

ETUDES CNR EUROPE

Le TRM espagnol - résumé

Version du 10 mars 2016

L'Espagne a été l'un des pays européens les plus touchés par la crise économique de 2008. Le pays, qui s'est rapidement développé vers la fin du 20^{ème} siècle, suite à son adhésion à l'Union européenne en 1986, a su atteindre un niveau économique et social proche de ses voisins de l'Europe occidentale. Positionné comme un centre de production industrielle et agricole, l'Espagne s'approvisionne en matières premières et produits intermédiaires et exporte des produits finis notamment alimentaires. Son pavillon, bien que relativement excentré en raison de sa situation géographique, s'est longtemps imposé comme une composante majeure du TRM européen, notamment à l'international.

Au cours de la dernière décennie, le pavillon espagnol, qui est devenu de moins en moins compétitif face à ses concurrents de l'Est de l'Europe sur l'activité de TRM à l'international, a aussi vu sa demande intérieure et extérieure baisser comme premier effet de la crise économique de 2008. Depuis, des mesures ont été prises au niveau national et l'économie espagnole semble avoir retrouvé la croissance. La dernière étude CNR sur le pavillon espagnol, réalisée courant 2010, soulignait l'état fragile du secteur du TRM et une profession en quête de baisses de coûts pour s'adapter à l'environnement économique encore en crise.

Où en est aujourd'hui le pavillon espagnol ? Les dommages de la crise ont-ils été réparés ? Quelles sont les mesures essentielles qui ont été prises ? Pour répondre à ces questions et mettre à jour son étude du TRM espagnol de 2010, le CNR a réalisé une nouvelle étude complète entre les mois de mai et de décembre 2015.

Cette version 2015 de l'étude du TRM espagnol a été réalisée en partenariat avec l'expert en transports Philippe Auquier du cabinet d'études Conseil Energie et Transports. Elle 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 et infrastructures de transport

Après Franco, l'économie espagnole a longtemps bénéficié d'un marché intérieur dynamique et d'une économie ouverte, orientée vers les exportations dont le taux de croissance battait des records en Europe. Toutefois, ces performances masquaient d'importants déséquilibres, spécifiquement dans le domaine du BTP et des finances. Il s'en est suivi une sévère récession après 2008. Le PIB a diminué de 7 % entre 2007 et 2013, le chômage s'est envolé à 27 % de la population active et la dette publique a atteint 93 % du PIB. Le financement de la dette n'a été possible qu'à des taux élevés aggravant la situation. Le pays est officiellement sorti du programme d'aide européen le 22 janvier 2014, grâce à des mesures socialement et économiquement difficiles, telles le sauvetage et la refonte du secteur bancaire, la réduction du déficit public et une « dévaluation interne », entraînant la baisse des salaires. Fin 2015, année du retour de la croissance forte et de la baisse du chômage, le taux de croissance espagnol a atteint 3,2 % et le chômage a baissé à 20,8 %.

En matière d'infrastructures de transport, l'Espagne est souvent citée en exemple. Le maillage autoroutier et ferroviaire du pays semble aussi abouti que dans d'autres pays occidentaux. Avec 14 701 km d'autoroutes à péage et de voies rapides et près de 2 300 km de lignes ferroviaires à grande vitesse, l'Espagne est l'un des leaders dans le domaine en Europe. Elle dispose également de ports de taille internationale : Algésiras, Barcelone, Valence et Bilbao. En matière d'énergie, le pays a récemment fait le pari d'investir dans les énergies renouvelables, notamment l'énergie solaire, dont les principales installations à grande échelle ont été mises en service au cours des cinq dernières années.

En matière logistique, le développement est plus en retrait. Hormis les centres logistiques autour des zones industrielles, des grandes villes ou des principaux ports, le pays semble toujours avoir besoin d'une politique coordonnée des pouvoirs publics et du secteur privé pour une meilleure intégration de la filière logistique.

Evolution de l'activité et organisation du TRM en Espagne

La baisse d'activité du pavillon espagnol atteint -25 % entre 2007 et 2013. En 2014, avec 3 000 millions de t.km de plus, le pavillon enregistre sa première hausse d'activité depuis le début de la crise. Selon les estimations provisoires des organisations professionnelles, la barre des 200 000 millions de t-km devrait être à nouveau franchie fin 2015.

En détail, c'est surtout le TRM national qui a été touché par cette importante baisse. A l'international, les transporteurs espagnols ont su trouver des marchés alternatifs sur la période 2007-2014. Ainsi, la baisse du TRM international bilatéral due au ralentissement du commerce externe du pays a été compensée par le transport entre pays tiers dont le volume a doublé. Au final, grâce à cet ajustement, le TRM international semble avoir retrouvé son niveau d'avant-crise.

Evolution du TRM* des pavillons français et espagnol								
Transport Total								millions de t.km
Pavillon	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
France	219 212	206 304	173 621	182 193	185 685	172 445	171 472	165 225
Espagne	258 875	242 983	211 895	210 068	206 843	199 209	192 597	195 767
Transport National								millions de t.km
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
France	191 388	181 879	156 021	164 325	168 242	156 449	155 712	151 112
Espagne	190 611	175 184	151 060	146 194	142 323	133 368	126 997	128 157
Transport International								millions de t.km
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
France	27 824	24 425	17 600	17 868	17 443	15 996	15 760	14 113
Espagne	68 264	67 799	60 835	63 874	64 520	65 841	65 600	67 610

* en UE + Norvège + Suisse + Liechtenstein

Source : Eurostat/rce : Eurostat

Concernant l'organisation du secteur, le TRM espagnol compte quelque 110 000 entreprises et près de 210 000 véhicules de plus de 3,5 tonnes. L'existence des transporteurs individuels, appelés « autonomos », est une caractéristique importante du secteur. En effet, les entretiens auprès des entreprises ont démontré que certaines grandes enseignes du TRM ont opté pour l'externalisation totale des prestations de traction, se consacrant à l'organisation des transports et à la logistique. Le souci de pouvoir s'adapter à des chocs est partagé par la plupart des professionnels, tant au niveau de la recherche de clients que dans la gestion du personnel. Ainsi, la sous-traitance est de rigueur. En cas de forte activité saisonnière, les transporteurs espagnols n'hésitent plus à embaucher temporairement des travailleurs venus de l'Est, sous contrat espagnol.

En 2010, l'étude du CNR sur le TRM espagnol avait mis en avant le phénomène de l'embauche des conducteurs roumains dans des conditions économiques et sociales dégradées comme première réponse aux effets de la crise. Ce phénomène avait conduit le CNR à élaborer un profil « low-cost » spécifique. En 2015, les quelques conducteurs de l'Est toujours présents font désormais partie intégrante du système, égaux à leurs collègues espagnols sur les conditions d'emploi et de rémunération. Le choc de la crise semble absorbé grâce notamment aux efforts du gouvernement pour contenir, voire baisser, le coût du travail et fluidifier le marché. En revanche, les salariés ont dû accepter des sacrifices au niveau de leurs salaires et de leurs droits.

Les principales organisations professionnelles espagnoles sont la CETM et l'ASTIC. L'Association de transporteurs autonomes (ATA) joue également un rôle important. Les formes d'entreprises sont les mêmes qu'en France. On trouve en Espagne plus de 400 coopératives dans le TRM regroupant souvent un nombre important de conducteurs autonomes. Afin de promouvoir la concentration du secteur, l'Etat demande depuis 2007 aux nouvelles entreprises de TRM de posséder au moins 3 véhicules d'un âge moyen inférieur ou égal à deux ans et d'une capacité globale (PTAC) de 60 tonnes minimum. Les conducteurs souhaitant démarrer une activité en tant que « autonomo » reprennent donc une entreprise dont la création est antérieure à 2007.

Les conditions et coûts d'exploitation

Les données suivantes sur les conditions et coûts d'exploitation d'une entreprise type du TRM en Espagne sont issues des entretiens avec les transporteurs installés dans diverses provinces du pays et les conducteurs locaux. Ces résultats sont ensuite comparés aux observations du CNR en France.

En Espagne, l'exploitation du matériel roulant est fortement influencée par l'activité économique présente dans la région concernée et la saisonnalité de cette activité. Les transporteurs privilégient la flexibilité de l'offre dans leur organisation. La variable d'ajustement, dans ce contexte, est la sous-traitance aux conducteurs indépendants. Ces derniers, souvent regroupés en coopératives, facturent leurs prestations de services sous la forme d'un forfait fixe par trajet.

Quant à l'utilisation de leur propre parc de véhicules, les entreprises essaient de le rentabiliser au maximum et de ne pas surinvestir dans les remorques ou semi-remorques. Le kilométrage et le nombre de jours d'exploitation élevés des véhicules démontrent cette pratique. A l'instar d'autres pavillons, le recours à des conducteurs « joker » est généralisé.

Parmi les postes de coûts, la détention du véhicule est en dessous de ce qui est observé en France malgré les taux d'intérêt plus élevés en Espagne. L'écart provient de la durée de conservation des véhicules plus longue qu'en France. Le coût des pneumatiques et celui des péages sont directement impactés par l'utilisation intensive de véhicules. En revanche, en dépit des baisses récentes des prix de l'assurance des véhicules, ce poste de coût demeure au-dessus du niveau français.

Un véhicule espagnol roule en moyenne 30 000 km par an de plus qu'en France. La consommation moyenne des véhicules est dans les standards de ce qui est souvent observé en Europe pour les pavillons très présents à l'international. Les prix du carburant, après récupération partielle des droits d'accises dans les deux pays, sont plus faibles en Espagne. En revanche, peu d'entreprises espagnoles investissent dans une cuve. La plupart privilégie un contrat avec un distributeur de leur choix pour leurs approvisionnements à travers l'Europe. Ces derniers commercialisent souvent un package comprenant des services de récupération de la TVA, de récupération partielle des droits d'accises ou de réservation de ferries en contrepartie de prix attractifs sur le carburant.

La taxe à l'essieu est moins onéreuse en Espagne mais celle-ci est complétée par d'autres taxes de type provincial ou régional.

Comparatif des conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, valeurs 2015			
	unité	France	Espagne
Kilométrage annuel du véhicule	km	114 970	145 403
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	230	259
Ratio semi-remorque/tracteur		1,38	1,25
Coût d'un conducteur	€/an	46 744	37 892
Ratio conducteur/tracteur		1,07	1,07
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	14 694	14 083
Consommation moyenne aux 100 km	litres	32,1	31,0
coût unitaire du carburant, moyenne 2015*	€/litre	0,914	0,889
Coût du carburant	€/an	33 724	40 082
Pneumatiques	€/an	3 219	3 800
Entretien-réparations	€/an	8 692	5 500
Péages et vignette	€/an	9 036	15 200
Assurance (véhicule)	€/an	2 239	2 600
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	516	1 010
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		122 136	122 820
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,06	0,84
Base 100 France		100	80

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

Source : études CNR Europe

Conditions d'emploi et coût du personnel de conduite

La crise économique de 2008 et le changement de gouvernement dans la période qui a suivi a conduit à une restructuration du marché du travail en Espagne. Par souci de flexibilité, le licenciement des salariés a été facilité et leurs salaires revus à la baisse. Les indemnités de licenciement ont aussi été réduites et plafonnées.

Le salaire minimum de droit commun est de 649 €/mois sur 14 mois. Mais concernant le salaire des conducteurs, une très grande diversité est observée en raison de la profusion de conventions collectives, au nombre de 54, soit une par province. Bien que certaines soient caduques du fait du dépassement du délai de renégociation, les conventions collectives provinciales du secteur du TRM fixent le salaire de base des conducteurs, le montant de la prime d'ancienneté, d'une autre prime appelée « majoration conventionnelle », des primes annuelles (les 13^{ème} et 14^{ème} mois), leur mode et dates de paiement, d'autres primes ou gratifications exceptionnelles et les montants des indemnités de déplacement. Entre les provinces, la rémunération conventionnelle d'un conducteur peut donc varier du simple au double.

En ce qui concerne les conditions de travail, les conventions collectives ne prévoient pas de majoration automatique pour les heures de nuit ou de travail du dimanche et des jours fériés. Ces temps de travail sont généralement compensés par des heures ou jours de récupération ou par des gratifications exceptionnelles. La durée de travail légale fixée par les conventions collectives est comprise entre 1 684 et 1 826 heures. La majoration des heures supplémentaires n'est plus obligatoire depuis la mise en place des dernières réformes sur le droit du travail. Le nombre de jours fériés, entre 14 et 17 jours, dépend de la région ou de la communauté autonome du lieu d'implantation de l'entreprise. Les salariés bénéficient d'un minimum de 22 jours de congés payés. En plus des contrats de base, CDI ou CDD, il existe un troisième type de contrat de travail appelé « contrat fixe discontinu » qui permet à l'entreprise de libérer un salarié pendant une période prédéfinie. Par exemple, en cas de forte saisonnalité, les salariés peuvent être embauchés pour 9 mois par an. Pendant les 3 mois restants de l'année, ils peuvent travailler ailleurs ou se mettre au chômage avant de retourner à leur poste initial.

Le calcul de salaires suit un schéma habituellement fondé sur un salaire de base proche du minimum conventionnel accompagné de diverses primes. A l'international, le salaire est souvent complété par des frais de déplacement journaliers, calculés en fonction du nombre de jours de travail effectif à l'étranger ou par des primes kilométriques. D'ailleurs, les primes kilométriques s'institutionnalisent. Elles commencent à être reconnues dans certaines conventions collectives. Elles peuvent servir de compensation pour les heures supplémentaires ou de nuit.

Comparatif du coût du personnel de conduite en France et en Espagne, valeurs 2015			
	unité	France	Espagne
Salaire brut (primes diverses et heures supplémentaires comprises) soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	29 136	19 878
Indemnités de déplacement et autres éléments de rémunération non soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	8 780	10 738
Taux de cotisations employeur (en % du salaire brut)*	%	30,3%	36,6%
Cotisations employeur en valeur absolue	€/an	8 828	7 275
Coût total annuel	€/an	46 744	37 892
Nombre de jours de travail effectif par an	j/an	215	242
Temps de conduite annuel	h/an	1 544	1 941
Kilométrage annuel		107 449	135 891
Coût de l'heure de conduite	€/h	30,27	19,52
Base 100 France		100	64
Coût kilométrique	€/km	0,44	0,28
Base 100 France		100	64

* après les réductions Fillon en France.

Source : études CNR Europe

Cinq ans après la dernière étude du CNR sur le TRM espagnol, cette nouvelle enquête montre que les réformes sociales ont permis au secteur de contenir le coût du conducteur tout en augmentant la productivité. Ainsi, le pavillon espagnol s'adapte à la nouvelle donne économique, tant au niveau organisationnel qu'au niveau de la gestion des coûts, et résiste à l'international malgré la forte concurrence des pays de l'Est de l'Europe. Néanmoins, l'arrivée des beaux jours semble encore suspendue au retour d'une demande en hausse.