

ETUDES CNR EUROPE

Le TRM polonais - résumé

Version du 9 mars 2012

Profitant de l'entrée du pays dans l'Union Européenne depuis mai 2004, le TRM polonais s'est rapidement ouvert au marché européen, a modernisé sa flotte et est devenu en l'espace de quelques années un concurrent redoutable pour tous les pavillons de l'Union. Elle défie aujourd'hui ses partenaires européens non seulement sur les marchés internationaux mais aussi sur leur marché national.

Selon les statistiques Eurostat, reprises et publiées par le CNR au mois de septembre 2011, la Pologne collectionne les superlatifs : évolution record de son activité en 2010 (+16,7 %), deuxième pavillon européen après l'Allemagne et devant l'Espagne et la France, premier dans le TRM international toutes catégories confondues et premier caboteur en Europe. Ainsi, sa conquête du marché européen de transport routier de marchandises suscite bien des envies mais également de nombreuses interrogations.

Etant donné qu'au niveau réglementaire les pavillons européens sont logés à la même enseigne, la façon dont le pavillon polonais a réussi à se différencier des autres pavillons de tailles comparables mérite une étude approfondie de ses conditions économiques. Est-ce une fiscalité avantageuse, des coûts d'exploitation maîtrisés ou certaines distorsions de concurrence qui se trouvent à l'origine de cette réussite ?

Afin de répondre à cette question et présenter le TRM polonais aux transporteurs français, le CNR a décidé de lui consacrer une étude qui a été réalisée en partenariat avec le cabinet d'études VCI. L'étude complète de 60 pages est disponible sur le site internet du CNR : www.cnr.fr rubrique Etudes CNR Europe. Le présent document propose une synthèse en soulignant les points importants de l'étude et en les comparant au TRM français. Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez joindre M. Anil Ugurlu au CNR, a-ugurlu@cnr.fr.

Cadrage économique

La Pologne est le seul pays européen qui a connu un taux de croissance positif en 2009 (+1,1 % contre une moyenne de -4,8 % pour l'UE) lors de la crise économique. Son économie est en pleine expansion grâce à un secteur privé dynamique et des investissements directs étrangers qui affluent dans le pays depuis une dizaine d'années. Son secteur bancaire est stable et n'est pas très exposé au risque de *subprimes*.

L'industrie polonaise se développe. Néanmoins, le pays affiche toujours un déficit commercial. Ceci résulte du fait que la Pologne importe des produits à plus forte valeur ajoutée que ceux qu'elle exporte. Son premier partenaire commercial est l'Allemagne. Cette dernière absorbe 23,0 % des exportations polonaises et fournit 20,9 % de ses importations.

Côté infrastructures, la croissance soutenue du pays nécessite sans cesse des investissements publics dans tous les domaines. Les routes existantes sont largement insuffisantes et saturées. Le pays est dépourvu d'un réseau autoroutier complet et chaque étape de la construction des principales autoroutes, A1 et A2, est largement politisée. La construction des parties manquantes de l'autoroute A2 (Varsovie - Allemagne, axe horizontal), financée par les fonds européens, a été confiée à un consortium chinois qui a abandonné le projet. Celle de l'autoroute A1 (Gdansk – Lodz – République tchèque, axe vertical) n'avance pas plus vite. Plusieurs problèmes de conception ont été découverts, menant à la rupture du contrat de partenariat public-privé. Par la suite, la construction a été confiée de nouveau à la même société. Par conséquent, quelques tronçons existants et privatisés demeurent isolés. Côté réseau ferroviaire, héritage de l'ère communiste, il est dense, bien organisé

et exploité. L'activité de transport ferroviaire de fret est 60 % plus importante qu'en France. Le transport maritime polonais, qui souffre d'infrastructures vieillissantes, se concentre autour du port de Gdansk.

Afin d'accroître la mobilité de la main d'œuvre et d'améliorer sa compétitivité, la Pologne a décidé de réaliser en priorité ses investissements en infrastructures. Le pays bénéficie d'un volume substantiel de fonds structurels et de fonds de cohésion de l'UE inscrits dans son programme de 2007-2013.

Données de cadrage 2010

	Français	Polonais	unité
TRM réalisé en UE par le pavillon national	182 193	210 846	millions de t.km
Transport ferré de marchandises (intérieur)	29 952	48 705	millions de t.km
Entreprises du secteur TRM*	36 286	74 645	
Tracteurs routiers du secteur TRM*	211 918	201 282	
Semi-remorques de CU de plus de 20t*	313 000	236 356	
Camions porteurs de CU de 15t et plus*	45 718	26 843	

*2009

Quant au TRM polonais, deuxième en t-km en Europe, il profite de sa position géographique entre l'Est et l'Ouest de l'Europe, d'un coût de main d'œuvre peu élevé, de l'ouverture du marché de transport européen, et plus récemment du cours du zloty polonais, déprécié par rapport à l'euro et donc favorable aux exportations. La majorité de l'activité du TRM polonais est internationale, celle-ci a été multipliée par 3 entre 2004 et 2010.

Evolution du TRM des pavillons français et polonais

Transport Total								millions de t-km
Pavillon	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
France	212 201	205 284	211 445	219 212	206 304	173 621	182 193	
Pologne	102 807	111 826	128 315	150 879	164 930	180 742	210 846	
Transport National								millions de t-km
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
France	179 183	177 331	182 753	191 388	181 879	156 021	164 325	
Pologne	58 825	60 940	59 420	65 769	71 917	79 207	86 154	
Transport International								millions de t-km
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
France	33 018	27 954	28 692	27 824	24 425	17 600	17 868	
Pologne	43 982	40 886	68 895	85 110	93 013	101 534	124 692	

Source : Eurostat

* en UE + Norvège + Suisse + Liechtenstein

L'organisation du secteur de TRM en Pologne

Le nombre d'entreprises de TRM de toutes tailles est estimé à près de 80 000, dont plus de 25 000 ayant une activité majoritairement internationale. Il y aurait 126 000 véhicules circulant à l'international. Ces statistiques sont en constante augmentation bien que leur taux de croissance ait baissé lors de la crise économique. Les entreprises ayant 5 salariés et moins sont majoritaires (60 %) mais c'est la classe des entreprises ayant plus de 20 salariés qui enregistre la progression la plus importante.

Le secteur de TRM international est essentiellement concentré autour de l'organisation professionnelle ZMPD, qui représente 4 500 entreprises avec une flotte cumulée de 70 000 véhicules. Plusieurs syndicats de conducteurs existent mais l'adhésion de conducteurs demeure un acte exceptionnel, sauf en cas de conflit avec les employeurs. L'institut de transport routier (ITS) mène, coordonne et diffuse les travaux de recherche et développement dans le domaine du transport routier. Ses enquêtes sur l'activité de TRM sont néanmoins peu satisfaisantes à cause de l'échantillon non constant et du taux de questionnaires complets très bas.

Le secteur du TRM semble s'être bien adapté aux conditions techniques requises par le marché européen. Le parc est plutôt récent et le recours aux véhicules d'occasion est rare. Les grandes entreprises polonaises ont adopté des méthodes de gestion modernes qui leur permettent d'augmenter leur efficacité économique. Les entreprises étrangères (particulièrement allemandes) installées en Pologne apportent un surcroît de concurrence au secteur, notamment en matière de qualité. Leurs collègues polonais ne tardent pas à les suivre.

Spécificité des pays de l'Est, le nombre de conducteurs individuels est important. Certains, que l'on peut assimiler à des salariés, ne possèdent pas de véhicule propre et travaillent régulièrement dans une entreprise de transport sous un contrat de prestation de services. N'étant pas salariés, ces conducteurs ne sont pas soumis au droit du travail, ne bénéficient pas de congés payés, ni de sécurité de l'emploi si ce n'est pendant la durée de leur contrat commercial. Tolérée par la loi polonaise, cette pratique très en vogue parmi les

conducteurs dans les années 1990 est désormais peu répandue. En effet, certains avantages fiscaux concernant les frais de déplacement, dont ils étaient les seuls bénéficiaires, ont été accordés à l'ensemble du secteur.

Il existe des conventions collectives en Pologne mais leur utilisation n'est pas obligatoire. Pendant la réalisation de l'étude, aucune entreprise ni salarié n'a déclaré être soumis à la convention collective.

Les coûts d'exploitation

Le poids croissant du pavillon polonais dans le TRM européen et la nécessité de l'analyse de sa compétitivité ont encouragé le CNR à réaliser une étude détaillée des coûts d'exploitation des entreprises polonaises. L'analyse a été faite selon deux axes majeurs : un premier au moyen d'entretiens en Pologne avec des entreprises pour comprendre leur fonctionnement et évaluer leurs coûts d'exploitation, et un deuxième, dans de grands parkings autoroutiers en Espagne, où des conducteurs polonais ont été interrogés sur leur revenu et conditions de travail.

L'exploitation intensive du véhicule est la première différence avec le pavillon français. En moyenne, un poids-lourd 40 tonnes polonais roule près de 40 000 km/an de plus qu'un camion français. Ceci s'explique par le temps de conduite des conducteurs plus élevé en Pologne, ainsi que par le nombre important de conducteurs remplaçant leurs collègues pendant leurs congés. Afin de maximiser la conduite, les conducteurs sont souvent mis en « congé payé » pendant les jours fériés des pays traversés lorsqu'ils correspondent à des jours d'interdiction de circulation.

Parmi les autres coûts d'exploitation, le carburant est moins cher en Pologne et sa consommation est inférieure à celle de la France notamment en raison de taux de chargement plus faibles et de trajets à vide plus fréquents. En outre, les entreprises polonaises privilégient systématiquement les autoroutes. La géographie de leurs principaux marchés (l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique et la France) et le recourt à la conduite nocturne leur permettraient également des économies de carburant. Les entretiens et réparations coûtent deux fois moins cher en Pologne en raison du coût de la main d'œuvre plus faible. L'assurance et la taxe à l'essieu sont plus onéreuses en Pologne qu'en France. Lors des entretiens, un grand transporteur polonais a indiqué qu'il réalisait d'importantes économies en carburant et en pneumatiques grâce au gonflage à l'azote.

Comparatif des coûts d'exploitation français et polonais pour un PL 40 tonnes, valeurs décembre 2011

	unité	France	Pologne ¹
Kilométrage annuel du véhicule	km	116 100	155 760
Nombre de jours d'exploitation	j/an	230,5	281
Ratio semi-remorque/tracteur		1,32	1,17
Coût d'un conducteur	€/an	46 402	19 686
Ratio conducteur/tracteur		1,07	1,18
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	14 078	14 300
Consommation moyenne aux 100 km	L/100 km	34,2	31,2
prix du carburant, décembre 2011 ²	€/L	1,099	1,008
Coût du carburant	€/an	43 637	49 063
Pneumatiques ³	€/an	3 251	4 000
Entretien-réparations	€/an	8 243	4 200
Péages	€/an	8 367	10 124
Assurance (véhicule)	€/an	2 611	2 850
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	517	715
Synthèse des coûts (hors coûts de structure)		130 354	108 481
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,123	0,696
Base 100 France		100	62
Coût rapporté au nombre de jours d'exploitation	€/j	566	386
Base 100 France		100	68

¹ valeurs approximatives, cours moyen de PLN en 2011 : 1€ = 4 Zlotys

² prix du carburant au 19 décembre 2011, moyenne nationale, ristourne TIPP déduite

³ selon une entreprise polonaise interrogée, le gonflage des pneumatiques à l'azote réduirait de 1 500 € ses coûts.

Selon les estimations du CNR, le coût de revient en Pologne (hors coûts de structure) rapporté au km est de 38 % inférieur au coût français. Cet écart provient des économies réalisées dans l'exploitation du véhicule et du moindre coût du personnel de conduite.

Conditions d'emploi et coût du personnel de conduite

Le temps de travail et les dispositifs concernant la conduite ont été harmonisés avec la réglementation européenne. La directive CE 2002/15 a été transposée dans la loi polonaise avant même l'entrée du pays dans l'Union. Le code du travail polonais fixe la durée légale du travail à 40 heures. Les heures supplémentaires rémunérées librement ne peuvent excéder 8 heures par semaine en moyenne, ce qui permet un temps de travail hebdomadaire de 48 heures au total. Les heures supplémentaires sont théoriquement limitées à 260 heures par année calendaire mais elles ne sont pas recensées sur les fiches de paie.

La période d'essai n'existe pas en tant que telle en Pologne. Elle doit en effet faire l'objet d'un « contrat d'essai » (d'une durée maximale de 3 mois) dont l'application n'est pas obligatoire. Les entreprises polonaises rencontrées ont indiqué qu'elles embauchent les nouveaux salariés sous un CDD et le prolongent tant qu'elles ne font pas entièrement confiance à la nouvelle recrue. Plusieurs conducteurs polonais interrogés ont déclaré que les CDD se prolongeaient jusqu'à 3 ans avec des délais de préavis très brefs. Le CDD et le CDI donnent droit à des congés payés dont la durée dépend de l'expérience professionnelle du salarié. Les études supérieures sont considérées comme une expérience professionnelle. Pour un salarié ayant moins de 10 ans d'expérience, les congés payés sont de 20 jours ouvrés par an. Au-delà de 10 ans d'expérience, ils sont de 26 jours ouvrés par an. Toutefois, le code de travail polonais permet au salarié de se faire rembourser les « congés payés » travaillés. La plupart des conducteurs suivent ce modèle pour recevoir un complément de rémunération en fin d'année.

Dans cet environnement où les conventions collectives ne sont pas appliquées, les rémunérations sont déterminées par les accords d'entreprises et par le contrat de travail. Il existe toutefois un salaire minimum national fixé à 1 386 PLN brut/mois (pour l'année 2011), soit moins de 350 €. Les charges sociales sont très en dessous de la moyenne européenne. L'employeur paie 18,48 % de charges patronales sur le salaire brut et le salarié 13,71 %. L'impôt sur le revenu est prélevé à la source, dont une moitié est retenue à la source mensuellement comme acompte et les 50 % restant sont payés à la fin de l'année après déduction des aides sociales et autres allocations de redistribution. Théoriquement, les heures supplémentaires sont soumises aux charges sociales et peuvent être librement majorées mais aucune fiche de paie collectée lors des entretiens ne fait référence aux heures supplémentaires.

Le montant des indemnités de déplacement, majoritairement libellé en euro, est fixé par la loi pour l'ensemble des salariés (tous secteurs confondus) en fonction du pays dans lequel le salarié séjourne. A titre d'exemple, les indemnités de déplacement journalières s'élèvent à 45 € pour un déplacement en France, 42 € pour l'Allemagne et l'Italie, et 48 € pour l'Espagne. Elles ne sont pas soumises aux charges.

L'analyse des fiches de paie collectées en Pologne dans les entreprises de TRM et lors des entretiens avec les conducteurs ont révélé une grande créativité dans le calcul et l'inscription comptable de la rémunération de leurs salariés. Les cas les plus répandus sont les suivants :

- Le conducteur reçoit un salaire brut fixe mensuel de 500 € à 600 € (300 à 350 € net après impôts et charges). Ce salaire lui est versé pendant toute l'année, quel que soit le volume de son travail. Le salaire fixe est complété par une partie variable. Bien qu'interdit par les réglementations européenne (Règlement CE 561/2006, article 10) et polonaise, pour plus de 60 % des conducteurs, la partie variable de la rémunération correspond au kilométrage parcouru. Le barème est de 9 centimes d'euros net par kilomètre dans les régions de l'Ouest et du Sud de la Pologne où les entreprises de TRM spécialisées en international sont nombreuses. Par exemple, un conducteur effectuant 11 500 km pour un mois de pleine activité reçoit près de 1 350 € net (dont 1 035 € de salaire variable). Pour la période où il décide de prendre des congés payés, il ne touche que la partie fixe de son salaire. Le coût annuel estimé pour l'entreprise de ce type de conducteur avoisine les 19 000 €, dont 17 780 € de salaire brut annuel et 1 220 € (soit 6,8 %) de charges patronales. Les conducteurs reçoivent éventuellement des primes de bonne conduite et de fin d'année dont le montant annuel n'excède pas 500 €.

Au niveau comptable, la partie variable est présentée sur la fiche de paie sous forme de frais de déplacement. Dans le cas ci-dessus, le conducteur verrait sur sa fiche de paie 1 035 € de frais de déplacement correspondant à 23 jours passés en France, payés 45 €/jour.

- Dans le cas de conducteurs jeunes ou récemment embauchés, travaillant donc avec un CDD, l'entreprise calcule la totalité du salaire par rapport au kilométrage mensuel. En l'absence de salaire fixe, le barème kilométrique net est de 11 centimes d'euros. Pour un conducteur effectuant 11 500 km par mois, le salaire net mensuel serait de 1 265 €. Encore une fois, l'inscription comptable de ce type de rémunération se fait sous la forme d'un salaire fixe (en l'occurrence le « smic », soit environ 350 € brut) et de frais de déplacement.
- 20 % des conducteurs interrogés ont évoqué une troisième méthode de calcul de leur salaire. Celle-ci serait basée sur la facturation de la prestation de transport. Dépendant de la partie fixe de leur salaire (entre 350 €/mois et 600 €/mois), ils recevraient une partie variable allant de 8 à 10 % du prix de transport facturé par leur employeur. Ainsi, le risque de l'entrepreneur est partagé par le salarié. La partie variable est exprimée en jours de déplacement sur la fiche de paie.
- Un petit nombre de conducteurs a déclaré recevoir un forfait par tournée dont le montant varie en fonction des pays et de la durée. Selon leur impression, cette méthode leur permettrait d'atteindre une rémunération 10 % supérieure à la moyenne.
- Certains conducteurs reçoivent aussi un forfait par pays traversé. A titre d'exemple, traverser l'Allemagne d'Est en Ouest leur rapporterait près de 125 € net.

Malgré la multiplicité des méthodes de calcul de la rémunération, la première, fondée sur une prime kilométrique, semble être le point de référence vers laquelle convergent les autres cas. En utilisant cette méthode, le coût d'un conducteur polonais peut être estimé à 36 % de celui d'un conducteur français.

Comparatif du coût du personnel de conduite en France et en Pologne, valeurs décembre 2011

	unité	France	Pologne
Salaire brut (primes diverses et heures supplémentaires comprises)	€/an	28 668	6 850
Indemnités de déplacement	€/an	8 560	11 569
Cotisations employeur (aides Fillon déduites)	%	32,0	18,5
Coût total annuel	€/an	46 402	19 686
Nombre de jours de travail effectif par an	j/an	216	238
Nombre de semaines de travail effectif par an	sem/an	42	44
Temps de conduite annuel	h/an	1 599	1 980
Kilométrage annuel		108 505	132 000
Coût de l'heure de conduite	€/h	29,03	9,94
Base 100 France		100	34
Coût kilométrique	€/km	0,43	0,15
Base 100 France		100	35

Les coûts d'exploitation hors conducteur ainsi que la qualité de la prestation offerte par les entreprises polonaises se sont beaucoup rapprochés du niveau de leurs concurrentes de l'Ouest. La flotte jeune, opérant à l'international, se veut exemplaire. Les réglementations européennes sur le temps de travail, de conduite et de repos sont globalement respectées. Néanmoins, les entreprises de TRM polonaises fondent leur avantage compétitif essentiellement sur le coût du personnel de conduite. Le pavillon polonais n'est certainement pas le seul à recourir à des pratiques à la limite de la légalité du droit européen. La réduction des distorsions de concurrence appelle notamment une harmonisation des politiques nationales d'application des règles communautaires.