

## ETUDES CNR EUROPE

# Le TRM roumain - résumé

Version du 20 juillet 2017

La Roumanie est l'un des plus récents membres de l'Union européenne, situé à son extrémité Est. Après l'ère communiste dictatoriale que le pays a traversée suite à la Seconde Guerre mondiale, le peuple roumain accède à la démocratie dès 1989 et à l'intégration européenne. Les efforts politiques et économiques réalisés dans les années 1990 et 2000 lui ont permis d'adhérer à l'Union européenne le 1<sup>er</sup> janvier 2007, en même temps que son voisin bulgare.

Dans les années 2000, la croissance roumaine s'accélère et attire des investissements étrangers importants sans que son niveau économique atteigne les standards de l'Ouest. Après une période de troubles économiques pendant la crise mondiale de 2008, le pays retrouve rapidement la croissance et poursuit ses réformes. Sa compétitivité incontestable lui procure un dynamisme dont profite également le secteur du TRM.

La Roumanie est souvent comparée à son voisin bulgare en raison de leur parcours européen. Pourtant, économiquement plus mature, la Roumanie joue la carte géostratégique et profite de sa position de trait d'union entre le Sud-est de l'Europe et l'Ukraine. Le transport routier de marchandises roumain poursuit une trajectoire croissante, prend des parts de marché à l'Ouest et commence à être perçu comme un concurrent redoutable sur la scène européenne.

Pour mieux comprendre la place du pavillon roumain dans le paysage européen et expliquer la nature de ses avantages comparatifs, le CNR a réalisé en 2016 une étude sur le TRM roumain pour la première fois depuis l'intégration du pays dans l'Union européenne.

Cette étude a été menée en partenariat avec le cabinet d'études Moreus, expert en TRM dans les pays de l'Est de l'Europe. Elle est consultable sur le site internet du CNR : [www.cnr.fr](http://www.cnr.fr), rubrique Publications CNR/Europe. Le présent document propose une synthèse des points importants et établit une comparaison avec le TRM français. Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez contacter Alex Ugurlu au CNR, [a-ugurlu@cnr.fr](mailto:a-ugurlu@cnr.fr).

### Cadrage économique et infrastructures de transport

Avec sa population de 20 millions d'habitants, la Roumanie est le plus grand pays de l'Est de l'Europe et le second pays parmi les nouveaux États membres, après la Pologne. Son économie profite d'importants investissements étrangers, en provenance des pays européens comme l'Italie et l'Allemagne ou encore de la Turquie.

La croissance roumaine, soutenue par la consommation des ménages, l'investissement privé et les exportations, principalement vers les autres pays membres de l'UE, est actuellement de 5%/an. Son taux de chômage avoisine les 5%. La part de l'industrie dans le PIB roumain est la plus importante parmi les pays de l'Union européenne. Selon les prévisions, cette part de près de 25% devrait dépasser les 30% dans un futur proche. Après la période actuelle de retour à une croissance forte, la croissance du PIB roumain devrait se stabiliser autour des 3% par an à moyen terme. La compétitivité de la main-d'œuvre et une demande intérieure soutenue sont les facteurs qui expliquent cette tendance. Les prix bas de l'énergie et des matières premières, la confiance grandissante des investisseurs, la discipline fiscale et la stabilité du secteur financier qui perdurent pourraient toutefois pousser ce taux de croissance au-delà des prévisions dans les années à venir.

Au niveau social, d'importantes réformes ont été adoptées ces derniers mois. Entre autres, le salaire minimum roumain, qui était de 1 250 lei (275 euros) lors de la réalisation de l'étude en 2016, a été revalorisé à 1 450 lei (320 euros) en février 2017 avec une augmentation record de 16%.

En ce qui concerne les transports, le pays représente une zone de transit importante dans l'axe Europe-Asie (via la mer Noire) et l'axe nord-sud (de la mer Baltique vers la Méditerranée). Ses infrastructures de transport

ne sont pas encore à la pointe mais représentent un potentiel exceptionnel pour que la Roumanie devienne la principale porte d'entrée de l'Est de l'Union européenne.

Le port principal du pays, celui de Constanta, est le premier terminal de conteneurs sur la mer Noire et contrôle le trafic Europe – Caucase – Asie via la mer Noire. Le canal Danube-mer Noire relie le Danube (au Sud de Cernavoda) à la mer Noire (au niveau de Agigea dans le Sud de Constanta), raccourcissant la route entre Constanta et les ports intérieurs du Danube de près de 400 km. L'aéroport principal se trouve à Bucarest et assure près de 90 % du trafic aérien du pays. Les aéroports régionaux de Timisoara, Cluj-Napoca et Iasi se partagent le reste. Le réseau ferroviaire, bien réparti à travers le pays, totalise 10 777 km de voies ferrées dont 4 029 électrifiées, 177 tunnels et 4 216 ponts. En revanche, ce réseau nécessite d'importants investissements de modernisation pour pouvoir répondre à une demande grandissante avec un niveau de service satisfaisant. Actuellement, les parts modales des transports nationaux ferroviaire et fluvial avoisinent les 20 % chacun.

Concernant les routes, il existe plus de 600 km d'autoroutes sur l'axe Est-Ouest. L'objectif principal du pays est d'achever les deux autoroutes sur cet axe et d'investir sur un axe stratégique Nord-Sud qui renforcerait la position de transit de son territoire.

### Evolution de l'activité du TRM en Roumanie

L'activité de transport routier de marchandises est en pleine expansion depuis l'entrée du pays dans l'Union européenne. Les statistiques officielles, qui ne remontent qu'à 2010 en raison d'une rupture de série visant à les rendre compatibles avec les normes Eurostat, ne permettent pas de voir l'évolution du pavillon sur le long terme. Ces données partielles témoignent tout de même d'un doublement de l'activité internationale en l'espace de 5 ans entre 2010 et 2015 et d'une stagnation de l'activité nationale sur la même période.

Le TRM roumain croît rapidement notamment grâce aux investissements étrangers ; beaucoup de grands groupes du TRM occidentaux ayant choisi le pays comme la base de leur activité internationale. La compétitivité-prix du pavillon explique en grande partie cet engouement. La disponibilité des conducteurs, leur acceptation de conditions de travail difficiles ainsi que la proximité des centres de production industriels de l'Est sont également des facteurs importants pour le choix des investisseurs.

L'essentiel de l'activité internationale du pavillon roumain concerne notamment les relations entre pays tiers dans l'Ouest de l'Europe. Ce nouveau marché apparu au début des années 2000 et qui continue à se développer en Europe au détriment des relations bilatérales représente 40 % de l'international pour le pavillon.

Evolution du TRM* des pavillons français et roumain						
Transport Total		millions de t.km				
Pavillon	2010	2011	2012	2013	2014	2015
France	182 193	185 685	172 445	171 472	165 225	153 580
Roumanie	25 889	26 349	29 662	34 026	35 136	39 023
Transport National		millions de t.km				
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
France	164 325	168 242	156 449	155 712	151 112	141 242
Roumanie	12 096	11 858	12 673	12 505	12 136	12 068
Transport International		millions de t.km				
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
France	17 868	17 443	15 996	15 760	14 113	12 339
Roumanie	13 793	14 491	16 989	21 522	23 000	26 955

\* en UE + Norvège + Suisse + Liechtenstein

Source : Eurostat

Les principaux marchés du pavillon roumain sont l'Allemagne, la France, l'Italie, l'Espagne et le Royaume-Uni tant au niveau des chargements que des déchargements. Avec plus de 1 400 km, la distance moyenne d'une relation internationale réalisée par le pavillon roumain est largement au-dessus des valeurs habituelles.

## Les conditions et coûts d'exploitation

Dans le cadre de ses études internationales, le CNR organise des entretiens avec des transporteurs locaux afin d'estimer les conditions et les coûts d'exploitation et observer le marché. En 2016, le CNR a rencontré en Roumanie une dizaine de représentants d'entreprises et, indépendamment, une vingtaine de conducteurs.

Le pavillon roumain se distingue par sa forte dépendance aux opérations entre pays tiers dans les pays de l'Ouest de l'Europe. La disponibilité des conducteurs pour des longues tournées et les coûts kilométriques bas sont ses points forts. En effet, les véhicules roumains sont exploités dans un souci d'optimisation maximale. Il est courant de rencontrer des transporteurs qui déclarent un kilométrage moyen par véhicule de près de 180 000 km. Ceci est réalisable grâce à la maximisation des heures de conduite du planning des conducteurs et des trajets longs sans beaucoup d'opérations de manutention. Les transporteurs roumains sont aussi souvent « mono produit », sur le créneau du *general cargo*, longue distance internationale, ce qui leur permet de garder un ratio semi-remorque/tracteur bas. Le double équipage n'est pas particulièrement développé.

Le coût du carburant est maîtrisé grâce à des approvisionnements effectués dans les pays ayant un prix du gazole attractif. Pour le reste, les coûts du véhicule, à savoir les pneumatiques, l'entretien-réparations, la taxe à l'essieu ou encore les péages sont dans la moyenne européenne. Le coût kilométrique des véhicules roumains reste toutefois particulièrement compétitif en raison du kilométrage très élevé et de la composante main d'œuvre.

Comparatif des conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, valeurs 2017			
	unité	France	Roumanie
Kilométrage annuel du véhicule	km	113 280	149 330
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	229	265
Ratio semi-remorque/tracteur		1,39	1,20
Coût d'un conducteur	€/an	47 492	17 777
Ratio conducteur/tracteur		1,06	1,09
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	14 572	11 129
Consommation moyenne aux 100 km	litres	32,0	29,8
coût unitaire du carburant, moyenne 2016*	€/litre	0,857	0,838
Coût du carburant	€/an	31 059	37 309
Pneumatiques	€/an	3 172	4 480
Entretien-réparations	€/an	8 553	4 830
Péages et vignette	€/an	9 479	14 000
Assurance (véhicule)	€/an	2 267	4 078
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	516	658
<b>Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)</b>		<b>120 149</b>	<b>95 861</b>
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,06	0,642
Base 100 France		100	61

\*moyenne annuelle après récupération partielle des droits d'accises pour la France

Source : études CNR Europe

En effet, le pavillon roumain profite du coût très bas du personnel de conduite. Les conducteurs sont souvent en déplacement de plusieurs semaines, voire plusieurs mois dans les pays de l'Ouest. Ils rentrent en Roumanie avec leur véhicule lorsque le flux de transport le leur permet. Comme il a déjà été observé dans d'autres pays voisins, ils peuvent également revenir en Roumanie en avion lorsqu'ils doivent effectuer leur repos après une grande tournée. Dans ce cas, un autre conducteur prend le relais de façon à ce que le véhicule soit toujours actif.

Selon les calculs du CNR issus des entretiens sur place, le coût kilométrique (hors coût de structure) en Roumanie est 40 % en dessous de son niveau français. Ceci concorde avec les déclarations des professionnels qui disent avoir un coût de revient kilométrique total dans la fourchette de 75 à 90 centimes d'euro selon la destination et la saison.

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

Le marché du travail en Roumanie est très évolutif. Le grand dynamisme des investissements et l'exode massif des jeunes rendent le marché du travail tendu dans certains secteurs. Le TRM n'est pas épargné. En effet, il serait de plus en plus difficile de trouver de bons conducteurs. Ainsi, les entreprises ont recours aux conducteurs étrangers souvent d'origine ukrainienne, moldave ou même kazakhe. Les coûts bas étant l'avantage compétitif essentiel du pavillon, les transporteurs semblent peu regardants sur la qualité et la formation des conducteurs.

L'organisation optimisée du planning des conducteurs est cruciale pour tenir les plus bas coûts. Ainsi, typiquement, les conducteurs partent en tournées européennes pour 2 mois. Entre deux tournées, ils retournent à leur base ou dans leur pays d'origine pour 2 à 3 semaines. Dans la plupart des cas, ce « repos » est déduit du contingent de congés payés.

Certaines grandes entreprises n'hésitent pas à acheter des appartements dorts dans les pays occidentaux afin d'y loger leurs conducteurs. Les moins chanceux peuvent passer plusieurs jours sur des parkings en attente de fret, même pendant des fêtes religieuses.

Le marché du travail est fluide et assez libéral. L'ancienneté des conducteurs est très basse. Les transporteurs roumains déplorent souvent le départ de leurs meilleurs conducteurs vers les pays de l'Ouest.

Comparatif du coût du personnel de conduite en France et en Roumanie, valeurs 2017			
	unité	France	Roumanie
Salaire brut (primes diverses et heures supplémentaires comprises) soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	29 544	5 062
Indemnités de déplacement et autres éléments de rémunération non soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	8 996	11 550
Taux de cotisations employeur (en % du salaire brut)*	%	30,3%	23,0%
Cotisations employeur en valeur absolue	€/an	8 952	1 164
Coût total annuel	€/an	47 492	17 777
Nombre de jours de travail effectif par an	j/an	216	231
Temps de conduite annuel	h/an	1 551	1 980
Kilométrage annuel		106 466	137 000
Coût de l'heure de conduite	€/h	30,62	8,98
Base 100 France		100	29
Coût kilométrique	€/km	0,45	0,13
Base 100 France		100	29

\* après les réductions Fillon en France.

Source : études CNR Europe

Pour le calcul des salaires, la prime kilométrique semble être la norme pour les conducteurs ayant un kilométrage stable. Sinon, les primes au voyage ou à la tournée sont aussi pratiquées. À la différence de la plupart des pays de l'Est, lorsque le conducteur est rémunéré au kilomètre, la part variable ne s'ajoute pas à un salaire fixe de base mais représente l'intégralité de sa rémunération. Son taux est de 0,11 euro/km. Le salaire net d'un conducteur atteint facilement 1 350 euros, soit plus du double du salaire moyen roumain.

En pratique, les fiches de paie officielles ne mentionnent aucune prime kilométrique mais comprennent des indemnités de déplacement de 35 €/jour pour 30 jours par mois. Malgré l'augmentation récente, et conséquente, du salaire minimum, les indemnités de déplacement, ni soumises aux cotisations ni à l'impôt sur le revenu, représentent toujours le double du salaire de base déclaré.

Le TRM roumain bénéficie pleinement de l'ouverture du pays et de son intégration au sein de l'Union européenne. Actuellement, le progrès économique semble souvent passer devant le progrès social. Cette évolution déséquilibrée se manifeste dans les conditions de travail des conducteurs qui acceptent des tâches difficiles contre une rémunération relativement importante. Le gouvernement multiplie les efforts en matière de politiques sociales, mais le pays étant parti de très loin, leurs effets ne se font pas encore sentir du côté occidental de l'Europe. En attendant, le pavillon routier continue son ascension dans le classement européen du TRM international passant de la 14<sup>ème</sup> position en 2010 à la 8<sup>ème</sup> position en 2015.