

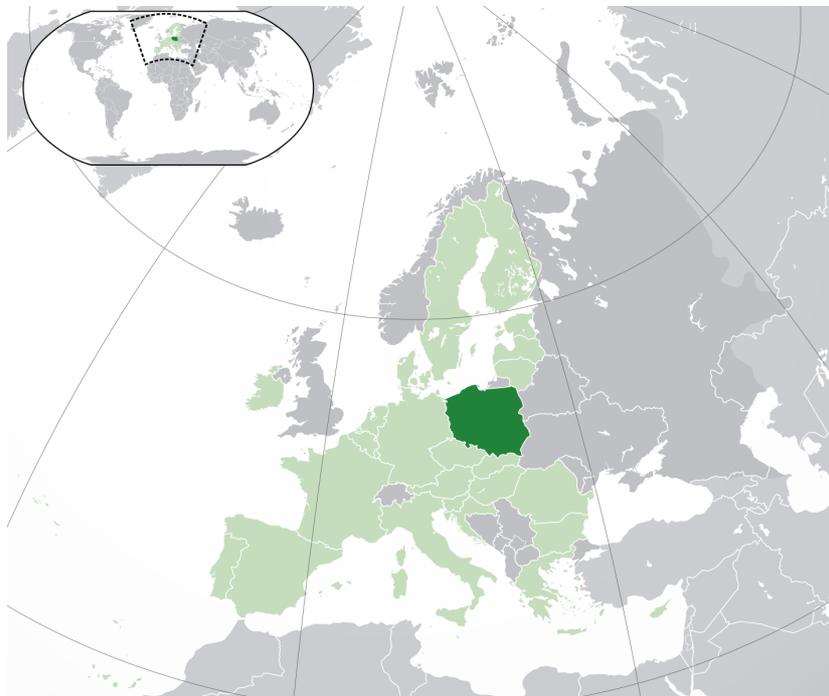


*Comité National Routier*



## ETUDES EUROPE

# Le transport routier de marchandises polonais en 2019





# Comité national routier

avec la collaboration du cabinet  
Moreus

## ETUDES EUROPE

# Le transport routier de marchandises polonais en 2019

Dans le prolongement de la monographie sur le TRM polonais publiée en 2017, cette étude menée en 2019 vise à actualiser les statistiques d'activité du pavillon ainsi que les conditions et coûts d'exploitation types d'un poids lourd 40 tonnes à l'international.

Comité national routier - Paris

[www.cnr.fr](http://www.cnr.fr) – [cnr@cnr.fr](mailto:cnr@cnr.fr)

La carte de couverture est issue de <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:EU-Poland.svg>



## RESUME

Leader sur le marché européen, le pavillon polonais se classe premier sur l'activité internationale depuis 2007. Sur l'activité totale, la Pologne se dispute la première place avec l'Allemagne. Toutefois, les évolutions déjà signalées en 2017 notamment sur l'organisation du travail se confirment. Les transporteurs polonais continuent à faire face à des difficultés de recrutement, les conducteurs polonais délaissant de plus en plus cette profession. Ces derniers privilégient davantage les déplacements internationaux de moyenne distance leur permettant de rentrer chez eux toutes les deux semaines. Le kilométrage annuel moyen d'un conducteur polonais diminue ainsi, passant de 128 000 km par an en 2017 à 126 400 km par an en 2019. A noter également, l'augmentation du salaire minimum de plus de 6 %/an sur deux ans. Quant à la part variable, elle est dorénavant calculée suivant le nombre de jours passés à l'étranger avec des indemnités de déplacement journalières différentes suivant les pays visités et non plus au kilomètre, en conformité avec la réglementation européenne. Afin de fidéliser cette main d'œuvre, les transporteurs n'hésitent pas à octroyer le montant maximal des indemnités de déplacement journalières. Au bilan, le coût d'un conducteur sous contrat polonais progresse de + 7,4 %/an en moyenne entre 2017 et 2019, pour un coût total s'établissant à 23 575 €/an en 2019. Toujours dans un souci de fidélisation de leurs conducteurs, les entreprises ont davantage recours à la location financière en full-service pour leurs véhicules. Cette méthode de financement leur permet de renouveler très régulièrement leur flotte et de proposer des poids lourds récents. Le poste conducteur n'est pas le seul à avoir connu de l'inflation depuis 2017. Le poste péages a augmenté de + 7,7 % par rapport à 2017 en raison, principalement, d'une hausse généralisée des péages en Europe et notamment de la Maut en Allemagne, principal pays de transit du pavillon polonais. Le coût de détention du véhicule est aussi concerné, + 10,7 % par rapport à 2017. Au final, le prix de revient, hors coûts de structure, d'un poids lourd polonais 40 tonnes à l'international passe, d'après les calculs du CNR, de 0,70 €/km en 2017 à 0,78 €/km en 2019, en hausse de plus de 11,4 %.



# SOMMAIRE

<b>RESUME</b>	<b>5</b>
<b>1. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES POLONAI</b>	<b>9</b>
<b>1.1. LE TRM POLONAI EN 2018 - DONNEES CLES</b>	<b>9</b>
STRUCTURE DU TRM SOUS PAVILLON POLONAI EN 2018	9
EVOLUTION DU TRM SOUS PAVILLON POLONAI	9
CABOTAGE	10
<b>1.2. LES EVOLUTIONS FISCALES ET SOCIALES DANS LE SECTEUR DU TRM POLONAI</b>	<b>10</b>
RAPPEL DE LA FISCALITE SPECIFIQUE AU TRM	10
RAPPEL DE LA REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	12
<b>2. ÉTUDE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL POLONAI 40 TONNES A L'INTERNATIONAL</b>	<b>15</b>
<b>2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES</b>	<b>15</b>
VEHICULES	16
MATERIEL	16
CARBURANT	17
ENTRETIEN & REPARATIONS	17
PNEUMATIQUES	17
PEAGES	17
ASSURANCES	17
TAXE A L'ESSIEU ET AUTRES TAXES SUR LES VEHICULES	18
COUTS DE STRUCTURE	18
<b>2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE</b>	<b>18</b>
CONDITIONS DE TRAVAIL	18
RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE	19
PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT POLONAI AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT	20
<b>2.3. SYNTHESE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL</b>	<b>21</b>
<b>3. BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>23</b>



# 1. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES POLONAIS

## 1.1. LE TRM POLONAIS EN 2018 - DONNEES CLES

### STRUCTURE DU TRM SOUS PAVILLON POLONAIS EN 2018

**Structure du TRM sous pavillon polonais en 2018**

2018	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
<b>TOTAL</b>	<b>1 390 184</b>	<b>315 874</b>	<b>100,0%</b>	<b>227</b>	<b>21 189</b>
Transport national	1 123 400	114 692	36,3%	102	8 706
Transport international	266 784	201 182	63,7%	754	12 482
<i>dont transport international marchandises chargées en Pologne</i>	78 287	66 272	21,0%	847	4 312
<i>dont transport international marchandises déchargées en Pologne</i>	68 071	59 361	18,8%	872	3 583
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	73 868	58 911	18,7%	798	3 485
<i>dont cabotage</i>	46 556	16 637	5,3%	357	1 102

Source : Eurostat

Le transport routier de marchandises polonais reste principalement tourné vers l'international. Son activité internationale représente près de 64 % de l'activité totale du pavillon. Avec une moyenne de plus de 750 kilomètres, les distances moyennes parcourues exprimées en kilomètres confirment le caractère international de longue distance du TRM polonais.

### EVOLUTION DU TRM SOUS PAVILLON POLONAIS

**Evolution du TRM sous pavillon polonais en millions de tonnes-kilomètres**

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	TCAM*
<b>TOTAL</b>	<b>164 930</b>	<b>180 742</b>	<b>202 308</b>	<b>207 651</b>	<b>222 332</b>	<b>247 594</b>	<b>250 931</b>	<b>260 713</b>	<b>290 749</b>	<b>335 220</b>	<b>315 874</b>	6,71%
Transport national	71 917	79 207	82 218	89 734	89 013	100 320	96 627	104 679	106 634	120 036	114 692	4,78%
Transport international	93 013	101 534	120 090	117 917	133 319	147 274	154 303	156 034	184 115	215 184	201 182	8,02%

Source : Eurostat

\*Taux de croissance annuel moyen

L'activité internationale du pavillon polonais augmente plus rapidement que l'activité domestique. Entre 2008 et 2018, on observe un taux de croissance annuel moyen de plus de 8 % pour le TRM international contre près de 4,8 % pour le TRM national. Pour mémoire, sur le marché européen, le pavillon polonais est leader sur l'activité internationale de TRM depuis 2007 et sur toutes les activités de TRM confondues en 2017.

## CABOTAGE

### Le cabotage en Pologne

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	TCAM
Cabotage en Pologne	43	42	181	70	104	68	89	99	175	122	130	11,70%
Taux de pénétration du cabotage*	0,06%	0,05%	0,22%	0,08%	0,12%	0,07%	0,09%	0,09%	0,16%	0,10%	0,11%	-
Part de marché du cabotage**	0,08%	0,08%	0,31%	0,11%	0,16%	0,09%	0,12%	0,12%	0,21%	0,13%	0,15%	-

Source : Eurostat

TCAM : taux de croissance annuel moyen

\*cabotage sous pavillon étranger / transport national total (transport national total = transport national total + cabotage sous pavillon étranger)

\*\*cabotage sous pavillon étranger / (transport national pour compte d'autrui du pays + transport de cabotage sous pavillon étranger)

Concernant le cabotage réalisé par les pavillons étrangers sur le territoire polonais, le volume d'activité reste très faible et peine à percer. En 2018, la Pologne a caboté près de 128 fois plus qu'elle n'a été cabotée.

### Le cabotage sous pavillon polonais dans les 5 principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	TCAM*
<b>Cabotage sous pavillon polonais</b>	<b>954</b>	<b>2 601</b>	<b>3 920</b>	<b>3 797</b>	<b>5 285</b>	<b>7 379</b>	<b>8 634</b>	<b>9 550</b>	<b>12 972</b>	<b>17 897</b>	<b>16 637</b>	<b>33,09%</b>
en Allemagne	214	830	1 800	2 140	3 363	4 431	5 878	6 390	9 228	13 117	12 032	49,62%
en France	239	769	886	691	973	1 041	1 105	1 156	1 326	2 145	2 188	24,79%
en Suède	78	178	191	134	54	407	357	420	503	437	517	20,82%
au Royaume-Uni	117	124	212	173	106	195	371	362	561	508	331	10,96%
en Italie	61	217	187	162	143	274	162	215	280	398	362	19,49%
<b>Part du cabotage dans le transport polonais %</b>	<b>0,58</b>	<b>1,44</b>	<b>1,94</b>	<b>1,83</b>	<b>2,38</b>	<b>2,98</b>	<b>3,44</b>	<b>3,66</b>	<b>4,46</b>	<b>5,34</b>	<b>5,27</b>	-

Source: Eurostat

TCAM: taux de croissance annuel moyen

Le cabotage sous pavillon polonais représente à lui seul près de 5,3 % de l'activité du pavillon en 2018. Le nombre de tonnes-kilomètres réalisé a été multiplié par plus de 17 en 10 ans. L'Allemagne reste le principal pays caboté par la Pologne, suivi par la France. Le cabotage réalisé par le pavillon polonais en Allemagne poursuit sa progression, avec un taux de croissance annuel moyen de près de 50 %/an entre 2008 et 2018. En millions de tonnes-kilomètres, la Pologne se classe première parmi les pays caboteurs de l'Union européenne.

## 1.2. LES EVOLUTIONS FISCALES ET SOCIALES DANS LE SECTEUR DU TRM POLONAIS

### RAPPEL DE LA FISCALITE SPECIFIQUE AU TRM

#### Taxe à l'essieu

Cette taxe est collectée par les provinces qui en déterminent les montants en fonction de la catégorie du véhicule et de son PTAC dans les limites fixées par le ministère des Finances. Les tarifs ci-dessous présentent le cas de figure le plus souvent rencontré durant les entretiens en entreprises.

En 2019, la taxe à l'essieu dans la province de Cracovie est de 5 532 PLN par an, soit 1 303 euros<sup>1</sup>, pour un ensemble articulé 40 tonnes, 5 essieux avec suspensions pneumatiques. Ce montant se compose de deux éléments :

- 3 120 PLN/an (735 €/an) pour un tracteur Euro VI adapté pour être utilisé avec une semi-remorque dont l'ensemble a un PTAC supérieur à 36 tonnes.
- 2 412 PLN/an (568 €/an) pour une semi-remorque qui, avec le véhicule à moteur, a un PTAC de plus de 36 tonnes.

<sup>1</sup> Taux de conversion au 2 janvier 2020, 1 PLN = 0,23562 EUR

Le paiement de cette taxe est échelonné en deux versements au 15 février et au 15 septembre<sup>2</sup>.

### Péages

Les péages polonais sont gérés par le système ViaTOLL mis en place en 2011. Au lancement du système, 1 565 km de routes, essentiellement des autoroutes, étaient couverts. En 2019, après plusieurs extensions, le système couvre l'intégralité des autoroutes polonaises non concédées et des routes expresses nationales, soit près de 3 680 km sur les quelques 424 000 km de routes de toutes catégories que compte le réseau routier polonais. L'ensemble des routes et autoroutes concernées sont renseignées sur le site de ViaTOLL<sup>3</sup>.

Pour rappel, le système ViaTOLL est obligatoire pour tous les véhicules à moteur dont le PTAC excède 3,5 tonnes.

Catégorie de véhicule	Taux de péage pour 1 km parcouru sur les autoroutes et voies expresses							
	Classe du véhicule EURO en fonction des émissions							
	Max EURO 2		EURO 3		EURO 4		Min EURO 5	
	PLN	€	PLN	€	PLN	€	PLN	€
Véhicule avec un PTAC compris entre 3,5 et 12 tonnes	0,40	0,09	0,35	0,08	0,28	0,07	0,20	0,05
Véhicule avec un PTAC supérieur à 12 tonnes	0,53	0,12	0,46	0,11	0,37	0,09	0,27	0,06
Autobus, quel que soit le PTAC	0,40	0,09	0,35	0,08	0,28	0,07	0,20	0,05

Taux de conversion au 2 janvier 2020 - 1 PLN = 0,2356160376 €

Catégorie de véhicule	Taux de péage pour 1 km parcouru sur les routes nationales							
	Classe du véhicule EURO en fonction des émissions							
	Max EURO 2		EURO 3		EURO 4		Min EURO 5	
	PLN	€	PLN	€	PLN	€	PLN	€
Véhicule avec un PTAC compris entre 3,5 et 12 tonnes	0,32	0,08	0,28	0,07	0,22	0,05	0,16	0,04
Véhicule avec un PTAC supérieur à 12 tonnes	0,42	0,10	0,37	0,09	0,29	0,07	0,21	0,05
Autobus, quel que soit le PTAC	0,32	0,08	0,28	0,07	0,22	0,05	0,16	0,04

Taux de conversion au 2 janvier 2020 - 1 PLN = 0,2356160376 €

Source: ViaToll

### Droits d'accises sur le gazole professionnel

Conformément à la directive 92/12/CE puis 2008/118/CE, la Pologne a mis en place un système de droits d'accises.

Au 2 mars 2020, le montant des droits d'accises sur le gazole s'élève à 34,02 €/hl. Pour mémoire, il n'existe pas de remboursement partiel de droits d'accises sur le gazole professionnel en Pologne<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> [https://www.bip.krakow.pl/?dok\\_id=92395](https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=92395)

<sup>3</sup> <https://www.viatoll.pl/en/trucks/map/list-of-toll-sections>

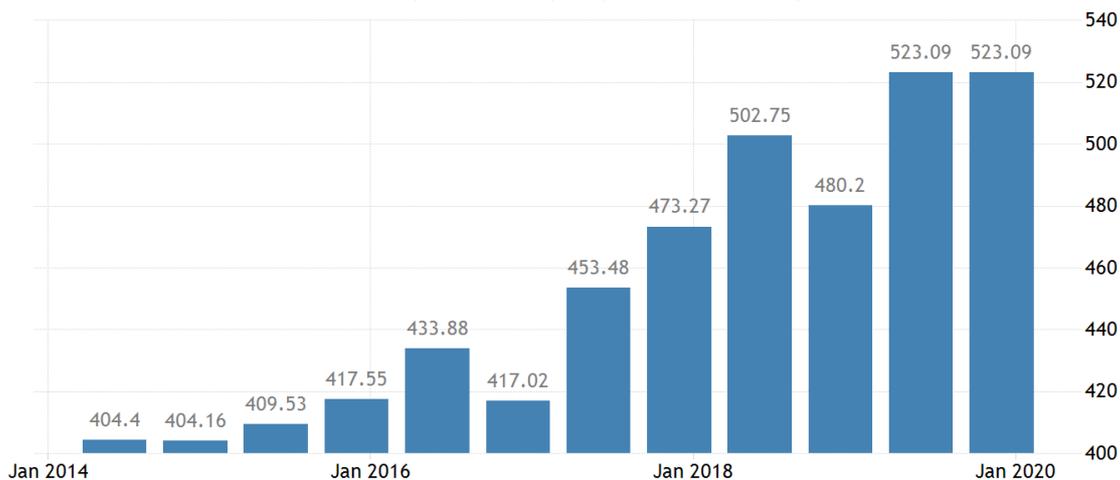
<sup>4</sup> Droits d'accises et mécanismes de remboursements partiels sur le gazole en Europe - Étude CNR du 19 mars 2020

## RAPPEL DE LA REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

### Rémunération

Au 1<sup>er</sup> janvier 2019, le salaire mensuel brut minimum polonais s'élève à 2 250 PLN, soit près de 523 € brut mensuel<sup>5</sup>. Il s'applique à toutes les catégories de salariés. Il représente ainsi le salaire de base des conducteurs sous contrats polonais. Le salaire minimum polonais a augmenté de plus de 6 % par an en moyenne (en zlotys) depuis 2017, date de la précédente étude du CNR.

**Le salaire minimum polonais depuis janvier 2014, exprimé en euros**



SOURCE: TRADINGECONOMICS.COM | EUROSTAT

### Indemnités de déplacement

Le montant des indemnités de déplacement dépend du pays destinataire et est souvent indiqué dans la monnaie du pays. Elles sont comprises, dans les pays européens, entre 38 € et 57 € par jour. Les indemnités de déplacement ne sont soumises ni à l'impôt ni aux cotisations sociales. Les montants des indemnités de déplacement sont indiqués dans le tableau ci-après.

<sup>5</sup> Taux de conversion au 1<sup>er</sup> janvier 2019, 1 PLN = 0,22380 EUR

**Indemnités de déplacement des conducteurs routiers polonais en Europe en 2019**

Pays	Montant journalier en 2019	Limite de paiement des frais d'hébergement
Allemagne	49 euros	150 euros
Autriche	52 euros	130 euros
Belgique	48 euros	160 euros
Bulgarie	40 euros	120 euros
Chypre	43 euros	160 euros
Croatie	42 euros	125 euros
Danemark	406 couronnes	1 300 couronnes
Espagne	50 euros	160 euros
Estonie	41 euros	100 euros
Finlande	48 euros	160 euros
France	50 euros	180 euros
Grèce	48 euros	140 euros
Hongrie	44 euros	130 euros
Irlande	56 euros	160 euros
Italie	48 euros	174 euros
Lettonie	57 euros	132 euros
Lituanie	39 euros	130 euros
Luxembourg	48 euros	160 euros
Pays-Bas	50 euros	130 euros
Portugal	49 euros	120 euros
République tchèque	41 euros	120 euros
Roumanie	38 euros	100 euros
Slovaquie	43 euros	120 euros
Slovénie	41 euros	130 euros
Suède	459 couronnes	1 800 couronnes

Source: Ministère des finances polonais

*Cotisations sociales*

**Cotisations sociales au 1er janvier 2019 en Pologne**

Cotisations sociales applicables au personnel de conduite au 1er janvier 2019 (en %)	Employeur	Salarié
<b>Cotisations primaires</b>		
Cotisation retraite	9,76%	9,76%
Cotisation pension invalidité	6,50%	1,50%
Cotisation absence maladie	0,00%	2,45%
Cotisation assurance accident pour le TRM	1,67%	0,00%
Cotisation fonds de travail	2,45%	0,00%
Cotisation fonds de prestations garanties des salariés	0,10%	0,00%
Fonds de pension facultatif	1,50%	0,00%
<b>Cotisation secondaire</b>		
Cotisation mutuelle obligatoire	0,00%	9,00%
<b>Total</b>	<b>21,98%</b>	<b>22,71%</b>

Source: KPMG

La protection en matière d'accidents du travail revient à l'employeur. Un taux de 1,67 % est retenu ici pour l'assurance accidents, il s'agit du taux le plus généralement rencontré dans les entreprises de TRM.



## 2. ÉTUDE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL POLONAIS 40 TONNES A L'INTERNATIONAL

Cette partie de l'étude présente les conditions économiques et sociales valables en 2019, date de la réalisation de cette mise à jour. Pour la mener à bien, le CNR s'appuie sur une étude documentaire principalement axée sur les aspects fiscaux et sociaux du TRM, sur les études antérieures déjà réalisées par le CNR sur le pays et sur les retours des experts avec lesquels le CNR collabore. Ces différentes sources permettent de dresser un panorama du secteur du TRM polonais à l'international et de souligner les principales évolutions observées depuis la dernière étude. Ces recherches et échanges sont consolidés par des entretiens avec des transporteurs et des conducteurs routiers polonais (voir ci-après et page 17).

Toutes les valeurs finalement arrêtées par le CNR, pour élaborer le profil type, sont la meilleure synthèse à dire d'expert de cet ensemble de sources.

### 2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES

Cette partie est principalement fondée sur des entretiens en face à face menés auprès de 20 entreprises polonaises de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance, majoritairement à l'international. Les entreprises faisant partie de cette étude présentent les caractéristiques suivantes :

	Nombre de tracteurs	Principaux marchés	Nombre de conducteurs	Chiffre d'affaires
Entreprise 1	37	Pologne, Italie, Allemagne	37	302 300 €
Entreprise 2	100	Royaume-Uni	100	11 100 000 €
Entreprise 3	145	Union européenne	145	27 907 000 €
Entreprise 4	25	Italie, France, Espagne	25	2 500 000 €
Entreprise 5	28	Pays-Bas, Royaume-Uni, Belgique, Suisse, Allemagne	28	n.d
Entreprise 6	150	Royaume-Uni	150	20 100 000 €
Entreprise 7	28	Autriche, Allemagne	28	5 000 000 €
Entreprise 8	16	Espagne, Allemagne	16	2 500 000 €
Entreprise 9	30	Portugal, Serbie	30	2 800 000 €
Entreprise 10	55	Italie, Allemagne, Autriche, Belgique	55	4 650 000 €
Entreprise 11	30	France, République tchèque, Espagne, Belgique, Allemagne	30	1 162 800 €
Entreprise 12	10	France, Belgique	10	418 600 €
Entreprise 13	100	Allemagne, Belgique, France, Royaume-Uni	100	11 200 000 €
Entreprise 14	95	Union européenne	120	10 465 000 €
Entreprise 15	20	France, Espagne, Allemagne	23	581 400 €
Entreprise 16	120	Union européenne	120	16 280 000 €
Entreprise 17	85	Union européenne	85	8 000 000 €
Entreprise 18	80	Union européenne	150	12 790 700 €
Entreprise 19	12	France, République tchèque, Espagne, Allemagne	16	930 200 €
Entreprise 20	6	France, République tchèque, Espagne, Allemagne, Belgique	6	418 600 €

Les entreprises visitées pour cette étude sont de taille et de type d'organisation très diversifiés. Elles sont toutes spécialisées en TRM international.

Le recours à la sous-traitance est répandu. Les grandes entreprises polonaises rencontrées ont recours à la sous-traitance à la fois des autres entreprises polonaises de taille plus modeste et des entreprises des pays voisins comme la Lituanie ou la Lettonie.

Afin de permettre une comparaison avec les données des autres études pays du CNR, seules les entreprises ayant une activité principale de longue distance internationale ont été sélectionnées.

Le CNR restitue le résultat de ces entretiens qui ne peuvent avoir une valeur statistique. Toutefois, ils apportent un éclairage terrain aux chiffres et informations obtenus par ailleurs. In fine, le CNR retient des valeurs à dire d'expert pour définir les coûts et conditions d'exploitation d'un PL « type » à l'international.

## VEHICULES

Les véhicules sont exploités de façon intensive dans les entreprises de transport polonaises. Le nombre de jours d'exploitation des véhicules varie entre 220 et 330 jours avec une concentration autour de 265 jours par an.

Le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules des transporteurs rencontrés est compris entre 110 000 km et 150 000 km, avec une concentration autour de 135 200 km par an. La durée de conservation des véhicules est comprise entre 6 et 10 ans, avec une concentration autour de 7 ans pour une grande majorité des entreprises interrogées. Les véhicules sont souvent acquis en crédit-bail sur 36 mois et conservés 4 années supplémentaires après la fin du contrat.

Le ratio tracteur/semi-remorque relevé lors des enquêtes en entreprises est faible. Il se situe à 1,07, un chiffre bien inférieur à celui constaté dans l'étude Pologne 2017 qui était de 1,25.

## MATERIEL

Le prix moyen d'acquisition d'un tracteur Euro VI relevé lors des entretiens auprès des transporteurs polonais se situe entre 70 000 € et 90 000 €, avec une concentration autour de 78 000 €. Le prix d'achat d'une semi-remorque est lui estimé à 23 000 €. Deux modes de financement semblent majoritairement être utilisés : le leasing et la location financière. Le recours au leasing est cependant davantage plébiscité par les transporteurs polonais sur des périodes allant de 36 mois à 60 mois avec une concentration autour de 36 mois. Un acompte de 15 % est souvent versé par les entreprises.

Certaines entreprises, de plus en plus nombreuses, font aussi le choix de la location financière sur une période allant de 24 à 48 mois, souvent en contrat full-service. Le cas le plus souvent rencontré est celui de la location financière sur 36 mois en full-service. Les entreprises polonaises déclarent recourir à ce type de financement afin de renouveler plus fréquemment leurs flottes. Une flotte récente et bien équipée est souvent recherchée par les conducteurs polonais. Ces derniers semblent de plus en plus attentifs à leurs conditions de travail. Une flotte récente peut ainsi faire la différence lors de leurs recherches d'emploi. De plus, plusieurs transporteurs interrogés rapportent que le marché de l'occasion ne se porte pas bien. Les entreprises préfèrent donc recourir à la location financière et rendre les véhicules à la fin du contrat.

La durée de détention d'un tracteur à l'international est de 7 ans et de 11 ans en moyenne pour les semi-remorques.

Les données sur les taux d'intérêt, estimés à 3 %, et les conditions de contrat de crédit-bail permettent un calcul du coût annuel de détention d'un ensemble articulé 40 tonnes. Il est de près de 14 278 € avec un ratio semi-remorque/tracteur de 1,07.

## CARBURANT

Le coût unitaire moyen du carburant pour l'année 2019 est de 0,9543 € par litre pour la Pologne selon les chiffres officiels parus dans le Bulletin pétrolier de la Commission européenne.

Pour leur approvisionnement en carburant, les entreprises polonaises préfèrent l'achat de carburant en Pologne, si possible en gros. Un plein de carburant leur permet de rouler près de 2 semaines sur les routes européennes. Si les tournées sont plus longues, elles effectuent des achats complémentaires de carburant dans des pays où le prix du gazole est le plus bas, comme au Luxembourg ou en Espagne.

## ENTRETIEN & REPARATIONS

La plupart des entreprises ont recours au leasing avec un contrat d'entretien. Quant aux autres ayant opté pour la location financière, l'entretien-réparation est très souvent inclus dans le contrat. Il convient de noter également que la majorité des entreprises rencontrées possèdent un atelier intégré. Le montant annuel de l'entretien-réparations pour un ensemble articulé 40 tonnes est estimé à 5 000 €/an. Il n'a que peu varié depuis l'étude réalisée par le CNR en 2017. Pour mémoire, le montant annuel retenu était de 4 600 € par an et par ensemble.

## PNEUMATIQUES

Le coût annuel des pneumatiques se situe dans une fourchette large allant de 2 500 € à 6 000 €. Ce poste de coût varie fortement selon le mode d'achat des véhicules (avec ou sans contrat de pneumatiques) ou de la marque choisie mais aussi selon le kilométrage et les charges transportées. De plus, comme indiqué plus haut, plus de la moitié des entreprises polonaises rencontrées possèdent un atelier intégré et s'occupent elles-mêmes de l'entretien et du renouvellement des pneus de leurs flottes. En moyenne, les transporteurs n'ayant pas souscrit à un contrat pneumatique déclarent acheter leurs pneus, pour un tracteur, entre 350 € et 500 € le pneu. D'après les déclarations des transporteurs polonais, le coût annuel des pneumatiques pour un ensemble articulé 40 tonnes est estimé à 3 900 €.

## PEAGES

Le coût annuel des péages pour un ensemble 40 tonnes roulant à l'international se situe dans une fourchette large entre 10 000 et 25 000 euros. Il dépend fortement des pays visités et des principaux marchés des entreprises. Ce poste de coût déjà en forte augmentation lors de la dernière étude Pologne du CNR continue sa progression. Ceci s'explique notamment par la multiplication des pays ayant recours à la taxe kilométrique comme la Belgique et par l'augmentation généralisée des tarifs comme la Maut en Allemagne, principal pays de transit du pavillon polonais. Ce montant intègre souvent l'Eurovignette d'un montant annuel de 1 250 € pour une circulation aux Pays-Bas, au Luxembourg, au Danemark et en Suède.

Le coût annuel du péage est estimé à 16 700 euros pour une entreprise polonaise type, Eurovignette comprise.

## ASSURANCES

Les montants relevés auprès des transporteurs sont très hétérogènes, se situant dans une fourchette allant de 1 900 € par an et par ensemble à 3 500 € par an et par ensemble. L'assurance tous risques est largement souscrite par les entreprises de transport polonaises.

Le montant ainsi retenu par le CNR, 2 530 € par an pour un ensemble articulé 40 tonnes en assurance tous risques, se rapproche du montant relevé dans l'étude 2017, 2 700 € par an et par ensemble. Les

transporteurs polonais semblent ainsi poursuivre leur travail de négociations auprès des assureurs afin de faire baisser le montant de ce poste de coût.

#### TAXE A L'ESSIEU ET AUTRES TAXES SUR LES VEHICULES

Le montant annuel de la taxe à l'essieu dans la région de Cracovie est de 1 303 euros pour un ensemble articulé 40 tonnes, 5 essieux avec suspensions pneumatiques.

#### COÛTS DE STRUCTURE

Les informations portant sur les coûts de structure sont souvent difficiles à collecter. La manière de les prendre en compte diffère d'une entreprise à l'autre. Certaines prennent en compte le coût de l'atelier intégré. Selon les professionnels rencontrés sur place, ce coût est estimé entre 7 et 8 % du coût de revient total du véhicule.

## 2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE

Les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs en Pologne ont été observées lors de deux phases d'entretiens : une première phase en entreprises avec des employeurs et une seconde en face à face avec des conducteurs sur des parkings et aires de repos près de Varsovie. Lors de cette seconde phase, une trentaine de conducteurs volontaires, salariés sous contrats polonais, sont interviewés sur leurs conditions de travail et leur rémunération.

En synthèse de ces sources et de l'étude documentaire, le CNR définit un profil type de conditions d'emploi et de rémunération d'un conducteur de TRM sous contrat polonais affecté à l'international.

#### CONDITIONS DE TRAVAIL

Le CDI est le contrat de travail le plus répandu dans le secteur. La simplicité des procédures de licenciement en Pologne rend l'utilisation des CDI presque automatique.

Le nombre d'heures de travail par mois des conducteurs polonais est proche de 245 heures. Le nombre de jours de travail à l'année atteint 247 jours, la fourchette se situant entre 220 jours et 260 jours. Le nombre de jours de congés constaté auprès des conducteurs interrogés est de 26 jours par an. Les conducteurs travaillent un maximum de 10,75 mois effectifs par an.

En termes d'organisation du travail, les conducteurs polonais affectés à l'activité internationale réalisent, en général, autour de 20 découchers par mois et dans leur grande majorité rentrent chez eux toutes les deux semaines.

Enfin, le kilométrage moyen qui ressort des enquêtes en entreprise est de près de 127 500 km par an. Les conducteurs déclarent eux un kilométrage annuel moyen inférieur, de près de 125 200 km. La moyenne retenue pour cette mise à jour est de 126 400 km par an. Pratiquement tous les conducteurs affectés uniquement à l'international déclarent atteindre le maximum de 90 heures de conduite sur deux semaines.

Comme en 2017, les transporteurs polonais font face à des difficultés de recrutement. Ils continuent donc d'embaucher, sous contrats polonais, des conducteurs étrangers notamment Ukrainiens, Biélorusses ou encore Kazakhs. Les Polonais délaissent progressivement cette profession jugée trop contraignante en raison, notamment, des conditions de travail. Les conducteurs polonais semblent

privilégier de plus en plus l'activité domestique ou l'activité internationale de courte distance leur permettant de rentrer chez eux tous les week-ends.

Toutefois, le manque de conducteurs paraît, selon certains chefs d'entreprises rencontrés, moins prononcé que celui observé deux ans auparavant. Plusieurs petites entreprises de transport ont fait faillite au cours des dernières années permettant aux entreprises polonaises plus importantes et plus structurées de bénéficier de ce vivier de conducteurs.

L'ancienneté moyenne constatée dans les entreprises rencontrées est de 7 ans. Afin de garder leurs conducteurs, les entreprises polonaises interrogées déclarent payer le montant maximal des indemnités de déplacement journalières. Ceci n'était pas le cas quelques années auparavant où le manque de conducteurs se faisait moins ressentir. Il s'agit d'incitations pour fidéliser les conducteurs dans l'entreprise. Un véhicule neuf est aussi un bon moyen pour le transporteur de garder ses conducteurs comme expliqué plus haut (page 16).

Le ratio conducteur/tracteur retenu est de 1,07.

## RAPPEL DE LA FORMATION DES COÛTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

### *Rémunération des conducteurs à l'international*

Les conducteurs sous contrat polonais perçoivent un salaire fixe mensuel sur 12 mois, complété par des indemnités journalières.

Pendant les entretiens, les entreprises ont souvent déclaré avoir récemment adopté un mode de rémunération conforme avec la réglementation européenne. Les transporteurs polonais auraient donc abandonné le paiement au kilomètre au profit de l'octroi quasi automatique d'indemnités journalières maximales. La tendance observée en 2017 se confirme. Suivant leurs témoignages, les conducteurs gagneraient autour de 50 € par jour de travail en plus de leur salaire fixe, proche du salaire minimum. Ces observations ont été confirmées par les conducteurs, ce qui n'avait pas été le cas en 2017. Il semble donc que le recours aux indemnités journalières soit aujourd'hui généralisé.

Ainsi, le salaire de base, 523 € brut mensuel, accompagné de certaines primes, comme la prime d'éco-conduite ou la prime de non-accident, estimées à 30 € par mois dans la fiche de paie ci-après (page 20), constitue la première partie de la rémunération cotisée et soumise à l'impôt sur le revenu. Cette part fixe est complétée d'une part variable constituée des indemnités de déplacement. Ces indemnités journalières ne sont soumises ni aux cotisations, ni à l'impôt sur le revenu.

## PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT POLONAIS AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT

Profil type conducteur international - Pologne- 2019					
Caractéristiques		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conducteur travaillant à 100 % de son temps à l'international.</li> <li>- Trajets internationaux de longue distance.</li> <li>- Tournées européennes de deux semaines accompagnées de 3 à 4 jours de repos au domicile dans la majorité des cas.</li> <li>- Congés payés pris systématiquement pendant les périodes de faible activité.</li> <li>- Rémunération composée d'un salaire de base fixe proche du salaire minimum national complété par une partie variable importante non soumise à cotisations et impôt. Cette part variable augmente du fait d'une pénurie de conducteurs en Pologne.</li> <li>- Indemnités de déplacement servant souvent à traduire la partie variable de la rémunération sur la fiche de paie. Les paiements au km sont de moins en moins fréquents et ils sont remplacés par des indemnités journalières.</li> <li>- Temps de service proche de 245 heures par mois.</li> </ul>			
Kilométrage annuel réalisé		126 400 km			
Nombre de jours de travail par an		247			
Nombre de semaines d'activité par an		46			
Nombre d'heures de conduite par an		1 980			
Recomposition du coût d'un conducteur type polonais en 2019					
Présentation officielle sur les fiches de paie					
EMPLOYEUR			SALARIE		
Salaire Brut	€/mois	553,00 €	Salaire Brut	€/mois	553,00 €
Salaire brut fixe	€/mois	523,00 €	Salaire brut fixe	€/mois	523,00 €
Autres primes et bonus (mensualisés)	€/mois	30,00 €	Autres primes et bonus (mensualisés)	€/mois	30,00 €
<b>Cotisations sociales primaires</b>	<b>21,98%</b>	<b>121,55 €</b>	<b>Cotisations sociales primaires</b>	<b>13,71%</b>	<b>75,82 €</b>
Cotisation retraite	9,76%	53,97 €	Cotisation retraite	9,76%	53,97 €
Cotisation pension invalidité	6,50%	35,95 €	Cotisation pension invalidité	1,50%	8,30 €
Cotisation absence maladie	0,00%	0,00 €	Cotisation absence maladie	2,45%	13,55 €
Cotisation assurance accident pour le TRM	1,67%	9,24 €	Cotisation assurance accident pour le TRM	0,00%	0,00 €
Cotisation fonds du travail	2,45%	13,55 €	Cotisation fonds du travail	0,00%	0,00 €
Cotisation fonds de prestations garanties des salariés	0,10%	0,55 €	Cotisation fonds de prestations garanties des salariés	0,00%	0,00 €
Fonds de pension facultatif	1,50%	8,30 €	Fonds de pension facultatif	0,00%	0,00 €
			<b>Salaire après cotisations primaires</b>		<b>477,18 €</b>
			<b>Cotisations sociales secondaires</b>	<b>9,00%</b>	<b>42,95 €</b>
			Cotisation mutuelle obligatoire	9,00%	42,95 €
			<b>Salaire après cotisations primaires et secondaires</b>		<b>434,24 €</b>
			Impôt sur le revenu		67,32 €
<b>Salaire brut chargé</b>		<b>674,55 €</b>	<b>Salaire net après cotisations et impôt</b>		<b>366,92 €</b>
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10,75 mois dans l'année)		1 440,00 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10,75 mois dans l'année)		1 440,00 €
<b>Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité</b>		<b>2 114,55 €</b>	<b>Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité</b>		<b>1 806,92 €</b>
Recomposition du coût annuel d'un conducteur polonais en 2019					
Salaire brut fixe + primes * 12 mois		6 636,00 €	Salaire brut fixe + primes * 12 mois		6 636,00 €
Cotisations employeurs * 12 mois		1 458,59 €	Cotisations sociales et impôt * 12 mois		2 232,99 €
Salaire fixe brut chargé * 12 mois		8 094,59 €	Revenu fixe net d'impôt * 12 mois		4 403,01 €
Indemnités * 10,75 mois		15 480,00 €	Indemnités * 10,75 mois		15 480,00 €
<b>Coût total annuel</b>		<b>23 574,59 €</b>	<b>Revenu net annuel</b>		<b>19 883,01 €</b>
<b>Coût horaire de conduite en €</b>		<b>11,91 €</b>	<b>Revenu net moyen mensuel</b>		<b>1 656,92 €</b>
<b>Coût kilométrique en €</b>		<b>0,19 €</b>			

Source: études CNR Europe

Le coût du conducteur calculé par le CNR a augmenté de 15,3 % depuis 2017. Le coût total annuel d'un conducteur était de 20 438 € contre 23 575 € en 2019. Cette hausse s'explique en partie par l'augmentation du salaire minimum national (+6 %/an depuis 2017), mais également par le versement systématique du montant maximal des indemnités de déplacement afin de fidéliser les conducteurs. En moyenne, sur 2 ans, le coût annuel total d'un conducteur polonais affecté à l'international a augmenté de +7,4 %/an. Le nombre de jours d'activité par an et le kilométrage annuel réalisé par un conducteur « type » sous contrat polonais sont en baisse par rapport à la précédente étude. Ceci peut s'expliquer en partie par des changements dans l'organisation du travail. Les conducteurs polonais privilégient davantage les déplacements internationaux de moyenne distance leur permettant de rentrer chez eux un week-end sur deux. Au bilan, le coût de l'heure de conduite passe à 11,91 €, en augmentation de plus de 15,4 % par rapport à 2017. Pour mémoire, le CNR avait relevé, en 2017, un montant de 10,32 €/heure.

## 2.3. SYNTHÈSE DES CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL

Conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, conditions 2019 		
	unité	Pologne <i>Simulation</i>
Kilométrage annuel du véhicule	km	135 200
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	265
Ratio semi-remorque/tracteur		1,07
Coût d'un conducteur	€/an	23 575
Ratio conducteur/tracteur		1,07
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	14 278
Consommation moyenne aux 100 km	litres	28,27
coût unitaire du carburant, moyenne 2019	€/litre	0,9543
Coût annuel du carburant	€/an	35 931
Pneumatiques	€/an	3 900
Entretien-réparations	€/an	5 000
Péages et vignette	€/an	16 700
Assurance (véhicule)	€/an	2 530
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	1 303
<b>Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)</b>		<b>104 866</b>
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	0,78

Source : études CNR Europe

Selon les calculs du CNR, le coût kilométrique d'un poids lourd 40 tonnes polonais affecté à l'international, hors coûts de structure, se situe à 0,78 € contre 0,70 € en 2017, en augmentation de plus de 11,4 % par rapport à la dernière étude. Cette hausse s'explique notamment par un coût annuel du conducteur plus élevé (+15,3 %). Sont également concernés le poste péages (+7,7 %) et le coût de détention du véhicule (+10,7 %). La hausse généralisée des péages en Europe et notamment celle de la Maut en Allemagne, principal pays de transit du pavillon polonais, explique en partie l'augmentation de ce poste de coût.

Au final, en ajoutant les coûts de structure, évalués autour de 8 % du coût total, le prix de revient du même type de véhicule serait de 0,84 € au kilomètre en 2019. Ce montant corrobore parfaitement les informations transmises par les transporteurs qui estiment leur prix de revient autour de 0,85 € /km.



### 3. BIBLIOGRAPHIE

Eurostat <https://ec.europa.eu/eurostat>

Cleiss <https://www.cleiss.fr/docs/cotisations/paysbas.html>

Ministère des finances polonais <https://www.gov.pl/web/finance>

ViaToll <https://www.viatoll.pl/en/trucks/map/list-of-toll-sections>