

LE COUT DE LA MAIN D'OEUVRE EN EUROPE

1992

Pierre SELOSSE

Prix de revient et concurrence

L'harmonisation des conditions de concurrence en transport routier apparaît comme une des conditions de la réussite de la mise en place du marché intérieur européen, pour des raisons économiques d'organisation du marché mais aussi pour favoriser l'adhésion des opérateurs de transport à cette évolution.

L'ouverture des frontières de 1993 modifiera profondément les données d'exploitation des entreprises de transport. Dès à présent, le poste carburant ne constitue plus un facteur important de distorsion de concurrence sur un parcours international (possibilité de s'approvisionner dans le pays offrant le meilleur prix). De plus, l'ouverture des frontières aura pour effet d'harmoniser les prix de vente des pneumatiques, des lubrifiants, des assurances, et même du matériel. Les facteurs de distorsion qui resteront seront donc essentiellement :

- le coût du financement (taux d'intérêt et taux de change)
- les impôts et taxes (fiscalités spécifiques et générales)
- le coût de la main d'oeuvre

L'impact des taux d'intérêt et des taux de change se fera sentir tant que l'harmonisation monétaire, déjà amorcée avec la création du S.M.E., ne sera pas achevée. La libre circulation des capitaux dès 1990 sera une étape importante.

Les impôts et taxes ont déjà été abordés et sont un des objets de la négociation sur l'harmonisation des conditions de concurrence. On peut donc estimer que le coût de la main d'oeuvre restera un des facteurs importants de distorsion.

L'importance du coût de la main d'oeuvre

Les différentes enquêtes nationales sur la formation des prix de revient du transport permettent d'apprécier le poids relatif de ce facteur, même si les méthodes de calcul ne sont pas homogènes et ne permettent pas les comparaisons en toute rigueur.

Part de la main d'oeuvre dans le prix de revient

Italie	30,7%
France	29,2%
Belgique	32,7%
Pays Bas	36,2%
Espagne	23,5%
Allemagne	25,6%
Grande Bretagne	28,6%

Source : suivis nationaux des prix de revient - cf étude OEST

Différentes études ont été menées récemment en Europe pour tenter d'établir des comparaisons entre les pays. C'est le cas, en particulier, des études réalisées par l'AFTRI en France, par le bureau Prognos en Allemagne, par le bureau NEA au Pays Bas et par le Polytechnic of Central London en Grande Bretagne. Cependant, il est difficile de tirer des conclusions de ces études qui utilisent des méthodes et des hypothèses différentes. On s'aperçoit, dès lors, de l'importance du choix des paramètres liés au type d'exploitation.

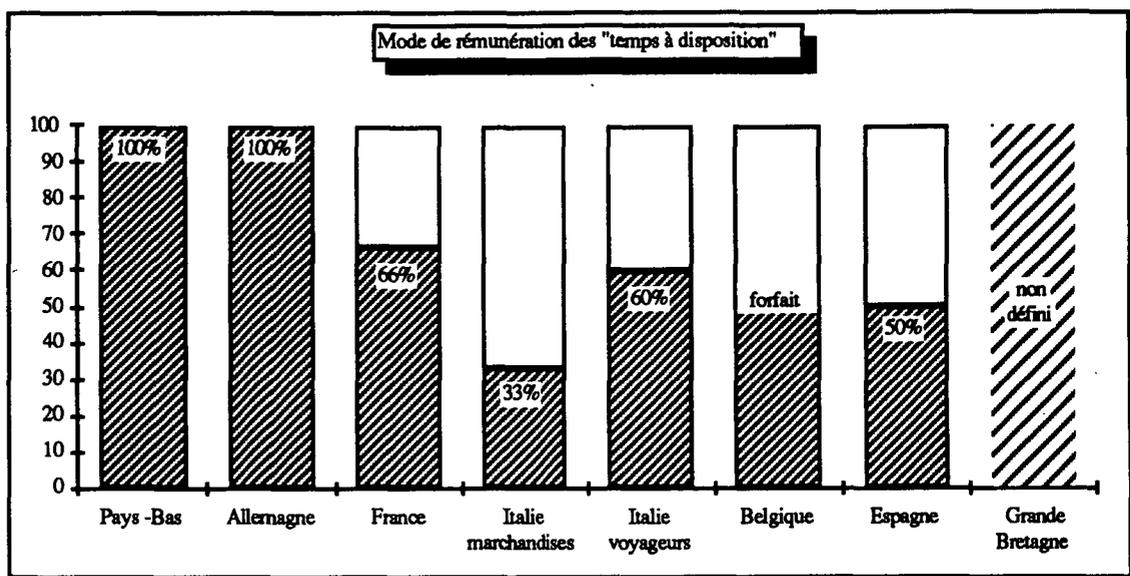
Deux groupes de pays

L'analyse de ces enquêtes permet de distinguer deux groupes de pays :

- Ceux dont les coûts mensuels de la main d'oeuvre sont élevés : la République Fédérale d'Allemagne, les Pays Bas, la France et la Belgique. Que le coût mensuel soit élevé du fait du niveau des rémunérations distribuées, comme en Allemagne, ou du fait de l'importance des prélèvements obligatoires assis sur les salaires, comme en France.
- Ceux dont les coûts mensuels de la main d'oeuvre sont plus faibles comme : l'Italie, la Grande Bretagne et l'Espagne. L'écart entre les 2 extrêmes de la fourchette étant de l'ordre de 30%.

Par ailleurs, certains pays ont mis en place des facteurs légaux, réglementaires et conventionnels qui renchérissent le coût de la main d'oeuvre :

Il faut se souvenir, par exemple, que les pays européens ne donnent pas la même définition à la notion de temps de travail. De plus, les modes de rémunérations qu'ils ont adoptés ne sont pas identiques : c'est ainsi que les temps à disposition sont rémunérés pour 100 % de leur durée en Allemagne et aux Pays Bas, pour 2/3 de leur durée en France (sous réserve de la règle des 92%), 60% de leur durée dans les transports de voyageurs en Italie, 50% de leur durée en Espagne et 1/3 dans les transports de marchandises en Italie...



On sait aussi que seuls la France, la République Fédérale d'Allemagne et accessoirement les Pays Bas, accordent des heures de repos compensateurs en cas de franchissement de certains seuils d'heures supplémentaires....

Eviter les surcoûts grâce à une meilleure organisation

Ainsi à travers ces illustrations, auxquelles on pourrait ajouter les heures supplémentaires ou les coûts de la main d'oeuvre, il apparaît que les réglementations de trois pays (Allemagne, Pays Bas, France) contiennent des dispositions qui peuvent renchérir fortement le niveau moyen des rémunérations accordées à leurs personnels de conduite nationaux en cas d'utilisation intensive.

Pour ces pays, il apparaît dès lors comme important que les entreprises compensent ce coût élevé par une meilleure organisation et une meilleure répartition du travail. Il est d'ailleurs caractéristique que la compétitivité actuelle des entreprises au niveau européen ne correspond pas directement au coût de la main d'oeuvre mais tout autant au niveau d'organisation de la profession et de la formation dans les différents pays.