

A la Une : Doctrine

1 - TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES – PAVILLON FRANÇAIS

La compétitivité des transporteurs routiers français : état des lieux et analyse

Par **Maurice BERNADET**

Professeur à l'Université Lumière - Lyon 2
Membre du Laboratoire d'Economie des Transports

A la veille de l'ouverture de l'Union Européenne à de nouveaux membres, les organisations professionnelles du transport routier s'inquiètent de la concurrence accrue qui en résultera. Elles font donc pression pour que la transposition de la directive 2002/15/CE relative au temps de travail des personnels mobiles du transport routier, transposition qui doit avoir lieu avant le 23 mars 2005, soit l'occasion de revenir sur les dispositions nationales résultant du décret Gayssot 2 qui handicaperaient les transporteurs français.

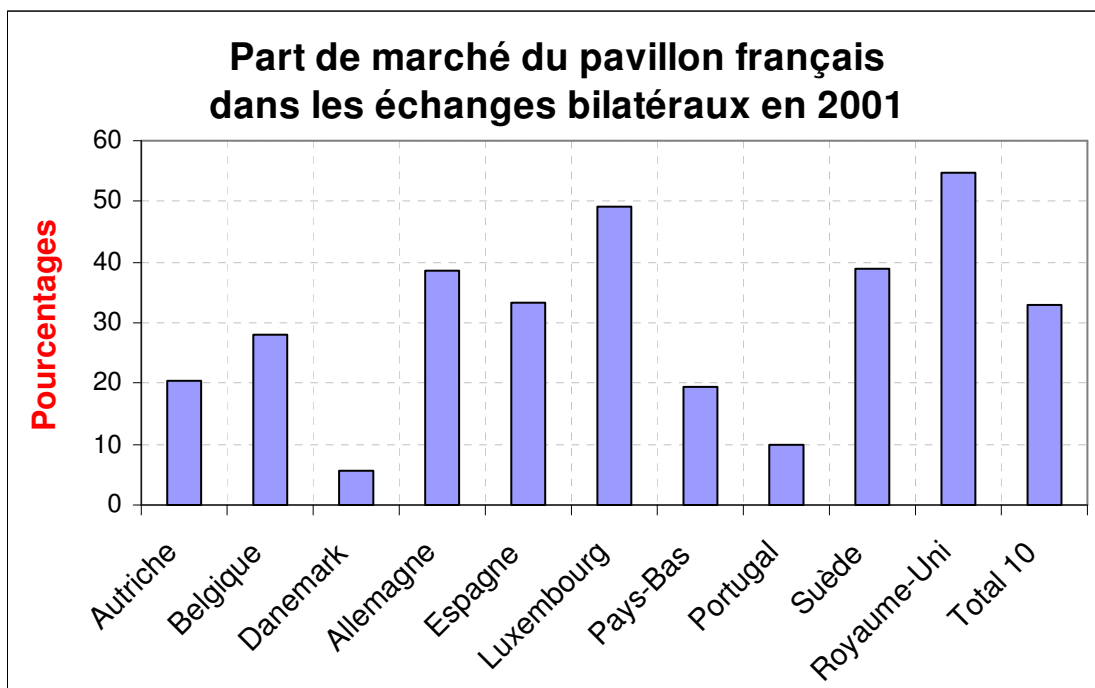
Le discours des organisations professionnelles, dénonçant la libéralisation des échanges sans harmonisation suffisante des conditions de concurrence, n'est pas nouveau. Il paraît aujourd'hui mieux fondé qu'hier, d'une part parce que les informations disponibles montrent qu'effectivement la compétitivité des transporteurs français s'est détériorée, et d'autre part parce qu'une étude réalisée par le Comité National Routier montre qu'en matière de coût salarial, leur handicap est bien réel.

La perte de compétitivité : le constat

Le constat de la perte de compétitivité des transporteurs français peut être établi sur la base des informations tirées des « enquêtes TRM » réalisées dans les différents pays européens. Ces enquêtes permettent à chaque pays de connaître les transports – mesurés en tonnes et en tonnes-kilomètres – réalisés par ses transporteurs, y compris les transports internationaux et le cabotage dans les pays étrangers ; la mise en commun de leurs résultats, par le biais d'Eurostat ou par échange direct entre services statistiques, donne la mesure des parts de marché des transporteurs de chaque nationalité. Les chiffres ne sont pas disponibles pour tous les pays de l'Union, et la qualité des informations contenues dans cette base n'est sans doute pas parfaite ; on peut cependant avoir une idée assez précise de la situation et de l'évolution de la situation du pavillon français.

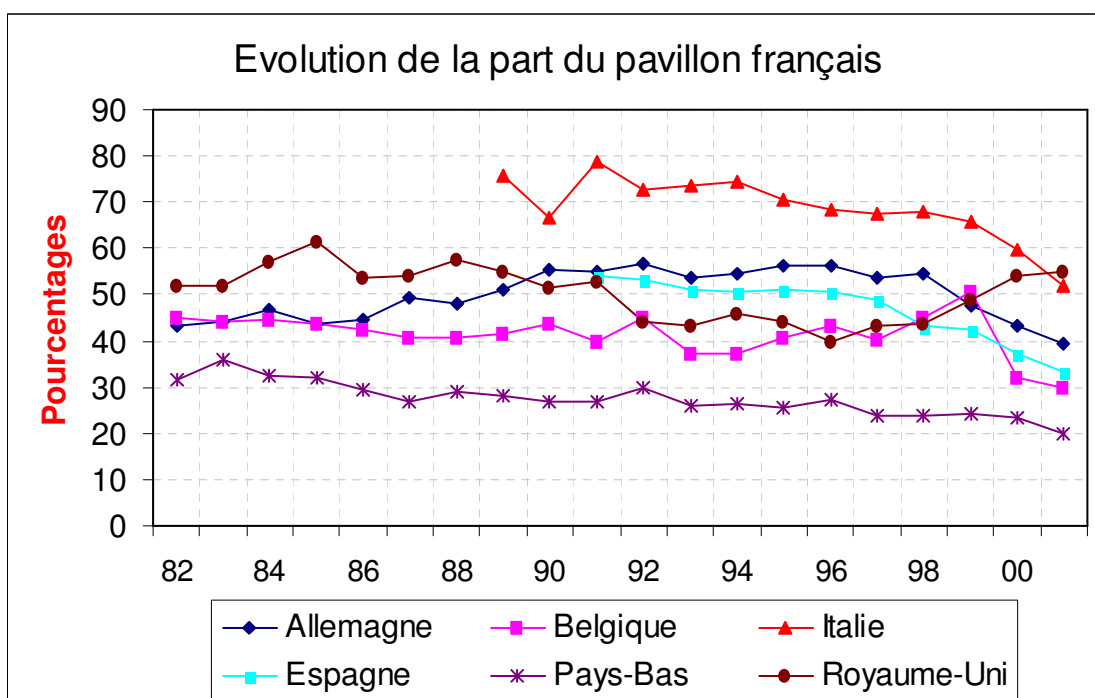
Le graphique ci-après(1) représente la part en 2001 du pavillon français dans les échanges bilatéraux deux sens confondus, c'est-à-dire dans la somme des flux, mesurés en tonnes-kilomètres, vers la France (les entrées) et vers le pays étranger (sorties).

¹ Source : Notes de synthèse du SES, n° 146, mars-avril 2003



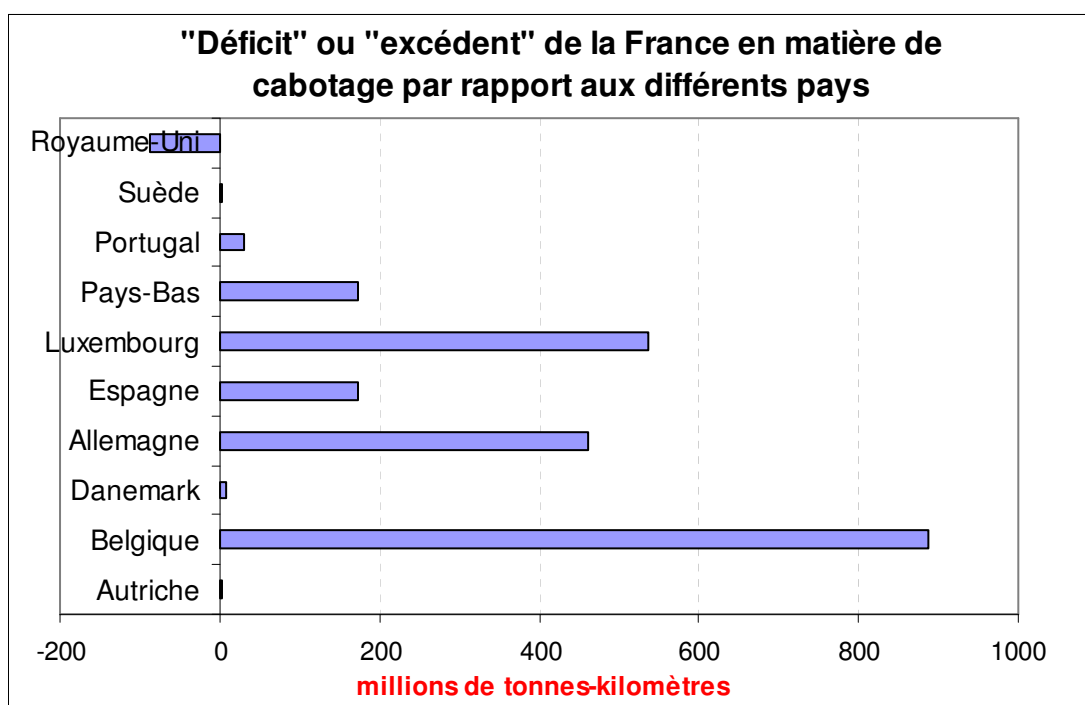
Ce graphique montre que la part du pavillon français n'est supérieure à 50 % que dans un cas, celui des échanges avec le Royaume-Uni où elle atteint 55 % ; elle est à 49 % avec le Luxembourg. Dans tous les autres cas, elle est à moins de 40 %, à moins de 10 % avec le Portugal et à moins de 6 % avec le Danemark...

Si la situation de 2001 n'est guère satisfaisante, l'évolution l'est encore moins. Les Comptes des Transports de la Nation ont reconstitué des séries sur une dizaine d'années pour les 6 premiers partenaires de la France dans les échanges routiers et on peut établir le graphique suivant :



Ce graphique montre que sur les 6 pays qui sont nos principaux partenaires, la part de pavillon des transporteurs français décline, sauf avec le Royaume-Uni qui n'est que le 5ème marché, par ordre d'importance, sur les 6...

La faiblesse de la compétitivité des transporteurs français peut aussi être mise en lumière au travers des statistiques disponibles relatives au cabotage. Celles-ci permettent de classer les pays en deux catégories : ceux qui sont « gagnants » et ceux qui sont « perdants ». La France fait partie de cette dernière catégorie où elle se classe avant-dernière, juste devant le Royaume-Uni ; le trafic de cabotage réalisé en France par les transporteurs étrangers est environ 6 fois supérieur au trafic de cabotage réalisé par les transporteurs français à l'étranger... Les statistiques pour 2001 permettent de voir dans quels pays les transporteurs français cabotent, et quels sont les transporteurs étrangers qui cabotent en France. On peut établir un graphique montrant l'excédent ou le déficit de la France par rapport aux pays étrangers :



La France n'est donc « excédentaire » que par rapport à un seul pays, le Royaume-Uni et le déficit est très fort par rapport à la Belgique, le Luxembourg et l'Allemagne.

Dans l'analyse de la situation concernant la part du pavillon français, il faut toutefois compléter les informations statistiques par une réflexion sur la définition même de ce qu'on appelle le pavillon français. Le transport réalisé par le pavillon français est le transport pris en charge par des entreprises localisées en France, au moyen de véhicules immatriculés en France conduits par des personnels résidents en France, dont les conditions de travail et de rémunération sont régies par la réglementation et les dispositions conventionnelles françaises. Mais on sait que des entreprises françaises, pour surmonter leur handicap en matière de compétitivité, ont décidé de se « délocaliser », c'est-à-dire de créer des filiales à l'étranger, ou, plus fréquemment, de racheter des entreprises étrangères. Il en résulte qu'une partie du transport réalisé sous pavillon étranger l'est, en fait, par des entreprises contrôlées par des capitaux français.

Cette remarque ne modifie pas le constat de la faiblesse et de l'affaiblissement du pavillon français et il n'est pas indifférent, notamment en matière d'emploi, que les transports soient réalisés sous pavillon français ou sous pavillon étranger contrôlé par des capitaux français. Elle montre cependant la complexité de la situation et la nécessité d'une grande prudence dans l'analyse.

La perte de compétitivité : l'analyse

Les raisons pour lesquelles le pavillon français perd de la compétitivité sont nombreuses, mais difficiles à mettre en lumière de façon précise. On peut citer quatre facteurs ou ensemble de facteurs qui introduisent des différentiels de coûts et de productivité : la fiscalité, le « social », les poids et dimensions des véhicules, les contrôles et les sanctions.

Sur le rôle de ces différents facteurs, on peut trouver de très nombreuses affirmations et déclarations, notamment de la part des organisations professionnelles, qui ne sont pas nécessairement fausses, mais qui, parce qu'elles ne résultent pas d'une démarche scientifique, mais de généralisation à partir de faits, voire d'anecdotes, dont on ne connaît pas la représentativité, sont rigoureusement « improuvables ». Le seul travail rigoureux qui ait été réalisé ces dernières années l'a été par le CNR(2). Il concerne le « social », et consiste plus précisément en des comparaisons de coûts du personnel de conduite dans 8 pays membres de l'Union, l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, l'Italie, le Royaume-Uni, les Pays-Bas et le Portugal, auxquels s'ajoute évidemment la France.

Les coûts du personnel de conduite ont été mesurés (ou estimés) par référence à deux « profils » de conducteur :

- Le « profil A » est celui d'un conducteur qui travaille au maximum des temps autorisés par la réglementation ou les dispositions conventionnelles de son pays et qui est rémunéré au minimum autorisé. Ce « profil » est donc quelque peu caricatural, mais il a l'avantage d'être objectivement défini et de permettre de mesurer le potentiel maximal de productivité que permettent les règles en vigueur dans chaque pays, lorsqu'elles sont respectées.

- Le « profil B » est celui d'un conducteur qui travaille et est rémunéré selon les « standards » de son pays, c'est-à-dire selon la situation la plus fréquente, ou la « moyenne », à dire d'experts. Ce « profil » est donc plus réaliste, mais aussi défini de façon plus arbitraire.

Cette analyse a évidemment supposé l'adoption d'hypothèses. Par exemple on a supposé, pour passer du temps de travail au temps de conduite, que les autres temps (essentiellement temps de chargement et de déchargement) étaient identiques dans tous les pays, et admis qu'ils étaient de 2 heures par jour. S'agissant de l'Espagne, de l'Allemagne et de l'Angleterre où les conditions de travail et de rémunération varient selon les Régions, on a retenu les conditions de la province de Madrid, du Land de Rhin-Westphalie Nord, et du Sud Yorkshire...

On peut résumer les principaux résultats de la manière suivante :

- S'agissant de la durée du travail, sa durée maximum n'est fixée réglementairement que dans trois pays, l'Espagne, la France et l'Italie. Dans les autres pays elle résulte d'accords collectifs. La France a le temps de travail annuel le plus faible qu'il s'agisse du temps maximum (« profil A », avec 2.204 heures par an - le temps le plus élevé est celui du Royaume-Uni avec 2.784 heures, soit 26 % de plus) ou du temps standard (« profil B », avec 2.121 heures, le temps le plus élevé étant constaté aux Pays-Bas avec 2.445 soit 15 % de plus).

- S'agissant du temps de conduite. Il peut se déduire du temps de travail en tenant compte des temps consacrés aux autres tâches. En outre, si, dans certains pays, les interruptions de conduite ne sont pas considérées comme du temps de travail, dans les autres, il faut évidemment déduire les interruptions de conduite du temps de travail pour obtenir le temps de conduite. La France a le temps de conduite le plus faible, estimé à 1.671 heures par an dans le « profil A » et à 1.608 dans le « profil B »

- Ces chiffres signifient que les conducteurs français ne peuvent atteindre le temps maximal de conduite (de 90 h sur 2 semaines) autorisé par le règlement 3820/85. Le « taux d'exploitation » de ce règlement qui atteint 100 % dans 5 pays (Danemark, Espagne, Royaume-Uni, Italie et Pays-Bas)

² Cette étude a été publiée dans Les Cahiers de l'Observatoire, n° 200, décembre 2003 ; on peut aussi consulter le site Internet du Comité National Routier à l'adresse : http://www.cnr.fr/services/cahiers_observatoires/e-docs/00/00/01/34/document_cahier_obs.md

n'est en France que de 86 %. C'est le taux le plus faible, la Belgique étant à 87 %, le Portugal à 94 % et l'Allemagne à 95 %.

- S'agissant des salaires horaires, les taux appliqués en France se situent « dans la moyenne ». Plus précisément, il y a trois pays dans lesquels les taux de salaires horaires sont plus faibles et quatre dans lesquels ils sont plus élevés. Si l'on pose que le salaire horaire en France est de 100, il est de 46 (« profil A ») ou 49 (« profil B ») au Portugal ; il est également inférieur à 100 en Espagne et en Italie ; il est à 121 (« profil A ») ou 120 (« profil B ») au Royaume-Uni.

- S'agissant des salaires bruts annuels, en tenant compte du temps de travail, des congés payés, des primes, la hiérarchie est un peu modifiée et les écarts amplifiés. Les salaires bruts annuels sont plus faibles au Portugal (indices 54 dans le « profil A » et 67 dans le « profil B ») et en Espagne (indices 54 dans le « profil A » et 93 dans le « profil B »). L'Italie et la Belgique ont des salaires proches de la France (indices inférieurs à 105). Les rémunérations sont très sensiblement supérieures (indices compris entre 126 et 212 dans le « profil A » et entre 135 et 168 dans le « profil B ») pour les 4 pays restants (Royaume-Uni, Allemagne, Pays-Bas, Danemark)

- Le seuil de déclenchement des heures supplémentaires varie selon les pays, ainsi d'ailleurs que le supplément de rémunération versé au-delà de ce seuil. La France a le seuil le plus bas avec 35 heures, la rémunération étant majorée de 25 % ; mais un second seuil se déclenche à 43 heures, avec une majoration de 50 %. Les situations des autres pays sont très diverses mais incontestablement moins favorables aux salariés.

- Le taux des charges patronales varie dans de très fortes proportions puisqu'il est compris entre 10,25 % au Danemark et 57,24 % en Italie. La France se situe au 3ème rang pour les charges les plus élevées avec un taux de 44,56 %.

- Les indemnités de déplacement varient également dans un intervalle considérable de 53 euros par jour en France, qui détient le record, à 16 euros au Portugal. Le Portugal constitue cependant une exception ; le second pays par la faiblesse des indemnités versées aux conducteurs est le Royaume-Uni, avec 32,2 euros ; l'écart avec la France est donc beaucoup plus faible, même s'il est encore de 39 %.

- Le coût annuel d'un conducteur tient compte des très nombreux éléments recensés ci-dessus. Dans le cas de la France, les facteurs qui le déterminent ont des effets contradictoires : modestie des rémunérations, importance des frais de déplacement, coût élevé des heures supplémentaires, importance des charges patronales... Au total, le coût annuel d'un conducteur français (39.707 euros dans le « profil A » et 40.790 euros dans le « profil B ») peut être considéré, par comparaison avec les autres pays, comme « modéré ». Cinq pays ont un coût plus élevé (Danemark, Pays-Bas, Italie, Belgique et Allemagne, l'ordre variant selon le « profil » considéré), et trois un coût plus faible (Royaume-Uni, Espagne et Portugal, avec, pour ce dernier pays, un très gros écart.

- Si l'on raisonne au coût de l'heure de conduite, et compte tenu du fait que la France a le volume d'heures de conduite le plus faible, elle est le pays où le coût de l'heure est le plus élevé en « profil A » et elle se classe au troisième rang derrière l'Allemagne et les Pays-Bas en « profil B ». On retrouve ce résultat en raisonnant en production kilométrique : pour un montant de 1000 euros dépensé pour couvrir le coût d'un conducteur international, une entreprise française obtient environ 3.000 km (3.156 dans le « profil A » et 2.957 dans le « profil B »), tandis qu'une entreprise portugaise obtient 9.479 km en « profil A » (3 fois plus qu'une entreprise française) et 6.719 km en « profil B » (2,3 fois plus qu'une entreprise française).

Cette étude du CNR n'épuise évidemment pas la question des causes de la perte de compétitivité du TRM français. Mais elle montre que le « social » y contribue sans doute fortement. Elle conforte l'attitude des organisations professionnelles qui, dans la perspective de la transposition de la directive 2002/15/CE, réclament que la France s'aligne sur les valeurs minimums fixées par celle-ci, et réclament donc « toute la directive, rien que la directive ».

* * * *