

ETUDES CNR EUROPE

Le TRM slovène - résumé

Version du 12 septembre 2014

Dans le cadre de ses études internationales, le CNR a décidé de réaliser une étude sur le TRM (transport routier de marchandises) slovène en raison de la situation particulière du pavillon de ce petit pays situé au cœur du transit entre l'Ouest et le Sud-Est de l'Europe. Menée dans une période de crise économique qui dure depuis 5 ans, l'étude vise à présenter l'économie du pays et à expliquer les forces et les faiblesses de son pavillon dans l'environnement très concurrentiel de l'Est de l'Europe.

Loin devant ses voisins de l'ex-Yougoslavie, doit-on considérer la Slovénie comme étant la 16^{ème} économie de l'Ouest ou la 1^{ère} de l'Est ? Le TRM slovène, en stagnation depuis le début de la crise économique de fin 2008, est-il durement fragilisé par la perte de compétitivité de l'économie slovène ? Une restructuration profonde serait-elle à l'origine de ses problèmes ?

Pour répondre à ces questions et informer les professionnels du secteur de TRM sur ce pays peu connu en France, le CNR a réalisé une étude de terrain en 2013/2014. L'étude comprend également une analyse détaillée des conditions et des coûts d'exploitation dans le secteur, aux conditions économiques de 2013.

L'étude complète réalisée en partenariat avec nos experts locaux du cabinet Moreus, Grzegorz Grzegory et Erika Petrlicicova, est consultable sur le site internet du CNR : 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.

Cadrage économique général

La Slovénie est un véritable carrefour économique, géographique et culturel. Surnommée « la Suisse de l'Est », elle est membre de l'Union européenne depuis 2004 et a été le premier NEM à adopter la monnaie unique. Son économie dépend fortement de ses exportations. Ses clients principaux étant l'Italie, l'Allemagne et l'Autriche, la conjoncture économique de ces partenaires impacte directement l'économie slovène.

Au niveau des infrastructures, elle semble être le pays le mieux desservi de la région. Deux corridors européens passent par le pays qui contrôle une partie des transports entre les pays de l'Ouest et les anciens pays de la Yougoslavie, la Bulgarie, la Grèce et la Turquie. En d'autres termes, c'est un trait d'union entre les principaux marchés de consommation et des pôles de production importants en Europe.

En ce qui concerne le PIB, le pays a atteint 83 % de la moyenne européenne. Sa population est jeune et connaît un fort taux d'emploi. Le système d'éducation et d'apprentissage est soutenu par de multiples aides en cas d'embauche de jeunes. Ainsi, le chômage des jeunes baisse depuis 2007, tandis que le chômage général augmente sur la même période. Le problème de vieillissement de la population devrait gravement toucher le pays dans les années à venir. Le taux de fécondité est le plus faible en Europe. Ce phénomène est amplifié d'autant plus que le pays peine à attirer des migrants.

La Slovénie consacre 3 % de son PIB à la recherche et développement et vise stratégiquement à se concentrer dans des secteurs du tertiaire avec d'importantes valeurs ajoutées. Les investissements sont financés en grande partie par les voisins italiens et autrichiens. En revanche, cette stratégie économique qui semblait réussir jusqu'en 2007 est aujourd'hui en panne. Depuis le début de la crise, les IDE baissent, limitant le

développement économique dans les domaines de prédilection, tandis que les salaires augmentent pour se rapprocher du niveau des pays comme l'Espagne ou la Grèce après avoir dépassé celui du Portugal. La hausse du coût du travail, sans que le passage à l'économie développée à l'occidentale ne soit pleinement réalisé, provoque des délocalisations vers les pays plus à l'Est, notamment vers la Croatie voisine qui vient d'adhérer à l'Union européenne.

L'organisation et l'évolution de l'activité de TRM en Slovénie

Le TRM est une activité forte au sein de l'économie slovène et il est considéré comme étant un complément indispensable de l'industrie exportatrice. Les entreprises de transport sont aussi un symbole de l'ouverture de l'économie et de la réussite du nouveau système économique slovène basé sur le petit entrepreneuriat.

En termes d'activité, le TRM n'affiche plus les taux de croissance auxquels il était habitué avant 2008 mais il semble tout de même avoir bien résisté à la crise. En tonnes.kilomètres, le pavillon slovène avait en 2011 dépassé son précédent niveau record de 2008. Les chiffres ont un peu fléchi en 2012. Comparée à la France, la Slovénie réalise 11 fois moins d'activité de TRM que le pavillon français tandis que sa population est 32 fois moindre et son économie 57 fois plus petite que l'économie française. Particulièrement, en termes de TRM international, le pavillon slovène réalise presque autant d'activité que le pavillon français.

Evolution du TRM* des pavillons français et slovène							
Transport Total							millions de t.km
Pavillon	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
France	211 445	219 212	206 304	173 621	182 193	185 685	172 060
Slovénie	12 112	13 734	16 261	14 762	15 931	16 439	15 888
Transport National							millions de t.km
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
France	182 753	191 388	181 879	156 021	164 325	168 242	156 079
Slovénie	2 279	2 573	2 636	2 276	2 288	2 177	1 949
Transport International							millions de t.km
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
France	28 692	27 824	24 425	17 600	17 868	17 443	15 981
Slovénie	9 834	11 161	13 625	12 486	13 643	14 262	14 039

* en UE + Norvège + Suisse + Liechtenstein

Source : Eurostat

Un des points forts du secteur est son adaptabilité. En effet, il y a beaucoup de micro et petites entreprises dans le secteur du TRM. A l'instar des « autonomos » espagnols et des « padroncini » italiens, les artisans-conducteurs slovènes sont un facteur d'optimisation des moyens de transport et leur efficacité est reconnue dans la région. Grâce à leur réactivité et leurs coûts limités, ils concurrencent directement leurs voisins italiens. Ils sont souvent sous-traitants des entreprises italiennes qui ont tendance à se concentrer dans les activités logistiques. Selon les responsables administratifs du secteur, ces artisans-conducteurs seraient la clé de la réussite du pavillon slovène dans la mesure où ils assurent le passage du salariat à l'entrepreneuriat. Nombre de dirigeants d'entreprises de transport de grande taille seraient issus de ce processus socio-économique. Revers de la médaille, certaines entreprises n'hésitent pas à motiver vivement leurs salariés à adopter ce statut pour devenir « flexible et rentable ».

Les transporteurs slovènes bénéficient de facilités administratives pour l'obtention de la licence communautaire. Ils n'ont pas besoin de posséder un véhicule pour constituer une entreprise de transport, la

location d'un véhicule pouvant remplacer l'acquisition. De plus, les organisations professionnelles peuvent se porter garantes pour la capacité financière.

Sur le plan de la réglementation et des infrastructures routières, un grand effort de modernisation et d'intégration à l'Ouest a été fait en Slovénie, ce qui semble avoir soutenu l'activité internationale du pavillon en Europe. A contrario, au niveau social et dans l'organisation des transports, le pavillon slovène épouse bien les standards de l'Est.

Les conditions et coûts d'exploitation

Au premier regard, la structure de coûts d'une entreprise de TRM slovène se rapproche de celle des autres pays de l'Est de l'Europe. Typiquement, le kilométrage annuel moyen est très important et les postes de coûts liés à la main d'œuvre sont modérés.

Selon les entretiens réalisés avec des entreprises de transport, le coût kilométrique, hors coût de structure, ressort à - 26 % par rapport aux coûts observés en France par le CNR. Les principales divergences se trouvent au niveau du coût du conducteur et de celui de l'entretien-réparations. Le coût important de péages supporté par les entreprises slovènes et la consommation de carburant élevée sont en réalité des variables liées à la nature des principaux marchés du secteur, concentrés dans la région des Alpes.

Comparatif des conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, valeurs 2013			
	unité	France	Slovénie
Kilométrage annuel du véhicule	km	111 830	135 450
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	229	241
Ratio semi-remorque/tracteur		1,35	1,12
Coût d'un conducteur	€/an	46 862	24 033
Ratio conducteur/tracteur		1,07	1,05
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	13 777	13 713
Consommation moyenne aux 100 km	litres	33,4	35,7
coût unitaire du carburant, moyenne 2013*	€/litre	1,08	1,07
Coût du carburant	€/an	40 407	51 741
Pneumatiques	€/an	3 254	3 900
Entretien-réparations	€/an	8 689	4 800
Péages et vignette	€/an	8 828	13 500
Assurance (véhicule)	€/an	2 702	2 850
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	516	0
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		128 315	115 715
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,15	0,85
Base 100 France		100	74

*moyenne annuelle après récupération partielle des droits d'accises pour les deux pays

Source : études CNR Europe

Les réseaux de distribution de certains constructeurs n'étant pas suffisamment développés en Slovénie, les prix de vente des véhicules utilitaires neufs restent plus élevés que dans certains pays voisins. Afin de limiter le coût, les transporteurs slovènes ont souvent recours au prêt bancaire pour pouvoir acheter leur véhicule en Italie ou en Allemagne. Par conséquent, le mode de financement en crédit-bail, uniquement disponible en cas d'achat en Slovénie, est peu développé. Autre spécificité du pays, les transporteurs slovènes ne seraient pas soumis à la taxe à l'essieu¹ (ou autre taxe équivalente). En échange, ils ont interdiction d'utiliser le réseau national ou secondaire sur les axes où une autoroute existe. Les autoroutes sont payantes.

¹ Selon tous les acteurs slovènes rencontrés, la taxe à l'essieu n'existe pas, mais aucun texte réglementaire n'a pu être trouvé.

Conditions d'emploi et coût du personnel de conduite

La réglementation générale du travail prévoit une durée de travail de 8 heures par jour, soit 40 heures par semaine. Les heures supplémentaires sont limitées à 8 heures par semaine, 20 heures par mois et 180 heures par an et les congés payés sont de 4 semaines. Il y a 12 jours fériés officiels. En théorie, le volume de travail est limité à 2 020 heures par an. En revanche, les heures supplémentaires ne se trouvent sur aucune des fiches de paie récoltées lors des entretiens et les conducteurs bénéficient d'une dérogation aux règles générales qui leur permet de travailler plus, en ligne avec la réglementation européenne. Pourtant, leur volume de conduite est en moyenne 8 % en dessous de celui de leurs collègues de l'Est.

Le salaire minimum slovène est de 783,66 € et il n'y a pas de convention collective dans le secteur des transports. Les conducteurs sont souvent rémunérés légèrement au-dessus du salaire minimum. Comme tout salarié, ils touchent également une prime de vacances, parfois mensualisée, qui peut être considérée comme un 13^{ème} mois. La pratique de rémunération au kilomètre est prédominante avec un taux proche de 0,14 €/km. Officiellement, elle est souvent transcrite sur la fiche de paie sous forme de frais de déplacement.

Tandis que le volume du travail et le salaire brut des conducteurs évolue vers ce qui est observé dans les pays de l'Ouest de l'Europe, le gouvernement slovène fait des efforts pour limiter le coût du travail en baissant les cotisations employeur (actuellement 16,1 %) et en transférant une partie des charges au salarié. L'impôt sur le revenu est élevé. Au final, le coût de l'heure de conduite est évalué à 43 % du coût français, contre 35 % à 40 % pour les autres pavillons de l'Est de l'Europe.

Comparatif du coût du personnel de conduite en France et en Slovénie, valeurs 2013			
	unité	France	Slovénie
Salaire brut (primes diverses et heures supplémentaires comprises)	€/an	28 740	11 340
Indemnités de déplacement	€/an	8 724	10 868
Taux de cotisations employeur (en % du salaire brut)*	%	32,7%	16,1%
Cotisations employeur en valeur absolue	€/an	9 398	1 826
Coût total annuel	€/an	46 862	24 033
Nombre de jours de travail effectif par an	j/an	215	242
Temps de conduite annuel	h/an	1 546	1 840
Kilométrage annuel		104 514	129 000
Coût de l'heure de conduite	€/h	30,31	13,06
Base 100 France		100	43
Coût kilométrique	€/km	0,45	0,19
Base 100 France		100	42

* après les réductions Fillon en France.

Source : études CNR Europe

En conclusion, malgré le haut degré d'intégration de son pavillon au réseau européen et l'ouverture complète de l'économie slovène, le secteur du TRM semble bien suivre le modèle des pays de l'Est de l'Europe, affichant encore un volume de travail élevé. Le coût de personnel de conduite reste très modéré en dépit d'un salaire minimum relativement important au départ, mais en partie compensé par de faibles charges sociales. Les politiques volontaristes visant à ancrer le pays à l'Ouest ne manquent pas. La Slovénie est encouragée et soutenue au sein de l'Union européenne et au niveau du FMI et la Banque Mondiale pour finaliser sa transition économique.