

ETUDES CNR EUROPE

# Transport routier de marchandises slovène

## Résumé

Version du 1<sup>er</sup> avril 2019

Petit État du sud-est de l'Europe, la Slovénie jouit d'une position géographique stratégique de par son positionnement à la frontière de la Méditerranée, des Alpes et des Balkans. Cette place centrale lui permet d'entretenir des rapports privilégiés avec les pays de l'Europe de l'Ouest, notamment l'Italie, l'Autriche, l'Allemagne et, dans une moindre mesure, la France et le Benelux. Depuis son indépendance de la Yougoslavie en 1991, la Slovénie a entrepris un rapprochement avec l'Union européenne, qu'elle a intégré en 2004, et de la zone euro qu'elle a rejoint en 2007.

Sur le plan économique, la Slovénie a connu une récession importante à la suite de la crise économique mondiale en 2008, se caractérisant par une contraction du PIB en volume de 10 % entre 2009 et 2013. Ce n'est qu'en 2014 que le pays a enregistré un net rebond, se poursuivant entre 2015 et 2018.

En 2016, le transport routier de marchandises (TRM) slovène reste stable. La Slovénie se positionne à la 12<sup>e</sup> place des pavillons européens sur l'activité internationale totale et à la 7<sup>e</sup> place sur l'activité internationale entre pays tiers. Véritable carrefour économique et géographique avec deux corridors européens, surnommée « la Suisse de l'Est », la Slovénie peut contrôler une partie des transports entre les pays de l'Ouest et les anciens pays de la Yougoslavie, la Bulgarie, la Grèce et la Turquie.

Afin de mieux comprendre la place du pavillon slovène dans le paysage européen, le CNR a réalisé entre 2017 et 2018 une étude sur le TRM slovène. Elle a été menée en collaboration avec le cabinet d'études Visemont. La version complète 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 le service des études Europe au CNR.

### Cadrage économique et infrastructures de transport

La Slovénie bénéficie d'un marché ouvert où les opérateurs économiques commercent depuis longtemps avec les pays voisins, que ce soit avec les autres républiques de l'ex-Yougoslavie ou avec l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie. Son commerce extérieur est ainsi marqué par une dimension géographique régionale.

La croissance de son PIB, + 4,9 % en 2017, se maintient au-dessus de la moyenne européenne établie à + 2,4 %. Le taux de chômage est corrélé au cours de la croissance. Il diminue de façon continue depuis 2014 pour atteindre 6,6 % en 2017. Les prévisions pour 2018 s'annoncent également bonnes avec un taux de croissance évalué à + 5 % et un taux de chômage de 5,2 %. L'économie slovène semble retrouver progressivement sa situation d'avant-crise.

En ce qui concerne le fret, le transport routier reste prédominant, représentant près de 67 % du transport de fret intérieur du pays. La Slovénie dispose ainsi d'un réseau routier de bonne qualité favorable au développement du TRM. Des efforts sont également entrepris sur le ferroviaire et le maritime. 21,3 millions de tonnes de marchandises ont ainsi été transportées via le rail et 22,3 millions de tonnes de marchandises ont transité majoritairement par le port de Koper, plus grand port slovène, en 2017. Au niveau maritime, des travaux d'extension sont en cours pour accueillir des navires plus grands dans les ports slovènes. Des investissements sur le réseau ferroviaire sont également à l'étude dans la région.

## Évolution de l'activité du TRM en Slovénie

Le TRM slovène maintient son rang au sein des pavillons européens et poursuit sa progression à l'international.

En 2016, l'activité totale du TRM slovène enregistre une croissance de 4,5 %, taux se situant dans la moyenne de l'UE28 établie à 4,8 %. Près de 90 % de l'activité TRM est réalisée à l'international.

Evolution du TRM* des pavillons français et slovène										
Transport Total										millions de t.km
Pavillon	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	ratio t.km/PIB 2016
France	206 304	173 621	182 193	185 685	172 445	171 472	165 225	153 580	155 843	70
Slovénie	16 261	14 762	15 931	16 439	15 888	15 905	16 273	17 909	18 707	464
Transport National										millions de t.km
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	ratio t.km/PIB 2016
France	181 879	156 021	164 325	168 242	156 449	155 712	151 112	141 242	144 205	65
Slovénie	2 636	2 276	2 288	2 177	1 849	1 889	2 062	2 069	2 134	53
Transport International										millions de t.km
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	ratio t.km/PIB 2016
France	24 425	17 600	17 868	17 443	15 996	15 760	14 113	12 339	11 638	5
Slovénie	13 625	12 486	13 643	14 262	14 039	14 016	14 211	15 840	16 573	411

\* en UE + Norvège + Suisse + Liechtenstein

Source: Eurostat

Le pavillon slovène se démarque par l'activité entre pays tiers très développée, représentant à elle seule plus de 40 % de l'activité internationale du pavillon. Le cabotage réalisé par la Slovénie représente aussi près de 5 % de l'activité de son pavillon et il augmente de façon significative depuis 2013. Il constitue aujourd'hui une niche importante de développement. Les pays les plus cabotés par le pavillon slovène sont l'Allemagne, l'Italie, l'Autriche et la France, les principaux partenaires économiques du pays.

## Les conditions et coûts d'exploitation

Dans le cadre de ses études internationales, le CNR organise des entretiens avec des transporteurs locaux et des conducteurs afin d'estimer les conditions et les coûts d'exploitation et observer le marché. En 2017, le CNR a rencontré une dizaine de représentants d'entreprises lors d'entretiens en face à face et une vingtaine de conducteurs slovènes sur des parkings et aires de repos en Autriche et en Hongrie.

Comme observé lors de l'étude 2013, le pavillon slovène se distingue par une utilisation relativement intensive de ses véhicules, soit en moyenne 130 540 km pour 250 jours d'exploitation. Exceptionnellement, le kilométrage peut parfois dépasser les 150 000 km selon certains conducteurs interrogés.

En outre, la consommation de carburant a baissé de façon significative depuis 2013, passant de 35,7 litres aux 100 km à 30 litres aux 100 km. Ceci s'explique notamment par la présence plus importante de véhicules Euro VI dans la flotte des entreprises slovènes. Le poste carburant a de facto diminué, chutant de 51 741 €/an à 38 702 €/an, soit - 5,6 %/an sur 5 ans. Il convient aussi de rappeler que la Slovénie a mis en place un mécanisme

de remboursement partiel des droits d'accises en 2009. Le taux de remboursement partiel s'élève actuellement à 6,27 €/hl, portant ainsi le taux net des droits d'accises applicables au gazole professionnel à 40,63 €/hl.

Concernant les autres coûts d'exploitation, le coût annuel de détention d'un véhicule reste plus bas qu'en France, dû notamment à une utilisation plus intensive et plus longue des véhicules.

Le coût du conducteur n'a que peu évolué depuis la dernière étude de 2013, passant de 24 033 €/an à 24 646 €/an en 2018, soit une augmentation de + 0,5 %/an sur 5 ans.

Les coûts d'entretien-réparation sont particulièrement bas par rapport à ceux observés en France, 4 950 €/an en Slovénie contre 9 185 €/an en France. Ces coûts faibles s'expliquent principalement par des contrats de maintenance avantageux négociés dans le cadre du crédit-bail, mais aussi par les prix bas d'entretien pratiqués dans d'autres pays de l'ex-Yougoslavie comme la Croatie.

Les coûts des pneumatiques sont relativement faibles, compte tenu du kilométrage annuel réalisé. En moyenne, ce coût représente 4 000 €/an pour 130 500 kilomètres. Ce poste de coût est particulièrement difficile à calculer, les entreprises slovènes intègrent souvent le coût de montage dans les coûts d'entretien du véhicule et le rechapage dans les achats de services faisant partie des coûts de structure.

La Slovénie se distingue également des autres pays de l'UE et de l'OCDE en étant le seul État à ne pas appliquer la taxe à l'essieu. En contrepartie, les autoroutes sont payantes et obligatoires pour les poids lourds. Les transporteurs slovènes doivent donc s'acquitter d'un péage s'élevant à 0,428356 €/km pour un poids lourd de 40 tonnes à 5 essieux. Le poste péages retenu dans le profil ci-dessous correspond à une circulation dans les principaux pays traversés à savoir l'Italie, l'Allemagne, la France et l'Autriche.

<b>Comparatif des conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, valeurs 2018</b>			
	unité	<b>France</b> <i>Statistiques</i>	<b>Slovénie</b> <i>Simulation</i>
Kilométrage annuel du véhicule	km	115 320	130 540
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	229	250
Ratio semi-remorque/tracteur		1,44	1,07
Coût d'un conducteur	€/an	47 925	24 646
Ratio conducteur/tracteur		1,05	1,07
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	15 810	14 268
Consommation moyenne aux 100 km	litres	31,40	30,00
coût unitaire du carburant, moyenne 2018*	€/litre	1,0200	0,988
Coût du carburant	€/an	36 935	38 702
Pneumatiques	€/an	3 114	4 000
Entretien-réparations	€/an	9 185	4 950
Péages et vignette	€/an	10 016	13 900
Assurance (véhicule)	€/an	2 367	3 000
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	516	0
<b>Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)</b>		<b>128 264</b>	<b>105 191</b>
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,11	0,806
Base 100 France		100	72

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

Source : études CNR Europe

### 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 accord avec la réglementation européenne.

À l'instar de la plupart des pays de l'Est de l'Europe, il n'y a pas de convention collective dans le secteur du TRM slovène. Un salaire minimum national existe toutefois. Il était fixé à 804,96 € brut par mois en 2017. Il a été réévalué à 842,79 € brut par mois en janvier 2018, soit une hausse de 4,7 % en un an. Les conducteurs slovènes sont souvent rémunérés légèrement au-dessus du salaire minimum. Comme tout salarié, ils touchent également une prime de vacances, parfois mensualisée, qu'ils considèrent souvent comme un 13<sup>e</sup> mois.

Un changement dans les méthodes de calcul des salaires des conducteurs a été constaté. En 2013, les conducteurs étaient très majoritairement payés au nombre de kilomètres, aujourd'hui, ce mode de calcul ne fait plus l'unanimité auprès des transporteurs slovènes. La rémunération basée sur un salaire fixe complété d'indemnités de déplacement définies suivant la destination et le nombre de jours passés à l'étranger est de plus en plus répandue. Pour les conducteurs slovènes recevant un salaire fixe complété d'une part variable calculée au nombre de kilomètres parcourus, les taux appliqués se situent dans une fourchette allant de 9 à 12 centimes d'euro du kilomètre ; une concentration autour de 9 centimes d'euro par kilomètre a été observée.

Lors de la précédente étude, le CNR avait relevé les efforts du gouvernement slovène pour limiter le coût du travail en baissant les cotisations employeur et en transférant une partie des charges sur le salarié. Il convient de noter que le taux de cotisation employeur n'a pas évolué depuis, soit 16,1 % contre 22,1 % de cotisations salarié. Au final, l'heure de conduite n'a que peu augmenté depuis la précédente étude et représente toujours 44 % du coût français.

<b>Comparatif du coût du personnel de conduite en France et en Slovénie, valeurs 2018</b>			
	unité	<b>France</b> <i>Statistiques</i>	<b>Slovénie</b> <i>Simulation</i>
Salaires bruts (primes diverses et heures supplémentaires comprises) soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	30 552	11 640
Indemnités de déplacement et autres éléments de rémunération non soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	9 765	11 132
Taux de cotisations employeur (en % du salaire brut)*	%	30,9%	16,1%
Cotisations employeur en valeur absolue**	€/an	7607	1 874
Coût total annuel	€/an	47 925	24 646
Nombre de jours de travail effectif par an	j/an	218	233
Temps de conduite annuel	h/an	1 602	1 879
Kilométrage annuel		109 829	122 000
Coût de l'heure de conduite	€/h	29,92	13,12
Base 100 France		100	44
Coût kilométrique	€/km	0,44	0,20
Base 100 France		100	46

\* après les réductions Fillon en France

Source : études CNR Europe

\*\* CICE déduit pour la France

En conclusion, malgré le haut degré d'intégration de son pavillon au marché 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, produisant 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.