

ETUDES CNR EUROPE

## Le TRM hongrois - résumé

Version du 11 septembre 2013

Un des 4 tigres de l'Europe de l'Est, la Hongrie a longtemps été considérée comme le pays le plus stable de la région en raison de son pouvoir économique qui repose sur un système financier relativement développé et des réformes économiques avancées. Pourtant, elle semble avoir été plus touchée par la crise économique que ses voisins proches et décroche de plus en plus du groupe des pays émergents à forte croissance économique.

Le TRM hongrois, en forte progression dès l'entrée du pays dans l'Union Européenne, souffre-t-il également de l'environnement macroéconomique général du pays ou s'est-il trouvé une issue de sortie de crise en profitant du dynamisme des autres pays de la région ?

Pour répondre à cette question et mettre à jour le dossier du TRM hongrois, le CNR a réalisé sur place une étude de terrain entre octobre 2012 et juin 2013. L'étude vise à présenter la particularité présumée du pays et de son pavillon en présentant ses points forts et ses faiblesses à travers une analyse détaillée des conditions et des coûts d'exploitation dans le secteur, aux conditions économiques de 2012.

L'étude complète réalisée en partenariat avec nos experts locaux du cabinet Moreus, Grzegorz Grzegory et Erika Petrenicova, consultants en transports dans la région, 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 Alex Ugurlu au CNR, [a-ugurlu@cnr.fr](mailto:a-ugurlu@cnr.fr).

### Cadrage économique et infrastructures de transport

---

La Hongrie compte près de 10 millions d'habitants et affiche un PIB de 108 milliards d'euros. Depuis le début des années 2000, le pays a bénéficié d'un important flux d'investissements étrangers, notamment grâce à la stabilisation plus précoce de son économie par rapport aux autres pays de la région. En même temps, l'Etat a investi, au détriment des finances publiques, dans les infrastructures pour augmenter l'attractivité du pays pour les investisseurs étrangers. Face à l'augmentation de la dette publique, la Hongrie a adopté et mis en place un « projet de convergence » en 2006 afin d'atteindre les critères de Maastricht. Néanmoins, ce plan n'a pas pu être suivi à cause de la crise financière et économique de 2008-2009. Conséquence de l'aide financière du FMI, le pays a rapidement retrouvé des taux de croissance positifs, mais fragiles, en 2010 et 2011. En 2012, la reprise économique soutenue tant attendue n'était toujours pas au rendez-vous. Les dynamiques positives déclenchées en 2011 n'ont pas eu l'effet escompté sur l'économie hongroise.

Avec une économie fondée sur l'exportation, la Hongrie est dépendante de la conjoncture économique en Europe. Les derniers chiffres disponibles sur le commerce extérieur montrent une amélioration de la situation commerciale fin 2012, ce qui devrait se refléter sur les taux de croissance fin 2013. Le niveau de PIB et de commerce extérieur stagne actuellement au niveau d'avant-crise.

Malgré la croissance du secteur des services, le pays garde tout de même un secteur industriel fort et dynamique qui représente un tiers du PIB. Dès les années 2000, son développement a été rendu possible grâce aux investissements directs étrangers (IDE). Après une dégradation rapide des flux au début de la crise, les IDE ont doucement repris la voie de la croissance. A noter que, depuis quelques années, la destination des IDE est aussi en train de changer. Ils sont de plus en plus destinés vers la production des véhicules de luxe, des systèmes d'énergies renouvelables, le tourisme de luxe et les technologies d'information, au lieu des secteurs traditionnels du textile et de l'agroalimentaire. Le système fiscal avantageux et la position géographique du pays seraient les attraits principaux pour les IDE.

En ce qui concerne les infrastructures, la Hongrie est probablement le pays de l'ancien bloc de l'Est qui a les équipements les plus complets. Entre 2007 et 2013, le pays a doublé son réseau d'autoroutes, en partie avec l'aide de l'Union Européenne. Les autoroutes sont un facteur de croissance important dans ce pays où le transport fluvial est quasi inexistant et le transport ferroviaire est peu développé à cause du manque d'investissement et d'une géographie difficile.

Dans le transport aérien, le climat des affaires ne semble pas très positif. Touchée par la flambée des cours du kérosène et l'apparition des compagnies low-cost, la compagnie aérienne nationale, Malev, n'a pas survécu à la crise et a été déclarée en faillite début 2012. Depuis, le volume du trafic aérien a fortement baissé et aucun autre transporteur aérien n'a encore pu remplacer les créneaux libérés par Malev.

Malgré ses atouts évidents, la Hongrie se trouve toujours dans une situation économique fragilisée. Pendant encore quelques années, son économie ne pourra pas compter sur l'augmentation de la consommation des ménages : en effet, ces derniers se sont fortement endettés en devises étrangères, notamment en franc suisse dont le cours ne cesse d'augmenter depuis 2008 face au forint hongrois.

### L'organisation et l'évolution du secteur de TRM en Hongrie

Il y aurait en Hongrie près de 16 000 entreprises de transport, représentant un parc de véhicules de plus de 60 000 unités, dont trois quarts seraient affectés uniquement à l'international. Dans le secteur du TRM, deux organisations professionnelles, MKFE (Association hongroise des transporteurs routiers) et NiT (Fédération nationale des transporteurs privés) représentent les entreprises de TRM pour compte d'autrui.

L'augmentation rapide des volumes transportés par le pavillon hongrois a créé entre 2004 et 2008 un besoin grandissant de main d'œuvre dans le secteur. Le départ à l'étranger, notamment en Autriche, de plusieurs milliers de conducteurs attirés par de meilleurs salaires n'a pas aidé à résoudre le problème. Mais, la stagnation du secteur depuis 2007 et la crise généralisée en Europe auraient équilibré le marché du travail.

Le secteur du TRM est structurellement tourné vers l'international. Le pays a un marché intérieur restreint dont le territoire est un couloir de transit inévitable entre l'Ouest et l'Est. Le marché national ne représente que 30 % des tonnes.kilomètres du pavillon hongrois et son volume stagne. Quant à l'international, sa part dans l'activité du pavillon hongrois grandit d'année en année. Depuis le début de la crise économique, c'est l'international qui remplace l'activité perdue par l'activité nationale.

Evolution du TRM* des pavillons français et hongrois						
Transport Total		millions de t-km				
Pavillon	2006	2007	2008	2009	2010	2011
France	211 445	219 212	206 304	173 621	182 193	185 685
Hongrie	30 479	35 805	35 759	35 373	33 721	34 529
Transport National		millions de t-km				
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
France	182 753	191 388	181 879	156 021	164 325	168 242
Hongrie	12 425	13 186	13 043	12 171	11 329	10 534
Transport International		millions de t-km				
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
France	28 692	27 824	24 425	17 600	17 868	17 443
Hongrie	18 054	22 619	22 716	23 203	22 392	23 995

\* en UE + Norvège + Suisse + Liechtenstein

Source : Eurostat

Comparée à la France, l'activité nationale du pavillon hongrois ne représente qu'un peu plus de 6 % de l'activité nationale du pavillon français. En revanche, son activité internationale est près de 40 % plus importante que celle des Français. Ce résultat place le pavillon hongrois en 7<sup>ème</sup> position après la Slovaquie dans le classement des pavillons selon leur activité internationale. Sur le plan des entreprises, le siège du plus grand transporteur routier international de l'Europe de l'Est, Waberer's, se trouve à Budapest.

## Les conditions et coûts d'exploitation

Comme pour ses autres études internationales récentes, le CNR a réalisé l'analyse des coûts et des conditions d'exploitation hongrois à travers deux types d'entretiens :

- D'une part, en face à face avec des entreprises de TRM pour comprendre leur fonctionnement et évaluer leurs coûts d'exploitation,
- D'autre part, avec des conducteurs internationaux, sur des parkings autoroutiers à la frontière franco-espagnole, portant sur leur revenu et leurs conditions de travail.

Le tableau suivant résume les résultats obtenus grâce aux entretiens et les compare aux différents coûts constatés en France par le moyen de l'enquête Longue Distance 40T annuelle du CNR.

Comparatif des conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes, valeurs 2012			
	unité	France	Hongrie
Kilométrage annuel du véhicule	km	112 700	134 800
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	230	250
Ratio semi-remorque/tracteur		1,36	1,17
Coût d'un conducteur	€/an	44 616	18 957
Ratio conducteur/tracteur		1,07	1,05
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	13 577	14 642
Consommation moyenne aux 100 km	litres	33,9	31,9
prix du carburant, moyenne 2012 (1)	€/litre	1,12	1,12
Coût du carburant	€/an	42 794	48 290
Pneumatiques	€/an	3 381	2 750
Entretien-réparations	€/an	8 227	3 909
Péages	€/an	8 644	14 000
Assurance (véhicule)	€/an	2 639	2 770
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	516	954
<b>Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)</b>		<b>127 517</b>	<b>107 221</b>
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,13	0,80
Base 100 France		100	70

(1) après récupération partielle des droits d'accises

Source : études CNR Europe

L'analyse du tableau montre que le pavillon hongrois présente toutes les caractéristiques typiques d'un pavillon de l'Est, comme le CNR a pu les observer en Slovaquie ou en Pologne. Le kilométrage d'un véhicule est près de 20 % plus important qu'en France, permettant aux transporteurs hongrois des économies d'échelle sur le coût de détention du véhicule. Le secteur investit dans des véhicules haut de gamme car ils considèrent qu'ils sont plus fiables. En ce qui concerne le financement des véhicules, les transporteurs souffrent de taux d'intérêt relativement élevés. Or, ils choisissent des crédits ou crédits-bails de courte durée (3 à 4 ans) avec un acompte important de 20 % en général. En revanche, la concentration de l'activité sur l'international diminue le ratio semi-remorque/tracteur en éliminant la plupart des semi-remorques spéciales du parc hongrois. Au niveau de l'organisation, le véhicule est généralement affecté à un seul conducteur qui en prend soin et qui en est entièrement responsable.

D'autres coûts fixes, tels l'assurance et la taxe à l'essieu, sont plus élevés en Hongrie qu'en France. Du côté des coûts variables, l'investissement dans des véhicules haut de gamme et sobres diminue la consommation de carburant dont le prix est similaire dans les deux pays après le remboursement des droits d'accises locaux. Le budget des pneumatiques est tenu à un niveau bas en Hongrie suite à des pratiques de rechapage successives et l'achat de pneumatiques moins onéreux, de marques asiatiques ou locales. Le coût de l'entretien-réparations est moitié moins important en raison du coût de main d'œuvre bas et de la présence d'atelier interne dans la plupart des entreprises de TRM. Les péages représentent un poste de coût conséquent, notamment en raison du kilométrage du véhicule et des tarifs élevés dans la plupart des pays traversés comme l'Allemagne, la Suisse ou encore l'Autriche.

L'analyse des coûts d'exploitation d'un véhicule hongrois montre que, hors coût de structure, le coût kilométrique s'élève à 80 centimes d'euro, soit 30 % de moins qu'en France.

## Conditions d'emploi et coût du personnel de conduite

A l'instar des autres états entrés dans l'UE en 2004, la Hongrie avait auparavant adopté l'acquis communautaire. D'autres textes européens plus récents ont aussi été transposés sans qu'il n'y ait de modification significative. A priori, les Hongrois sont donc soumis aux mêmes règles communautaires que leurs homologues européens.

Au niveau local, le marché du travail étant de plus en plus dominé par les employeurs depuis 2008, les conducteurs éprouvent des difficultés à bénéficier de tous les avantages sociaux auxquels ils ont droit. La plupart des conducteurs déclarent ne pas pouvoir prendre tous leurs congés payés ou être obligés de les prendre en période hivernale. La pratique de calcul de salaires basé sur le kilométrage, en déclin avant la crise selon les conducteurs, refait surface et plus de la moitié des conducteurs déclarent être payés au kilomètre. Cette méthode de calcul est traduite sur la fiche de paie par des éléments fictifs (frais de déplacement, bonus éco-conduite) non soumis aux charges, ni à l'impôt. Entrée en vigueur début 2011, la convention collective non-obligatoire qui prévoyait des majorations de salaire importantes pour les conducteurs a été suspendue en 2012 pour être remplacée en juillet 2013 par une version moins généreuse.

De son côté, le gouvernement essaie de soutenir le secteur du TRM via deux dispositifs. Le premier est le remboursement partiel des droits d'accises. Les transporteurs hongrois peuvent récupérer une partie des droits d'accises qui ont considérablement augmenté depuis 2010. Le système de remboursement mis en place en 2011, autorise le remboursement de 17 HUF/litre (0,0596 €/litre) pour les achats de carburant en 2012 ramenant le coût net des droits d'accises proche du minimum européen de 0,33 €/litre contrairement à 0,3919 €/litre pour la France.

Le second dispositif concerne la rémunération du conducteur. En effet, l'octroi d'un « bonus d'éco-conduite » non soumis aux charges et à l'impôt sur le revenu est autorisé par l'administration sur la base d'une économie de carburant théoriquement réalisée par le conducteur par rapport à une consommation moyenne calculée par un organe du ministère du développement national. Ce système qui prévoit un bonus allant jusqu'à 100 000 HUF/mois (333,33 €/mois) permet aux employeurs de remplacer une partie du salaire de base brut par cette prime écologique pour baisser les charges sociales. Ainsi, on remarque sur les fiches de paie que le salaire brut ne représente plus qu'un tiers de la rémunération, le reste étant complété par les indemnités de déplacement et le bonus éco-conduite. Au final, selon les estimations du CNR, le coût d'une heure de conduite serait 66 % moins important en Hongrie qu'en France.

Comparatif du coût du personnel de conduite en France et en Hongrie, valeurs 2012			
	unité	France	Hongrie
Salaire brut (primes diverses et heures supplémentaires comprises)	€/an	27 300	6 400
Cotisations employeur (aides Fillon déduites pour la France)	%	31,1%	28,5%
Cotisations employeur	€/an	8 490	1 824
Indemnités de déplacement	€/an	8 826	6 900
Bonus éco-conduite pour la Hongrie	€/an		3 833
<b>Coût total annuel</b>	<b>€/an</b>	<b>44 616</b>	<b>18 957</b>
Nombre de jours de travail effectif par an	j/an	216	238
Temps de conduite annuel	h/an	1 572	1 980
Kilométrage annuel		112 700	134 170
Coût de l'heure de conduite	€/h	28,38	9,57
Base 100 France		100	34
Coût kilométrique	€/km	0,40	0,14
Base 100 France		100	36

Source : études CNR Europe

En conclusion, si les entreprises hongroises de TRM ont des coûts incontestablement moins élevés qu'en France, elles font face à la concurrence des autres pavillons de l'Est et essaient par tous les moyens de baisser leurs coûts. Certains grands transporteurs hongrois ayant des marges de 2 à 3 % ont déjà mis la clé sous la porte depuis 2008. Les aides directes et indirectes de l'Etat servent à faire face aux pavillons polonais, slovaque ou encore tchèque mais suffiront-elles face aux pavillons roumain et bulgare ?