

ETUDES CNR EUROPE

Transport routier de marchandises slovaque

Résumé

Version du 18 juin 2018

État d'Europe centrale, la Slovaquie obtient son indépendance en 1993, actant la séparation du pays avec la République tchèque. Elle devient alors une République démocratique définie dans la constitution adoptée la même année. En 2004, la Slovaquie intègre l'Union européenne et la zone euro en 2009.

Son économie dispose d'un système financier solide lui ayant permis de résister à la crise économique mondiale de 2009 et à celle de la zone euro en 2012. Depuis son adhésion à l'Union européenne, la Slovaquie connaît une croissance économique soutenue et régulière.

Le transport routier de marchandises (TRM) slovaque est dynamique. Malgré la petite taille du pays et de son économie, son pavillon routier se positionne à la 12^e place des pavillons européens sur l'activité totale et à la 6^e place sur l'activité internationale. Il tire profit de la situation géographique avantageuse du pays. Véritable carrefour autoroutier, la Slovaquie a un accès direct aux autoroutes hongroises pour les déplacements vers le Sud et le Sud-est de l'Europe ainsi qu'aux marchés allemand, suisse et italien via l'Autriche.

Afin de mieux appréhender la nature des avantages compétitifs du pavillon slovaque ainsi que sa place dans le TRM européen, le CNR a mis à jour en 2017 son étude sur le TRM slovaque. Elle a été menée en collaboration avec le cabinet d'études VISEMONT Consulting. La version complète 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 le service des études Europe au CNR.

Cadrage économique et infrastructures de transport

Avec un marché de plus de 5 millions de consommateurs, la Slovaquie peut compter sur la demande intérieure pour booster sa croissance. Son économie est a fortiori une des plus ouvertes sur le commerce extérieur en Europe. Le pays tire avantage de son positionnement géographique, de ses infrastructures en nette amélioration et de sa main d'œuvre qualifiée comparativement peu cher. En définitive, la Slovaquie constitue un lieu privilégié pour les échanges commerciaux et les investissements. En 2016, les exportations de biens et services représentaient 94 % du PIB du pays.

La croissance du PIB, + 3,3 % en 2016, taux confirmé en 2017, se maintient au-dessus de la moyenne européenne. Le taux de chômage, bien qu'encore élevé, connaît une nette amélioration et passe en 2016 sous la barre des 10 %. Cette tendance se confirme en 2017 avec un taux chutant à 8,1 %. Des disparités persistent cependant entre les régions. Les inégalités restent fortes entre Bratislava à l'Ouest, très développée, et les régions du centre et de l'Est. Les fonds européens déployés tentent de réduire ces écarts.

En matière d'infrastructures, avec 43 414 kilomètres de routes, le réseau routier reste prédominant dans le pays. Depuis 2006, la part des transports par voie ferroviaire et fluvial décroît au profit du transport routier. Dans un souci de modernisation du réseau, de nombreux investissements sont engagés dans le cadre du projet de réseau transeuropéen de transport. C'est le cas de l'autoroute D1 reliant Bratislava à la frontière Est et passant par la ville de Zilina, important pôle industriel proche de la Pologne et de la République tchèque. Concernant les autres modes de transport, le réseau ferroviaire slovaque est vieillissant mais représente toutefois près de 20 % du

transport de fret, proportion supérieure à la moyenne européenne. Le transport par voies navigables est quant à lui marginal.

Evolution de l'activité du TRM en Slovaquie

Le TRM slovaque maintient son rang au sein des pavillons européens et poursuit sa progression à l'international avec une croissance annuelle moyenne de +3,59 % sur 8 ans.

En 2016, selon les dernières statistiques disponibles, l'activité totale du TRM slovaque enregistre un taux de croissance de 8 % sur un an alors que celle de l'UE28 n'augmente que de 4,6 %. L'activité nationale du pavillon slovaque reste faible, moins de 16 % de son activité TRM totale, et tend à diminuer entre 2008 et 2016. Près de 85 % de l'activité TRM est ainsi réalisée à l'international.

Evolution du TRM* des pavillons français et slovaque										
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
Slovaquie	29 276	27 705	27 575	29 179	29 693	30 147	31 358	33 540	36 139	445
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
Slovaquie	6 319	5 519	5 198	4 906	5 073	4 566	5 094	5 245	5 697	70
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
Slovaquie	22 957	22 187	22 377	24 272	24 620	25 581	26 265	28 295	30 441	375

* en UE + Norvège + Suisse + Liechtenstein

Source: Eurostat

L'activité de cabotage connaît une croissance rapide entre 2008 et 2016 avec un taux de croissance annuel moyen de près de 24 %. Dans le classement européen 2016 établi par le CNR, la Slovaquie se positionne à la 8^e place des pays caboteurs. Cette activité représente ainsi 4 % de l'activité TRM totale du pavillon. Les pays les plus cabotés par le pavillon slovaque sont l'Allemagne, l'Italie et la France.

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 onze représentants d'entreprises dans leurs locaux et dix-neuf conducteurs slovaques sur des parkings en dehors du pays.

L'implantation en Slovaquie de filiales d'un grand nombre d'entreprises de TRM originaires des pays de l'Ouest de l'Europe s'intensifie depuis la dernière étude du CNR réalisée en 2011. Ces entreprises confient à leurs filiales la part internationale des flux générés par leurs clients dans leur pays d'origine. Les transporteurs slovaques se plaignent alors de l'arrivée de ces investisseurs étrangers et notamment de ces filiales qui auraient tendance à facturer les prix de l'Ouest, à proposer des salaires plus élevés que ceux proposés sur le marché slovaque et à capter la plupart des conducteurs qualifiés. Par effet de ricochet, les transporteurs slovaques font état de certaines difficultés dans l'embauche de conducteurs. Pour pallier ce manque de conducteurs, ils n'hésiteraient pas à proposer aux conducteurs ukrainiens et hongrois des salaires plus intéressants que dans leur pays d'origine pour les attirer en Slovaquie.

Le coût du conducteur a de fait progressé en Slovaquie mais reste bien moins élevé qu'en France. En 6 ans, le coût a augmenté de + 3 % par an.

Comparatif des conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, valeurs 2017			
	unité	France	Slovaquie
Kilométrage annuel du véhicule	km	114 100	142 000
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	230	257
Ratio semi-remorque/tracteur		1,40	1,30
Coût d'un conducteur	€/an	47 758	27 934
Ratio conducteur/tracteur		1,06	1,10
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	15 261	12 294
Consommation moyenne aux 100 km	litres	31,5	31,3
coût unitaire du carburant, moyenne 2017*	€/litre	0,9108	0,889
Coût du carburant	€/an	32 737	39 495
Pneumatiques	€/an	3 195	4 120
Entretien-réparations	€/an	8 786	5 300
Péages et vignette	€/an	9 624	16 300
Assurance (véhicule)	€/an	2 248	2 980
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	516	1 738
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		122 990	112 954
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,08	0,795
Base 100 France		100	74

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

Source : études CNR Europe

Comme lors de l'étude 2011, le pavillon slovaque se distingue par une utilisation intensive de ses véhicules, atteignant plus de 140 000 kilomètres pour 257 jours d'exploitation.

La pratique en matière d'achat de carburant a évolué depuis la précédente étude du CNR. En 2011, les transporteurs indiquaient ne pas posséder de cuve et se procurer du carburant dans les pays voisins où les prix sont moins élevés. L'étude 2017 fait apparaître des pratiques différentes dans la gestion des achats. Les grandes entreprises slovaques déclarent ainsi s'approvisionner à plus de 80 % sur le marché slovaque grâce à l'achat de carburant en gros, stocké en cuve. A contrario, les plus petites continuent à privilégier l'achat de carburant à l'étranger à hauteur de 70 %. En définitive, selon les calculs du CNR, 64 % du carburant est acheté en Slovaquie au prix cuve de 0,89 €/litre, 6 % est acheté à la pompe et 30 % acheté à l'étranger pour un coût moyen estimé à 0,875 €/litre. In fine, le coût moyen d'un litre de carburant est évalué à 0,8886 euro. Le coût du carburant reste bien supérieur aux prix observés chez ses voisins à l'Est comme en Pologne ou en Hongrie.

L'achat de pneumatiques évolue également en Slovaquie. Les propositions de forfaits kilométriques des fournisseurs de pneumatiques deviennent de plus en plus intéressantes. Les transporteurs slovaques se soucient en effet d'avoir des coûts fixes sur ce poste tout en optimisant la qualité. Le forfait de pneumatiques le plus souvent mentionné par les entreprises est estimé à 4 centimes d'euro par kilomètre parcouru.

Les coûts de l'entretien-réparations sont plus bas en Slovaquie qu'en France (5 300 €/an contre 8 786 €/an). Les entreprises slovaques souscrivent majoritairement à des contrats d'entretien dans le cadre de contrats de leasing.

Enfin, un des plus gros postes de coût reste les péages et vignette qui s'élève à 16 300 €/an, un montant en forte augmentation depuis 2010. Deux raisons expliquent cette hausse sensible : la multiplication des pays visités ayant adopté la taxe kilométrique à l'instar de la Slovaquie et l'augmentation généralisée des tarifs. Coût auquel il faut également ajouter le prix de l'Eurovignette pour des itinéraires qui traversent fréquemment les Pays-Bas et le Luxembourg.

La taxe à l'essieu, revue le 1^{er} janvier 2015, est dorénavant définie au niveau national et collectée par le ministère des Finances. Elle est progressive avec l'âge du poids lourd. Elle s'élève à 1 738 €/an pour un poids lourd de 40 tonnes de 4 ans contre 516 €/an en France. A noter que la disposition permettant aux véhicules ne circulant pas sur le territoire slovaque pendant toute l'année d'être exemptés de la taxe à l'essieu n'existe plus. La taxe à l'essieu est généralisée à l'ensemble des véhicules routiers à moteur.

Conditions d'emploi et coût du personnel de conduite

Comme dans la plupart des pays de l'Est de l'Europe, il n'existe pas de convention collective dans le secteur du TRM slovaque. Un salaire minimum national de base est toutefois fixé. Il s'établissait à 435 € brut par mois en 2017. Il a été réévalué à 480 € brut par mois le 1^{er} janvier 2018, soit une hausse de 10,34 % en un an. En l'absence de convention collective qui pourrait servir à définir un salaire brut selon les métiers, la loi slovaque prévoit une classification selon le degré de responsabilité. Sur les six niveaux de difficulté existants, les conducteurs sont positionnés au deuxième échelon. Le salaire minimum ainsi fixé pour la profession s'établit à 576 € brut par mois en 2018.

Concernant la rémunération des conducteurs, les mentalités ont évolué depuis la dernière étude CNR de 2011, notamment avec la pression des pays de l'Ouest. Bien que la rémunération mensuelle soit toujours présentée sous la forme d'une part fixe complétée d'une part variable, la première progresse et avoisine dorénavant les 800 € brut/mois dans la région de la capitale et descend à 650 € brut/mois dans les régions de l'Est du pays. Quant à la part variable, qui était quasi exclusivement basée sur le kilométrage du conducteur en 2011, elle est plus fréquemment composée en 2017 d'indemnités journalières, à hauteur de 50 à 65 euros par jour de travail effectif, qui viennent remplacer progressivement les indemnités kilométriques. Pour les quelques cas observés conservant l'ancien système, l'indemnité kilométrique est estimée à 10 centimes d'euro par kilomètre parcouru.

A ceci il convient d'ajouter un certain nombre de primes allouées en fonction de la qualité du travail du conducteur (prime de Noël, prime de non-accident, prime de week-end, ...). Les entreprises déclarent que le plus grand atout de leurs conducteurs est la flexibilité tant au niveau des heures de travail qu'au niveau du calcul des salaires.

Comparatif du coût du personnel de conduite en France et en Slovaquie, valeurs 2017			
	unité	France	Slovaquie
Salaire brut (primes diverses et heures supplémentaires comprises) soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	29 544	11 040
Indemnités de déplacement et autres éléments de rémunération non soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	9 114	13 008
Taux de cotisations employeur (en % du salaire brut)*	%	30,8%	35,2%
Cotisations employeur en valeur absolue	€/an	9 100	3 886
Coût total annuel	€/an	47 758	27 934
Nombre de jours de travail effectif par an	j/an	217	234
Temps de conduite annuel	h/an	1 580	1 980
Kilométrage annuel		107 642	128 800
Coût de l'heure de conduite	€/h	30,23	14,22
Base 100 France		100	47
Coût kilométrique	€/km	0,44	0,24
Base 100 France		100	54

* après les réductions Fillon en France.

Source : études CNR Europe

D'après les calculs du CNR, le coût d'une heure de conduite d'un conducteur slovaque avoisine 14,22 €, soit 47 % du coût d'un conducteur français. La part des cotisations employeur est plus élevée en Slovaquie qu'en France : 35,2 % contre 30,8 %, mais ne représente en valeur absolue que 3 886 €/an contre 9 100 €/an pour un conducteur français, car appliqué sur une assiette faible, pesant moins de la moitié du revenu. Au final, le coût kilométrique d'un conducteur slovaque demeure bas, soit 54 % du coût kilométrique de son homologue français.

Pour conclure, la Slovaquie conserve son rang sur le marché du transport routier de marchandises en Europe. Le TRM slovaque est toutefois en concurrence directe avec ses voisins polonais et hongrois. Il peut néanmoins s'appuyer sur la compétitivité de son pavillon au niveau des prix. Ses avantages compétitifs, à savoir un coût de l'heure de conduite restant faible, 14,22 €/h tout compris et un kilométrage annuel par véhicule important, lui ont permis de se faire une place à l'international.