

Eclairage sur les enjeux des négociations salariales dans le secteur du transport routier de marchandises

Description de la note :

Au premier semestre 2013, le cabinet d'études économiques et de conseil Asterès avait analysé la situation concurrentielle et financière des sociétés françaises du transport routier de marchandises (TRM). Les principales conclusions de cette étude restent aujourd'hui d'actualité et permettent de mieux comprendre les freins aux actuelles négociations salariales dans le secteur. Cette note présente les principales conclusions de l'étude permettant de mieux analyser l'actualité du secteur.

Rédacteur :

Christophe Marques, économiste chez Asterès

01 44 76 89 16

cmarques@asteres.fr

A S T E R è S
p r o d u c t e u r d ' i d é e s

81, rue Réaumur

75 002 Paris

01 44 76 89 16

www.asteres.fr



Le TRM : un secteur soumis à une concurrence européenne intense

Le secteur des services est parfois perçu comme protégé de la concurrence internationale. La plupart des prestations de services requièrent en effet une forte proximité avec la clientèle, ce qui limite les possibilités d'importation et de délocalisation.

Ce constat n'est évidemment pas valable pour le TRM :

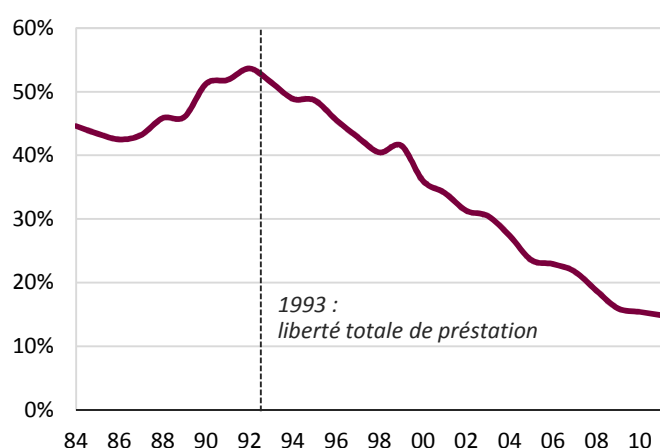
- Chaque échange de marchandises entre deux pays implique la mise en concurrence de sociétés de transport de nationalités différentes, répondant à des normes sociales et à des conditions salariales différentes.
- De par les règles européennes qui autorisent le cabotage, les transporteurs français se retrouvent en compétition avec des sociétés étrangères pour des transports intérieurs au territoire français

La part de marché des transporteurs français sur les trajets internationaux s'est effondrée depuis la libéralisation de 1993

Les coûts d'exploitation des transporteurs français sont particulièrement élevés. La réglementation française sur le temps de travail des chauffeurs et le niveau élevé des charges sociales en sont les deux principales explications. Au regard de leurs coûts d'exploitation et de la faiblesse de leurs marges, les sociétés françaises ne peuvent s'aligner sur les tarifs des concurrents étrangers. Leur part de marché à l'international s'est en conséquence effondrée sur les vingt dernières années.

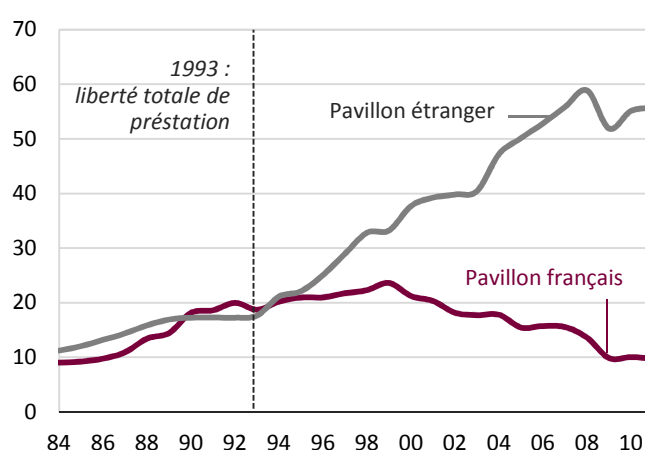
En se basant sur les tonnes-kilomètres réalisées en France dans le cadre d'un transport international, **la part des sociétés françaises est passée de 51% en 1993 à seulement 15% en 2011**. Ce déclin s'explique à la fois par une croissance soutenue de l'activité des pavillons étrangers et par un recul de l'activité internationale du pavillon français depuis plus de 10 ans.

Part de marché du pavillon français sur les trajets internationaux
En % des tonnes-kilomètres réalisées sur le territoire français



Sources : SOeS ; calculs Asterès

Transport routier de marchandises à l'international
En milliards de tonnes-kilomètres réalisés sur le territoire français



Source : SOeS

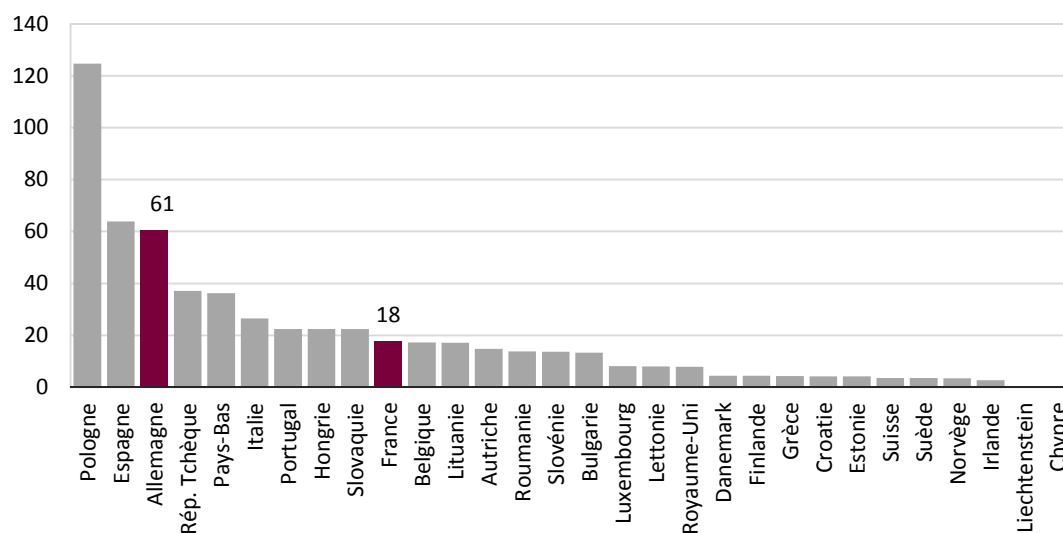
En conséquence, la France est aujourd'hui l'un des pays européens où le poids des trajets internationaux dans l'activité des transporteurs est le plus faible. En 2010, seul un dixième des tonnes-kilomètres réalisées par le

pavillon français l'était à l'international. A titre de comparaison, les pavillons allemand et espagnol réalisent respectivement 19% et 30% de leur activité à l'international (hors cabotage).

Au regard du poids de la France dans les échanges commerciaux européens, l'activité internationale du pavillon français apparaît fortement sous développée.

Transport routier international, par pavillon

En milliards de tonnes-kilomètres réalisées dans l'Union européenne / en 2010



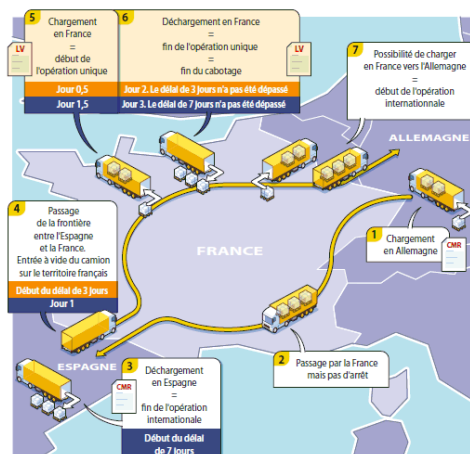
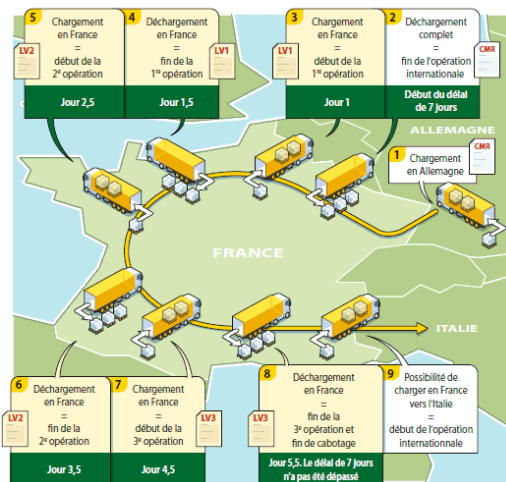
Source : CNR, d'après Eurostat

La concurrence étrangère s'intensifie sensiblement sur le marché intérieur français

Le cabotage est une prestation de transport dont le chargement et le déchargement sont réalisés au sein d'un même pays par un transporteur étranger. En 2012, le cabotage effectué en France a officiellement atteint 3,5% des tonnes-kilomètres du marché intérieur. En réalité, le cabotage est très mal surveillé et les volumes cabotés sont fortement sous évalués. D'après les professionnels français du TRM, le cabotage représenterait plus de 10% du marché des transports intérieurs de longue distance.

Exemple : trois opérations de cabotage en France après la fin d'une livraison internationale

Exemple : une opération de cabotage réalisée en transit après une livraison internationale



En 2012, la France était le pays le plus « caboté » de l'Union européenne, après la Belgique et l'Autriche. Parallèlement, son pavillon est très peu présent sur les marchés intérieurs des autres pays européens du fait de son déficit de compétitivité.

Les pavillons qui cabotent le plus en France ne sont pas issus des pays d'Europe de l'Est (hormis pour la Pologne). Il s'agit essentiellement de l'Espagne, du Luxembourg, de la Belgique, de l'Allemagne et du Portugal.

La concurrence des entreprises étrangères sur le marché intérieur français s'affermi :

- L'Allemagne, cabotée par les pays d'Europe de l'Est, recherche des opportunités de développement en France où ses entreprises profitent d'un avantage compétitif en termes de coût.
- Depuis la crise économique et financière de 2008 et 2009, le coût unitaire de la main d'œuvre s'est contracté dans les pays d'Europe du sud. La compétitivité-prix de leurs entreprises s'est par conséquent améliorée relativement à la France.

L'Allemagne, cabotée par l'Est, recherche des débouchés en France

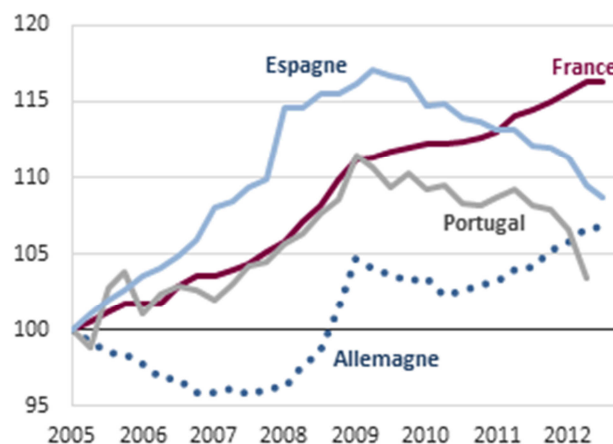
Les flèches représentent les tendances de cabotage



Sources : CNR ; Asterès

Coût unitaire de la main d'œuvre

Ensemble de l'économie ; Base 100 = 2005 T1 ; CVS



Source : OCDE

Le coût du travail, la fiscalité et la réglementation sont en cause dans les difficultés structurelles du TRM français

La qualité des services de transport en France est élevée et il n’y a plus de marge pour augmenter la compétitivité hors prix. En conséquence, l’amélioration de la compétitivité du TRM français ne peut passer que par une maîtrise des prix, ce qui suppose avant toute chose un contrôle strict de la masse salariale et une modération charges fiscales.

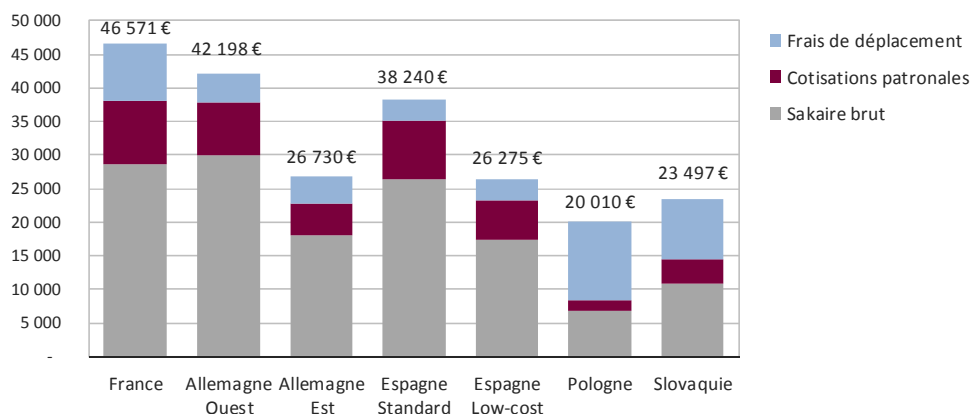
Le coût du travail français est l’un des plus élevé d’Europe

La France est l’un des pays où le salaire brut des conducteurs figure parmi les plus élevé d’Europe. Cependant, cela ne suffit pas à expliquer les écarts de coût du travail avec d’autres grands pays européens, comme l’Allemagne et l’Espagne où le salaire brut des chauffeurs est également élevé.

Les entreprises françaises supportent un niveau de cotisations patronales et des frais de déplacement particulièrement importants. Ainsi, en dépit de salaires bruts comparables à ceux observés en Allemagne de l’Ouest et en Espagne, le coût d’un conducteur à l’international est plus élevé en France que chez ses deux grands partenaires commerciaux.

Composition de la rémunération annuelle

Coût total pour l’employeur d’un conducteur à l’international



Source : CNR ; rapport d’information du Sénat n°644 (10 juin 2013)

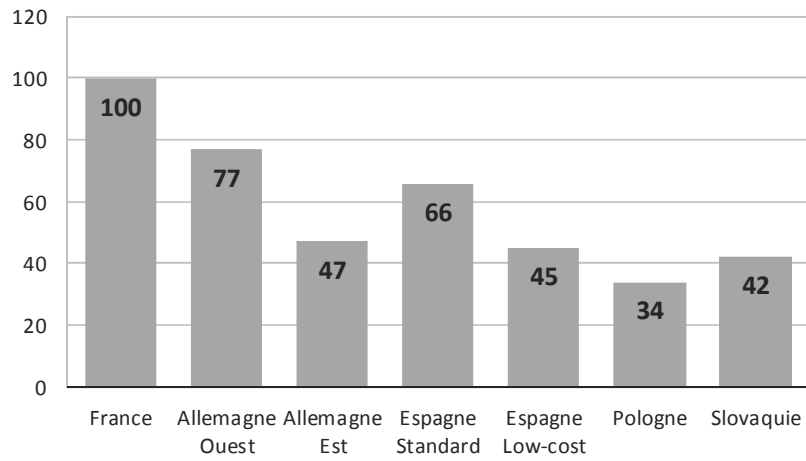
Compte tenu d’une réglementation française sur le temps de travail des chauffeurs singulièrement contraignante, ces derniers réalisent en moyenne moins d’heures de conduite par an que leurs homologues européens (-15% par rapport à l’Allemagne). En conséquence, le coût unitaire d’une heure de conduite est sensiblement plus fort pour un chauffeur français que pour un chauffeur étranger.

Pour une entreprise française, une heure de conduite revient...

- ... 30% plus cher que pour une entreprise d’Allemagne de l’Ouest ;
- ... 52% plus cher que pour une entreprise espagnole ;
- ... plus de deux fois plus cher que pour une entreprise polonaise.

Coût horaire de conduite en 2011

Coût du personnel au profil international / base 100 = France

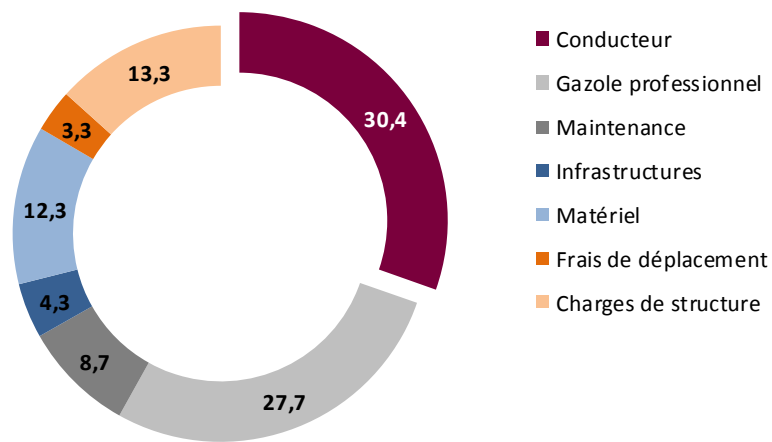


Source : CNR ; rapport d'information du Sénat n°644 (10 juin 2013)

Les charges de personnel représentent près d'un tiers de l'indice du coût des trajets régionaux réalisés par les camions français de 40 tonnes.

Structure de l'indice de coût CNR, régional 40 tonnes

En pourcentages



Source : CNR

La réglementation française sur le temps de travail induit un surcoût notable pour les transporteurs implantés dans l'hexagone

Le secteur du transport routier relève d'une réglementation spécifique sur le temps de travail aussi bien en France que dans les autres pays européens. Néanmoins, la réglementation française apparaît bien plus contraignante que le droit communautaire. En dehors de leurs frontières, les transporteurs étrangers continuent de bénéficier des règles sur le temps de travail issues de leur pays d'origine, qui, généralement, sont très éloignées des règles françaises. En conséquence, le pavillon français est pénalisé par rapport à ses concurrents aussi bien sur le marché international que national.

D'après les données du CNR, un chauffeur français à l'international réalise en moyenne 1 600 heures par an contre 1 890 heures pour un chauffeur d'Allemagne de l'Ouest¹.

Réglementation du temps de travail dans le TRM

Réglementation européenne du temps de travail dans le TRM (directive 2002-15)

0h	48h (en moyenne sur 4 mois)	60h (sur une semaine isolée)
Temps de travail <i>Conduite / travail / temps de disponibilité non connu à l'avance</i>		
<i>Temps rémunérés à taux normal et en heures supplémentaires en fonction de la réglementation nationale</i>		Temps de disponibilité connu à l'avance (pas de limite de durée / rémunération non obligatoire)

Réglementation française du temps de travail dans le TRM de longue distance

0h	35h	43h	56h
Temps de service <i>Conduite / travail / temps de moindre activité</i>			
Temps rémunérés à taux normal	Heures d'équivalence <i>majorées à 25%</i>	Heures supplémentaires <i>majorées à 50%</i>	

Sources : Asterès ; FNTR

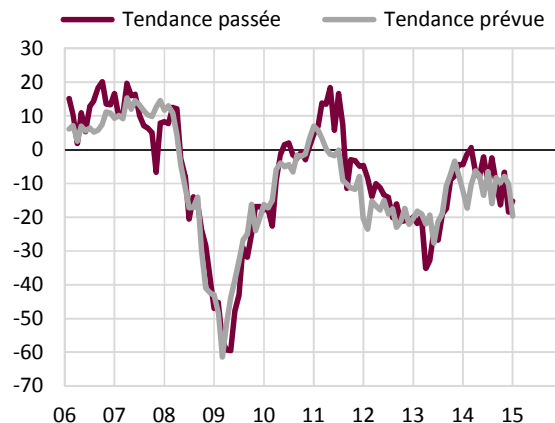
¹ Source : Etude CNR présentée lors du congrès de la FNTR de 2011.

Le transport est un secteur particulièrement affecté par la conjoncture dégradée de l'économie française

Pour cause d'un manque de demande persistant et de pressions concurrentielles intenses, les chefs d'entreprises du TRM continuent d'anticiper une baisse de leurs prix. La situation financière des sociétés du TRM demeure fragile. Dans ce contexte, les dirigeants restent nombreux à vouloir réduire leurs effectifs et leurs investissements que ceux voulant les accroître.

Tendance de l'activité dans le TRM français

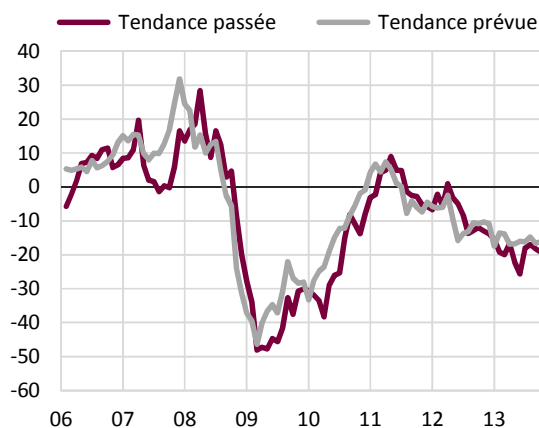
Solde d'opinion



Source : Insee

Tendance des prix du TRM

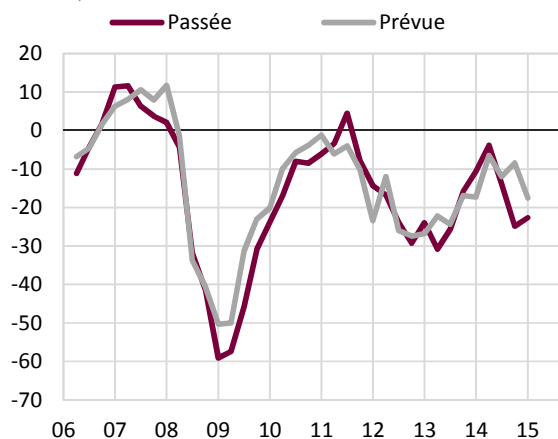
Solde d'opinion



Source : Insee

Résultat d'exploitation

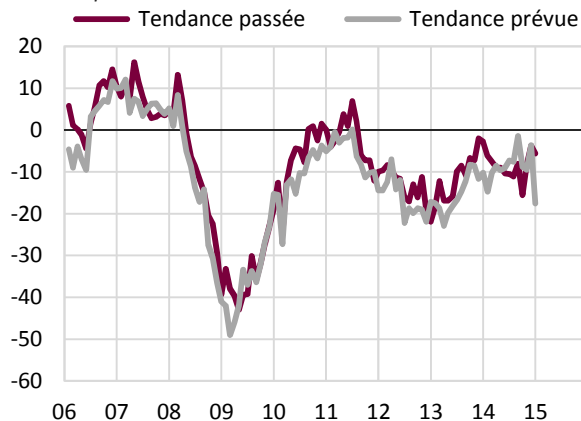
Solde d'opinion



Source : Insee

Tendance des effectifs du TRM

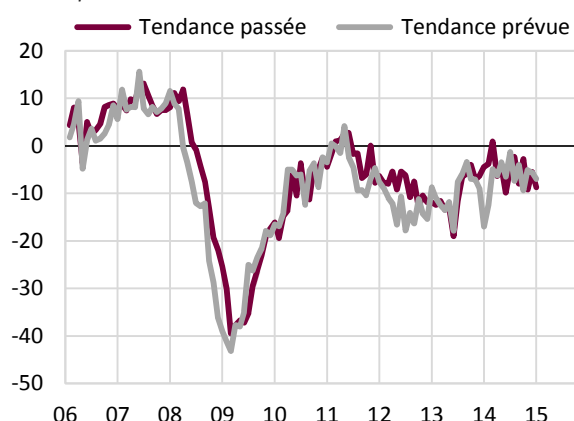
Solde d'opinion



Source : Insee

Tendance des investissements du TRM

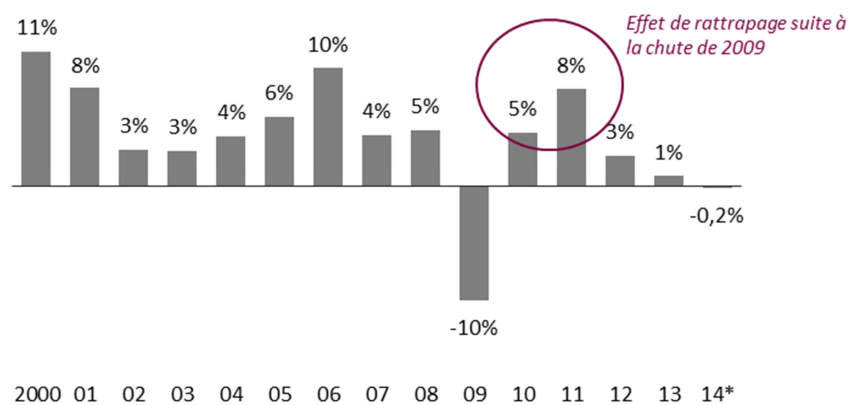
Solde d'opinion



Source : Insee

Après un mouvement de reprise en 2011, le chiffre d'affaires du TRM a ralenti en 2012, 2013 et 2014. Sur les 10 premiers mois de l'année, il s'inscrit en baisse de 0,2% sur un an. Au regard des enquêtes de conjoncture, le chiffre d'affaires devrait baisser au cours du premier semestre 2015.

Variation du chiffre d'affaires du TRM



* 10 premiers mois de l'année / Source : Insee

L'équipe

Nicolas Bouzou

Economiste
Directeur fondateur d'Asterès

Charles-Antoine Schwerer

Economiste
Pôle stratégies d'entreprise

Christophe Marques

Economiste
Pôle Analyse des politiques publiques

Nous contacter

www.asteres.fr
contact@asteres.fr

81, rue Réaumur
75002 Paris

Tél. : + 33 1 44 76 89 16



A:

Nous proposons aux entreprises et au secteur public des outils de réflexion pour orienter l'action. Notre mission est de mettre l'expertise économique au service du développement de nos clients. Ainsi, nous donnons à l'analyse économique son rôle opérationnel.

Nous proposons à nos clients :

- des analyses macroéconomiques et sectorielles ;
- des prévisions ;
- des enquêtes de conjoncture.

Nous menons également des missions de conseil en développement & attractivité économique.

Asterès est une **entreprise citoyenne** et, à ce titre, nous respectons un certain nombre de principes :

- Réalisation d'activités non marchandes, notamment dans le domaine de la pédagogie économique et du conseil aux gouvernements (afin d'éviter tout risque de conflit d'intérêts) ;
- Promotion de la liberté individuelle et de la démocratie, notamment dans le cadre des missions réalisées dans les pays émergents.

Respect de l'environnement :



Asterès s'engage à limiter l'impact de son activité sur l'environnement par le recyclage, la dématérialisation, les économies d'énergie, et la limitation des déplacements en avion et en voiture ou leur compensation. Par ailleurs, nos analyses prennent en compte la dimension écologique et environnementale des phénomènes économiques. En matière de conseil, nos propositions sont formulées dans le souci du respect de l'environnement et de la durabilité du développement.

Activités de lobbying :

Asterès est régulièrement sollicitée par des entreprises et des fédérations professionnelles pour intervenir en amont de leurs activités de lobbying, particulièrement lors des débats d'orientation budgétaire. Asterès peut donc être amené à réaliser des travaux financés par des donneurs d'ordres et démontrant l'impact économiquement nocif d'une mesure qui pourrait leur être appliquée.

Dans ce cas, notre démarche répond à une charte éthique stricte. Notre client s'engage à accepter que les travaux menés par Asterès répondent aux principes intangibles suivants :

- Asterès ne peut s'engager sur les résultats d'une étude avant de l'avoir réalisée. Nous ne délivrons nos conclusions qu'au terme de nos analyses.
- Nos travaux suivent une méthodologie standard (top down), qui s'appuie sur l'utilisation de données statistiques publiques, ou conçues ou certifiées par nous-mêmes.
- Si un client souhaite modifier des conclusions de travaux réalisés par Asterès sans une totale approbation de nos consultants, il devient le seul signataire de l'étude, et n'a plus le droit d'utiliser la marque Asterès.
- Les consultants d'Asterès ne défendent dans le débat public que des travaux qu'ils ont réalisés eux-mêmes. En aucun cas ils n'acceptent de se faire le relais de travaux réalisés par d'autres.

Asterès intervient en tant que prestataire externe. Le cabinet ne saurait être tenu pour responsable des interprétations qui pourraient être données de ses travaux ou de leurs conséquences. Asterès est en outre tributaire de la qualité des statistiques utilisées, dont elle n'est pas responsable.