

ETUDES CNR EUROPE

Le TRM tchèque - résumé

Version du 7 septembre 2015

Située en Europe Centrale, la République tchèque a une économie en bonne santé qui profite notamment de la proximité géographique et de l'intensité des échanges commerciaux avec l'Allemagne. Avec une superficie huit fois plus petite que la France et une population de près de 10 millions d'habitants, le pays est exclusivement entouré de pays membres de l'Union européenne, ce qui fait de lui un territoire de transit au sein de l'Europe, une exception parmi les pays à l'Est.

Historiquement, la République tchèque a cultivé une forte industrie manufacturière dès la fin du 19^{ème} siècle, lui conférant une place parmi les 10 pays les plus avancés dans le domaine durant l'entre deux guerres. Longtemps associé à son voisin slovaque, le pays a concentré la plupart des investissements industriels sur son territoire, développant un maillage dense autour des grandes villes. Ce tissu industriel, nationalisé et affaibli pendant la période communiste, a rapidement retrouvé sa santé à la suite de l'adhésion du pays à l'UE en 2004, grâce notamment à des investissements provenant des autres pays membres.

Malgré ses atouts, la République tchèque n'a pas été épargnée par la crise économique de 2008. Elle est entrée en récession dès l'année suivante et n'en est sortie qu'en 2013. Les mesures d'austérité adoptées, ainsi qu'une dévaluation de la monnaie nationale, la couronne tchèque, ont participé à l'assainissement des comptes publics et à la baisse importante du taux de chômage. Concernant son secteur des transports, l'étude sur le TRM tchèque réalisée par le CNR début 2010 faisait état d'un pavillon dynamique, en pleine croissance et très concurrentiel dans sa région. Cinq ans après, le CNR a décidé de mettre à jour ces connaissances et de présenter l'état du pavillon routier tchèque après cette période de restructuration de l'économie nationale.

La nouvelle étude sur le TRM tchèque réalisée courant 2014/2015 affine l'analyse sectorielle du TRM avec des entretiens auprès des entreprises et tente de dessiner un portrait du secteur sur le plan économique, fiscal et social.

La version 2015 de l'étude du TRM tchèque 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

L'économie tchèque est commerçante, exportatrice mais dépendante des investissements directs étrangers. Selon l'OMC, le commerce, dont le volume dépassait 150 % du PIB en 2013, est la colonne vertébrale de l'économie tchèque, soutenant notamment l'industrie locale. Le premier partenaire économique du pays est, de loin, l'Allemagne, avec laquelle le pays réalise près d'un tiers de ses échanges commerciaux. En effet, l'Allemagne est aussi le premier investisseur en République tchèque qui représente, pour les firmes allemandes, une destination privilégiée de délocalisations à proximité immédiate.

Avec sa capitale, Prague, et d'autres villes réputées comme Cesky Krumlov et Karlovy Vary, le secteur du tourisme est un autre secteur important, tout comme le secteur financier qui se développe. En revanche, le secteur agricole a vécu une crise sérieuse dans les années 1990 et aujourd'hui encore il demeure très subventionné par l'Etat, ne générant que 2 % du PIB et employant moins de 3 % de la population active.

Le niveau de vie et de revenu en PPA des ménages tchèques est proche de la moyenne européenne, dépassant non seulement ceux de la plupart des pays situés à l'Est de l'Europe mais aussi ceux de certains anciens membres de l'Union européenne comme le Portugal ou encore la Grèce. En matière de chômage, le pays affiche, avec 6,1 % fin 2014, un des taux les plus bas en Europe. En effet, le chômage était passé sous la barre des 4 % avant la crise de 2008, frôlant donc le plein emploi. Selon Eurostat, la région de Prague est actuellement la région européenne où le taux de chômage est le plus bas avec 2,5 %.

Concernant les infrastructures, l'autoroute D1 d'une longueur totale de 352 km est l'axe principal reliant Prague à la deuxième ville tchèque, Brno et à Ostrava, un pôle industriel dans l'Est du pays. Cette ancienne

autoroute de l'ère tchèque supporte près de 50 % du trafic autoroutier. Le réseau autoroutier tchèque est avant tout construit pour faciliter les mouvements à l'intérieur du pays. Avec des tronçons manquants à proximité des frontières, il est parfois mal relié aux réseaux des pays voisins. Ainsi, l'autoroute D8 reliant la capitale tchèque à Berlin n'est pas encore achevée, tout comme l'autoroute D3 entre Prague et l'Autriche dont plus de 80 % reste à construire. Le réseau ferroviaire, parfaitement connecté aux réseaux voisins, relie toutes les grandes villes mais manque d'investissement pour sa modernisation et la construction de lignes à grande vitesse. Le transport aérien est concentré à l'aéroport Vaclav Havel de Prague, ouvert en 1937.

Il faut aussi noter que la République tchèque est l'un des principaux exportateurs d'électricité au monde. En revanche, le gouvernement actuel, qui redoute à l'avenir une baisse importante des prix de vente de l'électricité, est en train de modifier en profondeur la politique énergétique du pays, reposant notamment sur le nucléaire et le charbon. Une forte révision à la baisse de la production d'électricité serait décidée à cause de la baisse des prix due au développement des sources d'énergie renouvelables largement subventionnées dans les pays importateurs, mais peu rentables au niveau national tchèque.

Evolution de l'activité et organisation du TRM en République tchèque

L'activité du TRM en République tchèque a subi les conséquences de la crise économique mondiale de 2008 avec une baisse de près de 12 % de son volume en 2009 par rapport à l'année précédente. En revanche, elle est rapidement repartie à la hausse en 2010, dépassant son niveau de 2008, et elle continue à progresser.

L'activité nationale a été plus sévèrement touchée que l'international. En effet, en 2013, elle n'avait pas encore retrouvé son niveau d'avant-crise. En revanche, l'activité internationale a su rebondir grâce notamment à la bonne santé de l'économie allemande, son premier marché. Après une baisse de 11 % en 2009, cette activité a progressé les années suivantes. En 2013, elle était 12 % au-dessus de son niveau de 2008. Le pavillon tchèque, qui commençait à montrer des signes de faiblesse face aux pavillons polonais, slovaque et hongrois à cause d'une augmentation de ses coûts salariaux, a été soutenu par la dévaluation de la couronne tchèque qui lui a rendu sa compétitivité-prix. Comparé à la France, le pavillon tchèque réalise 2,5 fois plus d'activité internationale, dont un quart représente le transport entre pays tiers qui se développe rapidement.

Evolution du TRM* des pavillons français et tchèque							
Transport Total							millions de t.km
Pavillon	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
France	219 212	206 304	173 621	182 193	185 685	172 445	171 472
République tchèque	48 141	50 877	44 955	51 832	54 830	51 228	54 893
Transport National							millions de t.km
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
France	191 388	181 879	156 021	164 325	168 242	156 449	155 712
République tchèque	15 831	15 748	13 480	14 762	14 985	14 403	15 392
Transport International							millions de t.km
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
France	27 824	24 425	17 600	17 868	17 443	15 996	15 760
République tchèque	32 310	35 129	31 474	37 070	39 845	36 825	39 500

* en UE + Norvège + Suisse + Liechtenstein

Source : Eurostat

Le secteur du TRM en République tchèque compte quelque 35 000 entreprises de toutes tailles, soit presque autant qu'en France. Ce nombre important d'entreprises est justifié par la présence d'artisans conducteurs au nombre de 25 000. Ces derniers bénéficient d'un régime fiscal avantageux et de plus de flexibilité dans l'organisation de leur activité. Après l'Allemagne, les autres principaux marchés du pavillon tchèque sont les Pays-Bas, les pays scandinaves et l'Autriche. Le recours à des conducteurs d'origine étrangère est marginal et la sous-traitance dans le secteur est très fréquente, notamment entre les entreprises de transport structurées et les artisans.

Les conditions et coûts d'exploitation

Les entretiens réalisés en République tchèque, dans le cadre de cette nouvelle version de l'étude sur le TRM tchèque, ont permis d'estimer les coûts d'exploitation et d'observer les conditions du marché dans le pays. En 2014, le CNR a rencontré une douzaine de représentants d'entreprises et une vingtaine de conducteurs.

Concernant le cadre légal, le secteur du TRM tchèque ne présente aucune originalité. Les textes nationaux sont parfaitement en accord avec la réglementation européenne. Il n'y a pas d'aide spécifique au secteur du TRM. La récupération partielle des droits d'accises n'existe pas.

Les transporteurs tchèques prolongent souvent l'utilisation du matériel roulant pour minimiser les investissements lourds. La concurrence des pavillons roumain et bulgare, qui aurait réduit la marge d'exploitation, a renforcé cette politique de renouvellement lent des flottes. Depuis 2014, ce phénomène serait encore accentué par les prix élevés des véhicules de norme EURO 6. Ainsi, les transporteurs tchèques gardent leurs véhicules pendant près de 9 ans en moyenne et jusqu'à 1 500 000 km. Selon les calculs du CNR, le coût annuel moyen de détention des véhicules en République tchèque est de 23 % inférieur au niveau français. Néanmoins, cette situation ne devrait pas durer très longtemps, puisqu'une partie des économies réalisées sur ce poste serait perdue dans les péages, dont le coût est de plus en plus élevé pour les véhicules de normes anciennes. La consommation de carburant est aussi relativement plus élevée.

Sur une année, un véhicule tchèque roule près de 30 000 km de plus qu'un véhicule français et il est exploité 17 jours de plus. Cette intensité d'utilisation a un impact sur le poste pneumatiques, dont le coût annuel est également plus important qu'en France. Avec un coût de la main d'œuvre 3 fois moins élevé, le coût de l'entretien-réparation ressort bien en-dessous de la moyenne française. Cependant, ce poste connaît une très forte dispersion d'une entreprise à une autre. La taxe à l'essieu tchèque est trois fois plus onéreuse qu'en France. Le réseau routier principal est payant, avec un taux kilométrique comparable à celui des autoroutes françaises pour un PL Euro 5 40T. En revanche, il discrimine fortement les véhicules anciens. Le poste péage est élevé en raison du kilométrage annuel et du voisinage de pays ayant également adopté un péage kilométrique.

Comparatif des conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, valeurs 2014			
	unité	France	République tchèque
Kilométrage annuel du véhicule	km	113 130	142 931
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	228	245
Ratio semi-remorque/tracteur		1,35	1,27
Coût d'un conducteur	€/an	46 176	19 666
Ratio conducteur/tracteur		1,07	1,05
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	14 646	10 605
Consommation moyenne aux 100 km	litres	32,6	33,6
coût unitaire du carburant, moyenne 2014*	€/litre	0,996	1,092
Coût du carburant	€/an	36 737	52 443
Pneumatiques	€/an	3 303	4 300
Entretien-réparations	€/an	8 621	5 250
Péages et vignette	€/an	9 135	18 760
Assurance (véhicule)	€/an	2 216	3 800
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	516	1 604
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		124 581	117 412
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,10	0,82
Base 100 France		100	75

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

Source : études CNR Europe

Au final, le CNR estime que les coûts d'exploitation tchèques (hors frais de structure) sont 25 % inférieurs aux coûts français, en grande partie en raison des différentiels de coûts du personnel de conduite et de détention du véhicule.

Conditions d'emploi et coût du personnel de conduite

Il existe un salaire minimum en République tchèque, dont le montant horaire et mensuel sont fixés annuellement par décret ministériel. Le salaire mensuel minimum correspond à 40 heures de travail hebdomadaires. Il est de 55 CZK (2 €) de l'heure ou 9 200 CZK (334,55 €) par mois depuis le 1^{er} janvier 2015. Cependant, le droit du travail tchèque prévoit plusieurs niveaux de salaire minimum, au nombre de 8, selon lesquels le salaire minimum est majoré. Les conducteurs routiers ayant la responsabilité de garder et d'entretenir un poids-lourd (PTAC \geq 3,5T), appartiennent au niveau 3 et ont droit à un salaire minimum de 11 200 CZK, soit 407,27 € brut par mois. Dans le TRM, il existe une convention collective, encore minimaliste et non obligatoire. Autorisant 416 heures de travail supplémentaires, dont 150 peuvent être imposées par l'employeur, la réglementation tchèque fixe les contingents de temps de travail et de conduite aux plafonds de la réglementation européenne, soit 2 496 heures de travail et 1 920 heures de conduite. Les salaires observés dans les entreprises sont un peu au-dessus du minimum légal pour 1 920 heures de conduite en moyenne.

Les conducteurs bénéficient parfois de primes d'ancienneté et d'autres primes d'éco-conduite ou de fin d'année. Suivant le schéma largement répandu dans les pays de l'Est et observé par le CNR depuis plusieurs années, le mode prédominant de calcul des salaires des conducteurs reste celui fondé sur un fixe augmenté du kilométrage mensuel, avec un taux complémentaire usuel compris entre 2 et 2,50 CZK (0,073 € et 0,091 €) par kilomètre parcouru. Ce salaire est officiellement présenté sous forme d'un salaire fixe mensuel auquel s'ajoutent des frais de déplacement, ni chargés ni soumis à l'impôt. Les périodes d'inactivité (congrés, arrêts maladie ou autre) génèrent uniquement le paiement du salaire fixe. Le taux des cotisations sociales à la charge de l'employeur est 5 point au-dessus du niveau français, mais ne s'applique qu'à une petite partie de la rémunération totale.

Les conducteurs tchèques travaillent en moyenne 18 jours de plus et conduisent 380 heures de plus que leurs homologues français, réalisant près de 30 % de kilométrage en plus. Au final, leurs coûts horaire et kilométrique sont trois fois moins élevés qu'en France, ce qui confère au pavillon tchèque son avantage compétitif principal. Ces chiffres restent tout de même dans la moyenne observée auprès d'autres pavillons de la région.

Comparatif du coût du personnel de conduite en France et en République tchèque, valeurs 2014			
	unité	France	République tchèque
Salaire brut (primes diverses et heures supplémentaires comprises) soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	28 860	6 545
Indemnités de déplacement et autres éléments de rémunération non soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	8 851	10 890
Taux de cotisations employeur (en % du salaire brut)*	%	29,3%	34,1%
Cotisations employeur en valeur absolue	€/an	8 465	2 231
Coût total annuel	€/an	46 176	19 666
Nombre de jours de travail effectif par an	j/an	215	233
Temps de conduite annuel	h/an	1 540	1 920
Kilométrage annuel		105 729	136 125
Coût de l'heure de conduite	€/h	29,98	10,24
Base 100 France		100	34
Coût kilométrique	€/km	0,44	0,14
Base 100 France		100	33

* après les réductions Fillon en France.

Source : études CNR Europe

Le pavillon tchèque évolue dans un environnement très concurrentiel où les taux de marge sont parfois proches de zéro en dépit de coûts déjà très maîtrisés. Dans cette course à la baisse des coûts accentuée par l'arrivée des challengers roumains et bulgares, leur proximité du grand marché allemand aide les transporteurs tchèques à garder la tête hors de l'eau. Malgré une hausse des salaires en devise nationale, le rattrapage des niveaux sociaux des pavillons de l'Ouest n'opère pas. Avec un taux d'activité internationale de 70 % soutenu par le développement récent de l'activité entre pays tiers, les transporteurs tchèques avancent, mais souvent au détriment des objectifs européens en matière d'efficacité environnementale et d'harmonisation sociale.