part des transporteurs UE-15 dans les flux routiers UE-15 vers chaque PECO, (tonnes, 2002)	—	4,0%	18,3%	3,7%	2,9%
Part des transporteurs UE-15 dans les flux routiers de chaque PECO vers UE-15, (tonnes, 2002)	—	1,9%	21,2%	4,0%	0,9%

* répartition modale des transports intérieurs de marchandises par pavillon sur la base des tkm

POLOGNE	RÉPUBLIQUE TCHÈQUE	SLOVAQUIE	SLOVÉNIE	BULGARIE	ROUMANIE
22%	22%	19%	20%	20%	19%
2,0%	4,8%	2,8%	1,9%	3,2%	2,1%
19,5%	22,2%	19,2%	23,8%	21,8%	17,5%
14,2%	14,9%	13,0%	14,8%	10,6%	10,5%
3,7%	3,8%	4,0%	3,3%	7,7%	2,2%
37,4%	40,9%	36,2%	41,9%	40,1%	30,2%
473 km	518 km	296 km	435 km	324 km	113 km
5 500 km	55 422 km	17 750 km	20 236 km	36 533 km	73 000 km
60%	68%	63%	67%	38%	34%
39%	31%	34%	33%	57%	58%
1%	1%	3%	—	5%	8%
72,2	39,0	21,4	1,8	6,4	14,3
31%	52%	56%	55%	53%	30%
74%	76%	86%	86%	58%	44%
78 000	54 889	3 000	966	21 500	6 127
104,5	24,8	5,0	4,6	23,6	32 (1999)
47,0	22,3	5,8	7,2	6,7	10,2
36,9%	62,1%	48,5%	60,1%	28,6%	40,3%
11,7%	12,2%	11,0%	23,1%	10,0%	22,1%
10,6%	15,8%	11,8%	16,6%	3,9%	15,7%

** transport routier intérieur et extérieur de marchandises par pavillon

Principales caractéristiques des PECO

Un apport à l'Union plus territorial et humain qu'économique

L'entrée des 10 repousse à l'Est les frontières de l'Union et déplace son centre de gravité. Avec une contribution territoriale de 1,8 million de km², soit 3 fois la France, ils représentent 19% de l'UE à 25 et 16% des 450 millions d'habitants. En revanche, leur contribution au produit intérieur brut de l'Union est modeste puisque de l'ordre de 5%. Les 25 composent l'une des 3 zones les plus actives du monde et assurent 20% du commerce mondial. L'entrée future de la Roumanie, avec ses 22 millions d'habitants, relativisera le poids dominant de la Pologne qui représente la moitié de la population des entrants au 1er mai 2004.

D'un pays à l'autre, les différences de potentiel et les fondamentaux de l'économie sont au moins aussi dis-persés qu'entre les 15. Les rapports de compétitivité intra PECO sont aussi accentués que ces mêmes rap-ports entre l'Ouest et la zone élargissement. La quasi-totalité des pays dispose d'une main-d'œuvre qualifiée ou hautement qualifiable à très court terme mais de coûts différenciés qui commandent les lieux de reloca-tion au moins partiels des activités industrielles.

Une croissance plus soutenue que dans la "vieille Europe" et une inflation souvent maîtrisée

Alors que le taux de croissance du PIB de l'UE à 15 n'atteint que 0,7% en 2003, celui des pays de la zone élargissement (les 10 + les 2 prochains entrants) avoisine les 4%. Il varie entre 2,3% pour la Slovénie et 8,9% pour la Lituanie. Le taux moyen de croissance de la zone était déjà

sensiblement supérieur en 2002 : 2,4% contre 1,0%. Les prévisions pour 2004 confirment cette tendance au maintien d'un écart sensible : 4,1% contre 1,8%.

Les experts estiment que ces pays ont trouvé leur logique de développement propre et que leurs bons scores ne s'expliquent plus par les injections massives d'aides et d'investissements dont ils ont bénéficié pendant la période pré-adhésion.

A l'exception de la Roumanie qui connaît une inflation à deux chiffres, la majeure partie des pays est descendue en dessous de 5%, la Tchéquie et la Lituanie ayant même une inflation négative. Certains pays comme la Lituanie ont une politique de fixité du taux de change par rapport à l'euro et pourraient entrer dans la zone monétaire européenne d'ici un an.

Des coûts salariaux particulièrement compétitifs

Le coût horaire de la main-d'œuvre dans l'industrie et les services (salaire et charges) est loin d'être uniforme. En 2000, il variait dans un rapport de 1 à 3,7 entre nouveaux entrants et était, en moyenne, six fois moins élevé qu'en France. Toutefois, cet écart se trouve sensiblement réduit lorsque l'on tient compte de la productivité de la main-d'œuvre. Bien que des données plus récentes ne soient que rarement disponibles il faut noter que les salaires tendent à augmenter rapidement et que pour un certain nombre d'activités, dont le transport routier, l'appréciation du coût réel nécessite la prise en compte des mécanismes de l'économie "grise" : rémunérations en partie non déclarées, systèmes de primes et d'indemnités non qualifiées de rémunérations et n'étant pas traitées comme telles dans les statistiques.

Un transport routier particulièrement dynamique et tourné vers l'international

La part de marché du transport routier varie entre 1/3 et 2/3 de tonnes - kilomètres produites. Elle tend à progresser. Le transport routier pour compte d'autrui l'emporte fortement sur le transport effectué en compte propre. La libéralisation des économies a favorisé ce mouvement. En une décennie, des dizaines de milliers d'entreprises de transport routier ont été créées. Dans leur grande majorité elles l'ont été à l'initiative de conducteurs d'ex-sociétés nationales qui ont souvent récupéré, à titre gracieux ou pour une somme symbolique, un véhicule de faible ou moyen tonnage de leur ancienne entreprise industrielle à l'occasion du processus de privatisation. Ces entreprises artisanales se positionnent quasi exclusivement sur le seul transport national.

Pour les pays pour lesquels on dispose à la fois des données sur le nombre d'entreprises et sur le parc de tracteurs routiers, on peut en déduire que peu de transporteurs exploitent plus d'un ensemble routier. La part du transport international dans le transport routier total est comprise entre 31% et 56% dans les PECO contre 20% en moyenne dans l'UE des 15. L'activité des transporteurs d'Europe centrale et orientale entre pays tiers est aussi particulièrement dynamique : elle représente en moyenne 6% de leur volume de transport, contre 1% pour les 15.

Il s'ensuit que, dans les échanges par route entre les deux zones, les transports sous pavillons des 15 n'excèdent 20% que pour les flux sortants à destination de la Slovaquie et de la Roumanie et que pour les introductions de marchandises en provenance de la Hongrie. Les pavillons des 15 se situent difficilement dans une fourchette de 10 à 15%. Ils sont quasiment absents dans les relations avec les trois pays baltes.

Ces données ne sont pas en rapport avec le potentiel organisationnel et logistique des 15. La logique des rapports de prix de revient, que l'on peut estimer inférieur de 20% à 35% par rapport aux prix de revient français, conduit les entreprises de l'UE à 15 notamment les Allemands et les Néerlandais à acquérir puis à développer des entreprises dans les PECO. Les organisateurs de transport de fret de l'Ouest sont aussi de plus en plus présents et renforcent leur contrôle des échanges. L'activité de transport routier sous pavillons UE-15 ne peut qu'en subir les conséquences. C'est ainsi que les transports routiers sous pavillon français avec les pays de la zone élargissement ne subsistent que sur quelques rares niches.

Source : EUROSTAT - INSEE - MISSIONS ECONOMIQUES (DREE) -CEMT