

Transport routier de marchandises luxembourgeois

Résumé

Version du 5 avril 2019

La plupart des secteurs économiques du Luxembourg sont tournés vers l'international. Le transport routier de marchandises ne déroge pas à cette règle, puisque 87 % des transports sont effectués à l'international.

Le Luxembourg se caractérise d'abord par un système fiscal attractif et un secteur financier puissant. Ce dernier représente en effet plus d'un tiers de son PIB. C'est une force, mais aussi une faiblesse puisque l'économie nationale est fortement dépendante des soubresauts financiers internationaux. Les objectifs de croissance pour 2017 n'ont d'ailleurs pas été atteints en raison des performances décevantes de ce secteur. Il n'en reste pas moins que le Luxembourg dispose de nombreux atouts liés à sa stabilité politique et sociale, à une main-d'œuvre qualifiée et multilingue et à des infrastructures de pointe. Deuxième pays le plus riche du monde en termes de PIB par habitant (premier de l'UE), son taux de chômage est l'un des plus faibles d'Europe et sa dette publique parfaitement maîtrisée. Aujourd'hui, le Grand-Duché fait de nombreux efforts pour diversifier ses activités économiques, en se concentrant notamment sur l'économie de la connaissance.

Une grande partie du PIB est tirée par le secteur tertiaire marchand (comprenant le secteur des transports), mais également non marchand. La capitale abrite en effet plusieurs services et institutions européennes, dont les services de la Commission européenne, la Cour des comptes européenne, et la Cour de justice. Le secteur tertiaire emploie 87 % de la population active et produit plus de 86 % de la richesse nationale. La moitié de ce secteur correspond aux services financiers et immobiliers. Le secteur secondaire pèse quant à lui 13,4 % du PIB et emploie environ 12 % de la population active. Les principales activités sont dominées par la production de fer et d'acier, même si le pays encourage aujourd'hui les secteurs de la chimie, les produits plastiques et l'ingénierie légère. Le secteur primaire contribue pour une part infime à l'économie luxembourgeoise (0,3 % du PIB) et emploie environ 1 % de la population active. Les principales productions agricoles du pays sont le vin, le bois, les céréales et les pommes de terre.

Côté transport routier de marchandises (TRM), la situation économique des entreprises du secteur est favorable. La pénurie de chauffeurs observée dans la plupart des pays de l'Ouest semble moins préoccupante qu'ailleurs selon les chefs d'entreprises interrogés. Cette particularité s'explique par l'attrait des conditions salariales avantageuses pratiquées au Luxembourg.

Les dernières études de conjoncture établies par l'institut national de la statistique et des études économiques (STATEC) portant sur les services non financiers émettent des signaux positifs pour l'avenir. Sur l'ensemble du 1^{er} trimestre 2018, le moral des entrepreneurs y compris celui des transporteurs est bon. Ils sont confiants sur la situation financière de leurs entreprises et sur la demande à venir.

Pour suivre l'évolution du TRM luxembourgeois dans le paysage européen et expliquer les composantes de ce secteur, le CNR a mis à jour en 2018 son étude datant de 2013. Cette nouvelle étude a été menée auprès des entreprises de TRM, des conducteurs et des organisations professionnelles. La version complète de l'étude est consultable sur le site internet du CNR : www.cnr.fr, rubrique Publications CNR/Europe.

Le présent document propose une synthèse de l'étude et établit une comparaison avec le TRM français. Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez contacter le service études internationales du CNR.

Cadrage économique et infrastructures de transport

Entre 2000 et 2017, la densité de la population luxembourgeoise a augmenté de 37 %. La population dépasse aujourd'hui 600 000 habitants et pourrait doubler d'ici 2060 selon certaines projections macroéconomiques. Cette croissance démographique dope les secteurs de la construction et de la distribution. Elle profite notamment au transport routier de marchandises.

Du fait de sa centralité, le Luxembourg est considéré comme une base opérationnelle importante pour les activités de transport et de logistique. Les politiques publiques de transport se conçoivent surtout dans un contexte international avec un objectif d'amélioration des connexions transfrontalières et la mise en place de plans sectoriels routiers visant à fluidifier le trafic (nœuds d'échange, gares périphériques, parkings). Le Luxembourg est un pays de transit et doit faire face à d'importantes congestions sur son réseau routier. Des congestions dues notamment aux approvisionnements d'aubaine liés à des prix de carburants parmi les plus bas d'Europe. Comme dans d'autres pays, la volonté du Luxembourg est aujourd'hui de privilégier des modes de transport favorisant le développement durable comme le train ou la navigation fluviale, mais le transport routier reste le moyen de transport dominant. Il est suivi par la navigation intérieure puis le rail qui représentent à eux deux environ 12 % des tonnes-kilomètres réalisées en transport de fret intérieur.

Le pays dispose d'infrastructures modernes. L'aéroport international de Luxembourg (Findel ou Lux-Airport) est le sixième aéroport européen de fret. Le réseau ferré est doté de filiales spécialisées pour le fret et le transport fluvial commercial bien organisé pour l'expédition de matières premières, de produits agricoles, de fer et d'acier, et de produits pétroliers vers d'autres destinations intérieures ou vers la mer du Nord.

Le réseau routier du Grand-Duché de Luxembourg est bien entretenu. Il est constitué d'autoroutes et de routes régionales, gérées par l'Administration des ponts et chaussées. Tout comme au Danemark, aux Pays-Bas et en Suède, les poids lourds doivent s'acquitter de l'Eurovignette pour pouvoir utiliser certaines routes au Luxembourg.

Évolution de l'activité du TRM au Luxembourg

Avec 9 414 millions de tonnes-kilomètres réalisées en 2017, le TRM luxembourgeois représente 0,5 % du TRM des 28 pays membres de l'UE. Son activité est relativement stable depuis une dizaine d'années. Fait saillant, le poids du transport international représente plus de 87 % de l'activité totale. Le trafic tiers est l'activité la plus florissante du pavillon luxembourgeois (38 %), ce qui s'explique par la taille et la position géographique du pays. Sur ce segment, le Grand-Duché se place parmi les pays de l'Ouest les plus dynamiques, très proche de l'Espagne, des Pays-Bas et de l'Allemagne.

Évolution du TRM des pavillons français et luxembourgeois

Evolution du TRM* des pavillons français et luxembourgeois											
Transport Total											millions de t.km
Pavillon	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	ratio t.km/PIB 2017
France	206 304	173 621	182 193	185 685	172 445	171 472	165 225	153 580	155 843	167 691	73
Luxembourg	8 965	8 400	8 694	8 835	7 950	8 606	9 599	8 850	9 324	9 414	170
Transport National											millions de t.km
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	ratio t.km/PIB 2017
France	181 879	156 021	164 325	168 242	156 449	155 712	151 112	141 242	144 205	155 876	68
Luxembourg	555	530	574	650	1 044	777	1 128	1 103	1 192	1 211	22
Transport International											millions de t.km
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	ratio t.km/PIB 2017
France	24 425	17 600	17 868	17 443	15 996	15 760	14 113	12 339	11 638	11 815	5
Luxembourg	8 410	7 870	8 120	8 185	6 906	7 829	8 471	7 746	8 131	8 203	148

* en UE + Norvège + Suisse + Liechtenstein

Source: Eurostat

Si la part du transport international reste écrasante dans le TRM luxembourgeois, il convient de noter que celle du transport national ne cesse de grignoter des parts de marché depuis 2008, avec un taux de croissance moyen annuel approchant les 10 %. Alors qu'en 2008, le poids du transport national ne représentait que 6 % de l'activité totale, il pèse aujourd'hui 13 %. Phénomène atypique par rapport aux autres pavillons européens, les transports pour compte propre représentent aujourd'hui presque la moitié des tonnes-kilomètres réalisées par le pavillon luxembourgeois. De gros groupes dans le secteur de la construction, mais aussi dans celui de la distribution possèdent leur propre flotte

Entre 2008 et 2017, c'est surtout pour l'activité de transport de cabotage que les résultats se sont dégradés avec une part de l'activité qui a cédé plus de 7 points. Le transport international entre pays tiers, même s'il reste dominant, s'est également tassé sur cette période (-5 points). Rapportée au PIB, l'activité totale du transport

roulier de marchandises luxembourgeois (t.km) est deux fois supérieure à celle de la France. Ce phénomène s'explique principalement par une plus grande ouverture sur le transport international.

Conditions et coûts d'exploitation

Dans le cadre de ses études internationales, le CNR conduit des entretiens avec des transporteurs et des conducteurs afin d'observer le marché et d'estimer les conditions et les coûts d'exploitation des véhicules. Le CNR rencontre également des professionnels du secteur et les autorités administratives impliquées dans les politiques de transport.

Le Luxembourg compte 414 entreprises de TRM, dont plus de 83 % ont une activité internationale. Le secteur emploie environ 7 187 salariés, dont il est estimé que 75 % sont des conducteurs. Les conducteurs, d'origine étrangère dans la majorité des cas, choisissent de travailler au service du pavillon luxembourgeois non seulement pour le niveau de salaire élevé, mais également pour le confort des heures de travail, ces derniers rentrant la plupart du temps chez eux le week-end.

La synthèse des résultats obtenus grâce aux entretiens, aux recherches documentaires et à l'examen de la réglementation en vigueur, montre que les coûts d'exploitation luxembourgeois sont proches de ceux connus en France¹.

Le coût rapporté au kilométrage au Luxembourg est 3 % inférieur à celui de l'indice français. Cet écart s'explique surtout par un coût de carburant très avantageux au Luxembourg, grâce à des droits d'accises sur le gazole parmi les plus bas d'Europe (33,5 €/hl).

On peut noter également un kilométrage annuel supérieur au Luxembourg pour un nombre de jours d'exploitation légèrement inférieur, offrant ainsi une meilleure productivité des véhicules.

Comparatif des conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, valeurs 2018			
	unité	France <i>Statistiques</i>	Luxembourg <i>Simulation</i>
Kilométrage annuel du véhicule	km	115 320	118 450
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	229	226
Ratio semi-remorque/tracteur		1,44	1,20
Coût d'un conducteur	€/an	47 925	50 386
Ratio conducteur/tracteur		1,05	1,03
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	15 810	15 689
Consommation moyenne aux 100 km	litres	31,40	30,50
coût unitaire du carburant, moyenne 2018*	€/litre	1,02	0,9386
Coût du carburant	€/an	36 935	33 909
Pneumatiques	€/an	3 114	3 435
Entretien-réparations	€/an	9 185	8 765
Péages et vignette	€/an	10 016	10 750
Assurance (véhicule)	€/an	2 367	2 270
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	516	765
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		128 264	127 480
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,11	1,08
Base 100 France		100	97

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

Source : études CNR Europe

¹ Référentiel français issu de l'enquête longue distance EA annuelle du CNR, 2018

Conditions d'emploi et coût du personnel de conduite

Au Luxembourg, le temps de travail hebdomadaire de droit commun est fixé à 40 heures.

Les conducteurs sont payés sur la base d'un taux mensuel ou horaire fixé par la convention collective. Ce taux est majoré de 40 % pour les heures supplémentaires excédant 173 h/mois. L'indemnité de déplacement pour un conducteur passant plus de 24 heures à l'étranger est forfaitaire. Elle s'élève à 23,05 €/jour.

Les entreprises de transport supportent des taux de cotisations sociales faibles, s'élevant à 15,01 % du salaire brut contre plus de 30 % en France. Pour le salarié, cette part s'élève seulement à 12,45 %. En général, ces cotisations ne s'appliquent que sur la partie fixe du revenu et non aux heures supplémentaires qui, de surcroît, ne sont pas soumises à l'impôt sur le revenu.

Grâce aux divers dispositifs d'abattements fiscaux, le taux apparent de cotisations employeur, comme analysé par le CNR, ne s'élève finalement qu'à 12,7 % pour un profil type de conducteur.

Si les salaires bruts luxembourgeois des conducteurs de TRM sont 34 % supérieurs aux salaires bruts français, le faible montant des indemnités de déplacement et les taux de cotisations réduits atténuent néanmoins ce surcoût salarial qui s'élève à 5 %.

Pour un nombre de jours d'activité presque égal, le coût de l'heure de conduite au Luxembourg reste 4 % inférieur à celui d'un conducteur français et ce en raison d'un nombre d'heures de conduite plus élevé. Cet écart n'a pas évolué depuis la précédente étude du CNR sur le TRM luxembourgeois en 2013.

Comparatif du coût du personnel de conduite en France et au Luxembourg, valeurs 2018			
	unité	France <i>Statistiques</i>	Luxembourg <i>Simulation</i>
Salaires bruts (primes diverses et heures supplémentaires comprises) soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	30 552	40 904
Indemnités de déplacement et autres éléments de rémunération non soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	9 765	4 302
Taux de cotisations employeur (en % du salaire brut)*	%	30,9%	12,7%
Cotisations employeur en valeur absolue**	€/an	7607	5 179
Coût total annuel	€/an	47 925	50 386
Nombre de jours de travail effectif par an	j/an	218	220
Temps de conduite annuel	h/an	1 602	1 760
Kilométrage annuel		109 829	115 000
Coût de l'heure de conduite	€/h	29,92	28,63
Base 100 France		100	96
Coût kilométrique	€/km	0,44	0,44
Base 100 France		100	100

* après les réductions Fillon en France

** CICE déduit pour la France

Source : études CNR Europe

Un conducteur luxembourgeois réalise plus de kilomètres dans l'année (+5 %) et conduit 10 % plus longtemps que son homologue français, et ceci pour un coût kilométrique annuel équivalent.

Grâce à une réglementation sociale souple, un contexte économique favorable, conjuguée avec un environnement fiscal avantageux pour les entreprises notamment concernant les cotisations sociales, le pavillon luxembourgeois reste toujours plus compétitif que le pavillon français.