



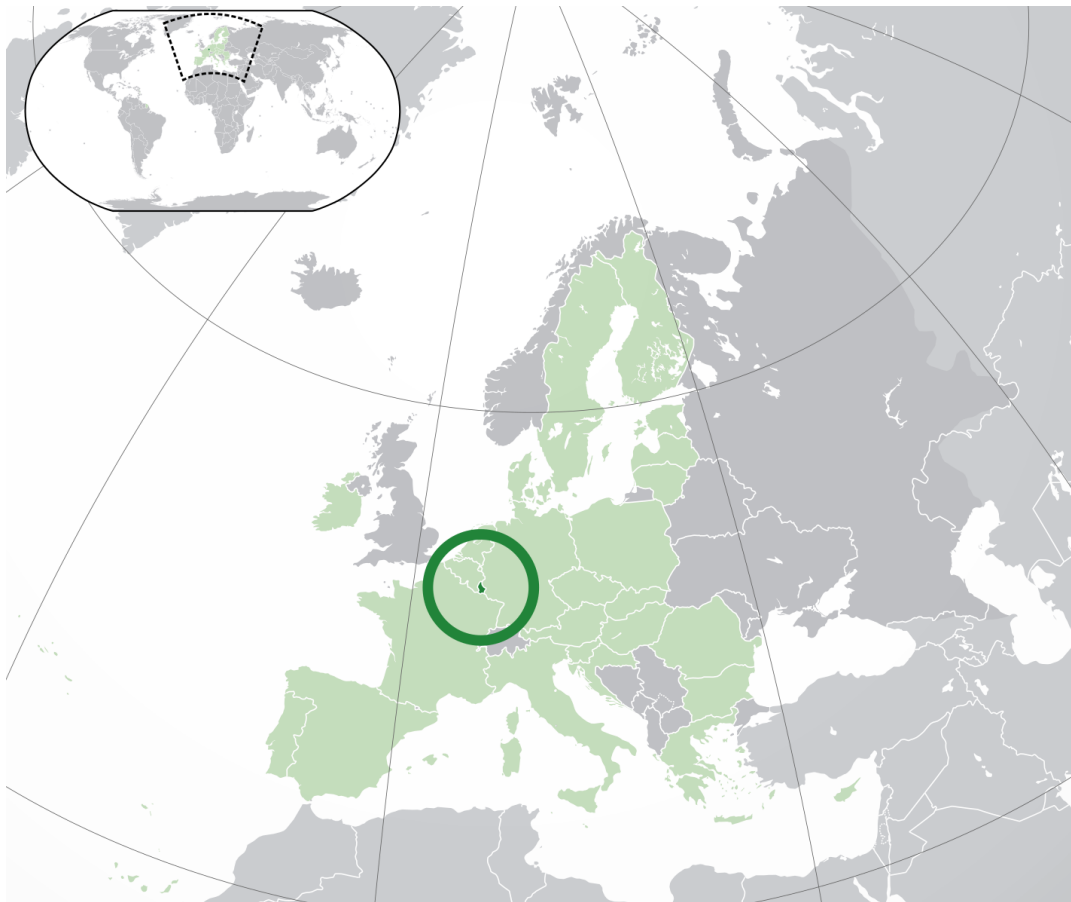
Comité National Routier



ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises luxembourgeois

Étude 2021



Comité national routier

avec la collaboration du cabinet
Jonction

ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises luxembourgeois

Étude 2021

Comité national routier - Paris

www.cnr.fr – cnr@cnr.fr

La carte de couverture est issue de <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:EU-Luxembourg.svg>

AVERTISSEMENTS

Dans le prolongement de la monographie sur le TRM luxembourgeois réalisée en 2017, cette étude menée en 2021 vise à actualiser les statistiques d'activité du pavillon ainsi que les conditions et coûts d'exploitation types d'un poids lourd 40 tonnes à l'international.

Certaines données ont pu être mises à jour avec les valeurs disponibles en 2022 et 2023. Les profils types établis demeurent ceux valables aux conditions économiques de 2021.

Il convient de rappeler que cette étude a été réalisée pendant la crise sanitaire de la covid. Aussi, cette crise impacte de facto les données de l'étude. Il convient de prendre en compte ce facteur à la lecture des résultats.

RESUME

Le transport routier de marchandises luxembourgeois est caractérisé par une forte activité internationale représentant plus de 90 % de l'activité totale du pavillon. Il convient de noter l'importance accordée au transport entre pays tiers, représentant à lui seul plus de 45 % de l'activité internationale, ainsi que la part croissante du cabotage, représentant plus de 20 % de l'activité totale. Le Luxembourg se positionne à la 13^e place dans le classement des pavillons européens sur le transport entre pays tiers et à la 7^e position sur le cabotage.

Concernant les conditions d'exploitation des véhicules et des conditions de travail des conducteurs luxembourgeois, des évolutions sont observées par rapport à l'étude 2017. Le kilométrage annuel des véhicules est en hausse, 123 000 km contre 118 450 en 2017. Ceci s'explique par les marchés des entreprises étudiées en 2021 qui sont différents et plus éloignés qu'en 2017, comme l'Espagne ou l'Italie. Il en est de même pour le nombre de jours d'exploitation des véhicules qui atteint 240 jours contre 226 jours en 2017. A l'inverse, le kilométrage annuel des conducteurs luxembourgeois tend à baisser en 2021, passant de 115 000 km par an en 2017 à 112 750 km par an.

Concernant les évolutions des différents postes de coûts, on note la hausse du coût conducteur liée aux augmentations des minima conventionnels. Le coût conducteur a progressé de 3 % en 4 ans, passant de 50 386 € à 51 964 €. D'autres postes de coûts ont connu des hausses. Il s'agit des péages (+21 %) et des assurances véhicule (+3 %). A l'inverse, d'autres postes de coûts ont eu tendance à baisser sur la période comme l'entretien-réparations ou les pneumatiques. Les entreprises luxembourgeoises semblent ainsi porter une attention particulière à ces deux postes de coût, notamment en procédant à certaines réparations et au changement et à l'entretien des pneumatiques directement dans leurs ateliers.

Au bilan, en 2021, le coût complet d'un poids lourd luxembourgeois affecté à l'international s'établit à 1,19 €/km. En comparaison avec l'étude du CNR de 2017, le prix de revient est en augmentation de +1,8 %.

SOMMAIRE

AVERTISSEMENTS	5
RESUME	7
1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON LUXEMBOURGEOIS	11
1.1. LE LUXEMBOURG EN BREF	11
1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES LUXEMBOURGEOIS	11
POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	11
ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	14
LE TRM LUXEMBOURGEOIS - DONNEES CLES	15
1.3. LES REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES AU LUXEMBOURG	19
FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	19
REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	21
2. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL LUXEMBOURGEOIS 40 TONNES A L'INTERNATIONAL	25
2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES	25
MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation	25
MATERIEL DE TRANSPORT – Financement	26
CARBURANT	26
ENTRETIEN & REPARATIONS	26
PNEUMATIQUES	26
PEAGES	27
ASSURANCES	27
TAXE A L'ESSIEU ET AUTRES TAXES SUR LES VEHICULES	27
COUTS DE STRUCTURE	27
2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE	28
CONDITIONS DE TRAVAIL	28
RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE	28
PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT LUXEMBOURGEOIS AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT	29
2.3. SYNTHESE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL	30
3. BIBLIOGRAPHIE	33

1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON LUXEMBOURGEOIS

1.1. LE LUXEMBOURG EN BREF

Capitale	Luxembourg
Superficie	2 586 km ²
Population	645 397 habitants (Eurostat, 2022)
Langue(s) officielle(s) de l'UE	Luxembourgeois, français et allemand
Régime politique	Monarchie constitutionnelle et parlementaire
Chef d'État	Altesse Royale le Grand-Duc Henri
Premier ministre	Xavier BETTEL
Ministre des Transports	François BAUSCH
Date d'adhésion à l'UE	1 ^{er} janvier 1958
Sièges au Parlement européen	6 députés
Monnaie	Euro
Commissaire européen	Nicolas SCHMIT, Commissaire à la lutte contre le changement climatique
Croissance PIB (%)	5,1 % (Eurostat, 2021)
Inflation (%)	8,2 % (Eurostat, 2022)
Taux de chômage (% de la population active)	5,3 % (Eurostat, 2021)
Balance commerciale	25 119 000 € (Eurostat, 2021)
Salaire minimum brut	2 313,38 €/mois (Eurostat, S2 2022)
Émissions de gaz à effet de serre	20,3 tonnes/habitant.an (Eurostat, 2019)

1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES LUXEMBOURGEOIS

POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Politique des transports

Le Luxembourg est reconnu comme une base opérationnelle importante en UE pour les activités de transport et de logistique. Compte tenu de sa superficie, les politiques 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. Les flux des autoroutes E25 et E44, le trafic transfrontalier et les approvisionnements d'aubaine, liés à des prix de carburants compétitifs, expliquent ce phénomène.

Même si aujourd’hui, comme beaucoup d’autres pays, la volonté du Luxembourg est de privilégier des modes de transport favorisant le développement durable comme le train ou la navigation fluviale, le transport routier reste le moyen de transport dominant à plus de 85 % pour le transport de fret. Il est suivi par la navigation intérieure puis le rail qui représentent à eux deux 14,9 % des tonnes-kilomètres réalisées.

Concernant le transport de voyageurs, le Luxembourg est le premier pays européen à mettre en place en 2020 la gratuité de l’ensemble des modes de transport public du pays, dont autobus, trains et tram.

Infrastructures de transport et utilisation

Répartition modale du transport de fret (sur la base des tonnes-kilomètres)

2020	Route	Rail	Voies navigables
Union européenne	77,4%	16,8%	5,8%
Luxembourg	85,1%	6,7%	8,2%

Source: Eurostat

Le réseau routier

Le réseau routier du Grand-Duché de Luxembourg est constitué d’autoroutes et de routes régionales (Route nationale - N, Chemin Repris - CR), gérées par l’Administration des ponts et chaussées. Au niveau local, les chemins vicinaux sont sous la tutelle des administrations communales. Toutes les routes, y compris les autoroutes, sont gratuites pour les voitures au Luxembourg.

Les poids lourds sont quant à eux assujettis à l’Eurovignette.

Réseau routier luxembourgeois



Source : Le grand portail officiel du Grand-Duché de Luxembourg

- Taille du réseau total (État + communes) : 5 186 km
- Taille du réseau géré par l'État : 2 912 km
- Autoroutes : 165 km
- Routes nationales : 837 km
- Chemin repris et autres : 1 910 km

Le réseau ferroviaire

La Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL) est une entreprise ferroviaire publique. Elle se singularise toutefois par la présence d'actionnaires étatiques autres que le Luxembourg. L'État luxembourgeois possède 92 % de la société, l'État belge 6 % et l'État français 2 %.

Le réseau est doté de filiales spécialisées pour le fret de marchandises. CFL Cargo (fret ferroviaire conventionnel) et CFL Multimodal (conteneurs) assurent des liaisons ferroviaires vers les principaux points nodaux dans l'Union européenne et en Turquie ainsi que vers les ports de la mer Baltique et de la mer du Nord, faisant du Grand-Duché une sorte d'hinterland des ports d'Anvers, de Zeebrugge, d'Amsterdam, de Rotterdam et de Hambourg.

Grâce à son service rail-route piggy-back, la société Lorry-Rail exploite aujourd'hui une autoroute ferroviaire par rame entre Luxembourg et Perpignan avec la possibilité d'acheminer en mode non accompagné 30 000 semi-remorques par an sur une distance de plus de 1 000 km.

[Les voies navigables](#)

Le transport fluvial commercial s'opère sur la Moselle qui est un condominium germano-luxembourgeois relié au réseau fluvial européen (Rhin, Danube). Le port de Merttert, situé entre les localités de Grevenmacher et de Merttert, peut être utilisé pour l'expédition de matières premières ainsi que de produits agricoles, de fer et d'acier, et de produits pétroliers vers d'autres destinations intérieures ou vers la mer du Nord.

ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

[Administrations de tutelle](#)

Le ministère du Développement durable et des Infrastructures est divisé en 4 départements :

- Département de l'aménagement du territoire
- Département de l'environnement
- Département des transports
- Département des travaux publics

Le département des transports est organisé en plusieurs directions dont l'une est dédiée aux transports routiers. La Direction des transports routiers veille notamment au respect des conditions d'octroi des autorisations de transport. Elle collabore avec l'Administration des douanes et accises pour le contrôle des transports routiers.

L'Administration des douanes et accises est placée sous l'autorité du ministère des Finances. En matière de transport, elle dispose d'attributions policières : contrôle des véhicules (tachygraphe digital, arrimages des charges, contrôle routier¹, Eurovignette), mais également d'attributions fiscales (impôt prélevé sur une marchandise importée lors de son passage à la frontière, droits d'accises, contrôle de la TVA dans les entreprises, etc.).

[Organisations professionnelles](#)

[Confédération luxembourgeoise de commerce \(CLC\)](#)

La CLC est une organisation patronale regroupant une cinquantaine de fédérations et des entrepreneurs indépendants établis au Luxembourg. Le Groupement transport présenté ci-dessous y est affilié. Elle est constituée de 11 000 entreprises représentant plus de 22 % du PIB et employant 60 000 salariés.

[Groupement transport Luxembourg](#)

Le Groupement des Entrepreneurs de Transports appelé couramment Groupement Transport est une association sans but lucratif à laquelle sont affiliés plus de 50 % des transporteurs établis au Grand-Duché de Luxembourg. La fédération représente ses membres au niveau national, mais également international (affiliation à l'IRU).

¹ Notamment dans le cadre du programme Euro Contrôle Route (ECR) visant à améliorer la sécurité routière et à favoriser une concurrence plus loyale ainsi que de meilleures conditions de travail dans le secteur du transport routier.

Organisations syndicales

Onafhängege Gewerkschaftsbond Lëtzebuerg (OGB-L)

Le Onafhängege Gewerkschaftsbond Lëtzebuerg (OGB-L Confédération syndicale indépendante du Luxembourg) est une confédération de syndicats ouverte à tout salarié. Il se subdivise en quinze syndicats professionnels selon les différents groupes de salariés. Concernant le transport, le Syndicat Transport sur Route/ACAL est, au niveau national, l'organisation la plus importante du secteur. Sa mission principale est la défense des intérêts de ses membres, notamment par le biais de sa politique des conventions collectives.

Lëtzebuenger Chrëschtliche Gewerkschaftsbond (LCGB)

Le Lëtzebuenger Chrëschtliche Gewerkschaftsbond (LCGB - Confédération luxembourgeoise des syndicats chrétiens) est une organisation syndicale ouverte à tous les salariés. Elle dispose de fédérations professionnelles regroupant les membres de diverses entreprises, dont celles du transport routier de marchandises.

LE TRM LUXEMBOURGEOIS - DONNEES CLES

Structure du TRM sous pavillon luxembourgeois en 2021

Structure du TRM sous pavillon luxembourgeois en 2021

2021	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	48 225	6 904	100,0%	143	455
Transport national	19 690	621	9,0%	32	61
Transport international	28 535	6 283	91,0%	220	394
<i>dont transport international marchandises chargées au Luxembourg</i>	5 703	988	14,3%	173	66
<i>dont transport international marchandises déchargées au Luxembourg</i>	6 442	1 068	15,5%	166	64
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	8 267	2 839	41,1%	343	173
<i>dont cabotage</i>	8 124	1 388	20,1%	171	91

Source : Eurostat

Le transport routier de marchandises luxembourgeois est majoritairement orienté vers l'international. Son activité internationale représente plus de 90 % du total. Dans l'activité internationale, on note l'importance accordée au transport entre pays tiers, représentant à lui seul 41,1 % de l'activité TRM du pavillon luxembourgeois, soit 45,2 % de son activité internationale, ainsi que la part croissante du cabotage, représentant plus de 20 % de l'activité totale.

Évolution du TRM sous pavillon luxembourgeois

Evolution du TRM sous pavillon luxembourgeois en millions de tonnes-kilomètres

En millions de tonnes-kilomètres	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	TCAM* 2014-2021
TOTAL	7 950	8 606	9 599	7 849	8 297	8 092	6 800	7 381	6 176	6 904	-4,60%
Transport national	1 044	777	1 128	978	1 067	1 017	647	661	511	621	-8,17%
Transport international	6 906	7 829	8 471	6 871	7 231	7 075	6 154	6 720	5 664	6 283	-4,18%

Source : Eurostat

* Taux de croissance annuel moyen

Entre 2012 et 2020, le transport routier de marchandises luxembourgeois a atteint son apogée en 2014. Cette tendance le distingue des pavillons européens qui n'ont pas connu un tel phénomène. Depuis cette date, le pavillon luxembourgeois n'a jamais retrouvé de tels niveaux que ce soit sur son activité nationale ou internationale. En moyenne, depuis 2014, l'activité totale baisse, -4,6%/an. La baisse est plus prononcée sur l'activité nationale (-8,2%/an) que sur l'activité internationale (-4,2%/an). Il convient également de noter que sur la période étudiée, la part de l'activité internationale semble se stabiliser autour de 90 % de l'activité totale.

Cabotage

Le cabotage réalisé par le pavillon luxembourgeois représente plus de 22 % du transport routier international en 2021 et constitue une niche importante pour son pavillon. A noter qu'en 2014, le cabotage réalisé par le pavillon luxembourgeois a atteint son apogée. Depuis cette date, le cabotage luxembourgeois baisse avec un taux de croissance annuel moyen de près de -4,7 %. Le Luxembourg est le 7^e pays caboteur dans l'Union européenne². Il cabote plus de 53 fois plus qu'il n'est caboté.

Le cabotage sous pavillon luxembourgeois dans les 4 principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	TCAM* 2014-2021
Cabotage sous pavillon luxembourgeois	1 397	1 764	1 943	1 510	1 545	1 398	1 206	1 368	1 209	1 388	-4,69%
France	676	911	1 032	808	755	665	550	663	554	619	-7,04%
Belgique	258	420	437	407	483	488	419	433	406	462	0,80%
Allemagne	407	366	400	234	251	182	176	211	214	266	-5,66%
Espagne	10	8	17	-	6	24	33	33	9	10	-
Part du cabotage dans le transport luxembourgeois %	17,57	20,50	20,24	19,24	18,62	17,28	17,74	18,53	19,58	20,10	-

Source : Eurostat

* Taux de croissance annuel moyen

Les quatre pays où le pavillon luxembourgeois cabote le plus sont la France, la Belgique, l'Allemagne et l'Espagne. Le cabotage réalisé en Belgique a connu une progression importante, +7,55%/an entre 2012 et 2021.

Cabotage au Luxembourg

En millions de tonnes-kilomètres	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	TCAM*
Cabotage au Luxembourg	7	12	10	18	21	30	14	19	26	26	16,53%
Taux de pénétration du cabotage*	0,6%	1,5%	0,9%	1,8%	1,9%	2,9%	2,1%	2,8%	4,8%	4,0%	-
Part de marché du cabotage**	2,2%	4,8%	3,3%	7,9%	9,5%	11,4%	7,7%	10,7%	19,8%	14,9%	-

Source : Eurostat

TCAM : taux de croissance annuel moyen

*cabotage sous pavillon étranger / transport national total (transport national total = transport national total + cabotage sous pavillon étranger)

**cabotage sous pavillon étranger / (transport national pour compte d'autrui du pays + transport de cabotage sous pavillon étranger)

Le cabotage réalisé au Luxembourg reste faible en valeur absolue. Les volumes d'activité sont en progression avec un taux de pénétration de 4 % en 2021 contre 0,6 % en 2012.

² CNR – Classement TRM européen 2021

Evolution du nombre d'entreprises, de salariés et du chiffre d'affaires du secteur du TRM luxembourgeois

Année	Nombre d'entreprises de TRM	Chiffres d'affaires, en millions d'euros	Nombre de salariés
2012	468	1 187	7 520
2013	445	1 178	7 298
2014	429	1 186	7 072
2015	423	1 209	7 098
2016	414	1 233	7 187
2017	409	1 309	7 153
2018	394	1 408	7 499
2019	392	1 425	7 621
2020	385	1 364	7 517

Source: Eurostat

Le nombre d'entreprises de TRM au Luxembourg baisse entre 2012 et 2020 de -2,4 %/an. Le chiffre d'affaires du transport routier de marchandises diminue également sur la période, avec un taux de croissance annuel moyen de -1,8 %. Le nombre de salariés employés dans le secteur est quant à lui stable sur la période, soit -0,01 %/an.

Nombre d'entreprises du TRM et du déménagement selon la classe d'effectif (salariés) au Luxembourg

Classes d'effectif	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
De 0 à 1 salarié	141	155	150	137	140	143	138	116	122	110
De 2 à 9 salariés	187	171	148	154	145	129	138	147	135	145
De 10 à 19 salariés	59	50	58	56	59	66	58	59	54	55
De 20 à 49 salariés	73	72	67	65	63	59	61	55	64	59
De 50 à 249 salariés	37	36	36	33	33	35	34	38	39	38
250 salariés et plus	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Total	499	486	461	447	442	434	431	417	416	409

Source: Eurostat

Les entreprises luxembourgeoises de TRM et de déménagement de moins de 10 salariés représentent 62 % du secteur. Ce pourcentage est relativement faible comparé à la moyenne européenne. Il existe ainsi une proportion plus importante de moyennes et grandes entreprises au Luxembourg que dans le reste de l'Union européenne dans le secteur du TRM et du déménagement.

Chiffres clés sur l'emploi dans le TRM au Luxembourg, 2020

Nombre d'entreprises	385
CA - millions €	1 364
Coût du personnel salarié - millions €	338
<i>dont salaires et traitements - millions € (a)</i>	298
<i>dont charges sociales - millions € (b)</i>	40
Taux de charges patronales apparent (b/a)	13,4%
Nombre de personnes occupées	7 579
<i>dont personnes occupées non rémunérées</i>	62
<i>dont salariés</i>	7 517
<i>part des salariés dans l'effectif total</i>	99%
Nombre moyen de personnes occupées par entreprise	20
Coût moyen du personnel salarié en €	44 900
Valeur ajoutée par salarié en €	58 300
CA par personne occupée	180 000
Investissement par personne occupée en €	7 400
Taux d'investissement (Investissement/VA)	12,8%

Source : Eurostat

Parc de véhicules

Parc de véhicules au Luxembourg

	2017	2018	2019	2020	2021
Porteurs	38 558	40 181	42 017	43 713	45 510
Tracteurs routiers	4 629	4 813	4 936	4 907	4 957
Remorques	25 114	26 220	26 840	27 883	29 056
Semi-remorques	4 268	4 376	4 643	4 604	4 696

Source : Eurostat

Le parc de véhicules tend à s'accroître sur la période 2017-2021. Le nombre de tracteurs routiers comptabilisés au Luxembourg progresse de +1,7 %/an en moyenne sur la période.

1.3. LES REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES AU LUXEMBOURG

FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Impôt sur les sociétés

Les sociétés de capitaux (SARL, SA, SECA) sont soumises à l'impôt sur le revenu des collectivités (IRC), auquel s'ajoute une majoration de 7 % (appliquée sur le taux IRC) destinée à alimenter le fonds pour l'emploi, ainsi qu'un impôt commercial communal (ICC) propre à chaque commune du Luxembourg. Cette dernière contribution sert à financer les charges, et plus spécifiquement le surcoût engendré par les entreprises (mise à disposition de zones industrielles, de places de parking, mesures spécifiques destinées à garantir la qualité de l'environnement naturel, etc.). Elle est déterminée et prélevée par l'Administration des contributions directes (ACD) pour le compte des communes en fonction de la déclaration des contribuables. Le taux varie d'une commune à l'autre. Par exemple, en 2023, il s'élève à 6,75 % à Luxembourg-Ville.

Revenu imposable	Taux IRC	Contribution fonds pour l'emploi (Taux IRC x 7 %)	Taux ICC pour Luxembourg-vile	Taux global pour Luxembourg-Ville
< à 175 000 €	15,00%	1,05%	6,75%	22,80%
Entre 175 000 € et 200 000 €	31,00%	2,17%	6,75%	39,92%
> à 200 000 €	17,00%	1,19%	6,75%	24,94%

Source : Guichet.lu

TVA

Il existe quatre taux différents au Luxembourg :

- Un taux normal de 17 % pour les opérations imposables autres que celles visées ci-dessous. Du 1^{er} janvier 2023 au 31 décembre 2023, le taux normal passe à 16 %.
- Un taux réduit de 8 % pour les livraisons de biens et les prestations de services ainsi que pour les acquisitions intracommunautaires et importations de biens (désignés à l'annexe A de la loi TVA du 12/02/1979 et visés à l'article 40, paragraphe 1, point 1, sous b), c), d) et e). Du 1^{er} janvier 2023 au 31 décembre 2023, le taux passe à 7 %.
- Un taux super-réduit de 3 % pour les livraisons de biens et les prestations de services ainsi que pour les acquisitions intracommunautaires et importations de biens (désignés à l'annexe B de la loi TVA du 12/02/1979).
- Un taux intermédiaire de 14 % pour les livraisons de biens et les prestations de services ainsi que pour les acquisitions intracommunautaires et importations de biens (désignés à l'annexe C de la loi TVA du 12/02/1979). Du 1^{er} janvier 2023 au 31 décembre 2023, le taux passe à 13 %³.

³ <https://pfi.public.lu/fr/professionnel/tva/taxe-valeur-ajoutee/taux-nationaux-applicables.html>

Taxe sur les véhicules automoteurs

La circulation sur la voie publique de véhicules automoteurs immatriculés au Luxembourg est soumise au paiement de la taxe sur les véhicules automoteurs (correspondant à la taxe à l'essieu en France). Cette taxe annuelle est collectée par l'Administration des douanes et accises. Pour les camionnettes, camions, tracteurs, remorques et autres véhicules, la taxe est calculée selon le type de véhicule, en fonction de critères indiqués sur le certificat d'immatriculation, notamment la masse propre, la masse maximale autorisée, le nombre d'essieux et le type de suspension.

Exemple : Pour un ensemble 40 T, 5 essieux (2+3) à suspensions pneumatiques, le montant de la taxe annuelle s'élève à 765 €. Les barèmes sont disponibles sur le site internet de l'Administration des douanes et des accises⁴.

Eurovignette

Au Luxembourg, comme au Danemark, aux Pays-Bas et en Suède, les poids lourds doivent s'acquitter d'un droit d'usage, appelé « Eurovignette », pour pouvoir circuler sur les autoroutes ou routes assimilées.

Les véhicules concernés par la vignette sont les véhicules de transport de marchandises, circulant même à vide, dont la masse maximale autorisée est égale ou supérieure à 12 tonnes.

Eurovignette – Taux annuels en vigueur en 2023

Classe d'émissions	1–3 essieux	4 essieux ou plus
Euro 0	1.407,00	2.359,00
Euro 1	1.223,00	2.042,00
Euro 2	1.065,00	1.776,00
Euro 3	926,00	1.543,00
Euro 4	842,00	1.404,00
Euro 5	796,00	1.327,00
Euro 6 ou moins polluants	750,00	1.250,00

Source : <https://www.eurovignettes.eu>

Droits d'accises sur le gazole professionnel

Conformément à la directive 92/12/CE puis 2008/118/CE, le Luxembourg a mis en place un système de droits d'accises. Au 1^{er} avril 2023, le montant des droits d'accises sur le gazole s'élève à 42,88 €/hl⁵. Il n'existe pas de remboursement partiel de droits d'accises sur le gazole professionnel au Luxembourg⁹.

⁴ Administration des douanes et accises

⁵ CNR – Droits d'accises, mécanismes de remboursements partiels et mesures conjoncturelles sur les droits d'accises en Europe, situation au 1^{er} avril 2023

REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Rémunération

Salaires conventionnels

Le calcul s'établit sur la base de 173 h/mois et prend en compte les barèmes minima des salaires bruts prévus par la convention collective pour des conducteurs de catégorie V (conducteurs de véhicules pour lesquels le permis de conduire CE est exigé)⁶.

Ancienneté	Conducteur catégorie V Permis CE	
	Salaire mensuel brut	Taux horaire brut
Echelon zéro	2 708,35 €	15,66 €
Les 6 premiers mois	2 708,35 €	15,66 €
Après 6 mois	2 708,35 €	15,66 €
2e 3e année	2 708,35 €	15,66 €
4e 5e 6e année	2 810,39 €	16,25 €
7e 8e 9e année	2 925,46 €	16,91 €
10e 11e 12e année	3 039,85 €	17,57 €
13e 14e 15e année	3 132,10 €	18,10 €
16e 17e 18e année	3 222,88 €	18,63 €
19e 20e 21e année	3 316,00 €	19,17 €
22e 23e 24e année	3 407,84 €	19,70 €
25e année	3 499,59 €	20,23 €

Source : Convention collective - transport et logistique - 1er octobre 2021

Heures supplémentaires

Une majoration de salaire de 40 % pour chaque heure supplémentaire travaillée est prévue. Sont considérées comme heures supplémentaires les heures comprises dans l'amplitude de travail, mais n'ayant pas été récupérées dans le délai de 4 mois prévu par la convention collective, ainsi que les heures ayant dépassé l'amplitude de travail.

⁶ <https://itm.public.lu/content/dam/itm/fr/publications/conventions-collectives/salaires/fr/01102021/stransport-logistique-fr-01102021.pdf>

Travail de nuit

Une majoration de salaire de 15 % pour chaque heure travaillée entre 22h et 6h est prévue.

Travail du dimanche

Une majoration de salaire de 70 % pour chaque heure travaillée le dimanche est prévue.

Travail des jours fériés

Les heures travaillées pendant les jours fériés sont payées le double.

Congés payés

La loi fixe « le congé annuel de récréation » à 25 jours ouvrables. Sont considérés comme jours ouvrables tous les jours du calendrier, sauf les dimanches et les jours fériés légaux. Ceci correspond bien à 4 semaines de congés payés minimum exigées par la réglementation européenne. A cela s'ajoutent 10 jours fériés.

Les 25 jours de congé annuel prévus par la loi constituent un minimum. Une convention collective de travail ou même un accord individuel entre un employeur et son salarié peuvent néanmoins augmenter le nombre de jours de congé reconnus au salarié.

Il existe également des jours de congé pour des situations exceptionnelles : congés liés à la situation familiale (maternité, paternité, etc.), congé individuel de formation, congés politiques, etc.

Indemnités de déplacement

Contrairement aux salaires des conducteurs, les frais de route (indemnités de repas et de déplacements) ne sont pas indexés. Par conséquent, ces derniers n'ont pas évolué depuis la signature de la convention collective négociée en 2010.

Les conducteurs et convoyeurs qui se trouvent en déplacement continu pendant au moins 6 heures en dehors de leur domicile, du siège de l'entreprise ou du lieu fixé dans le contrat de travail, ont droit à une indemnité de repas de :

- 3,47 € lorsque le déplacement a lieu à l'intérieur du pays,
- 7,93 € lorsque le déplacement a lieu à l'étranger.

Sur une période de 24 heures, une deuxième indemnité pour repas est accordée lorsque le conducteur ou le convoyeur s'est trouvé en déplacement continu en dehors de son domicile et du siège de l'entreprise conformément au lieu fixé dans le contrat de travail, pendant 10 heures au moins.

Par déplacement à l'étranger, on entend déplacement dans un périmètre qui dépasse de 25 km la limite frontalière. Sauf situation spéciale (par exemple en cas d'accident), aucune indemnité pour repas n'est due lorsque le conducteur ou le convoyeur a la possibilité de rentrer à domicile pour y prendre son repas.

Lorsque le conducteur ou le convoyeur se trouvent en déplacement entre minuit et 5h, il est accordé une indemnité de découcher sans frais y compris petit-déjeuner de :

- 1,49 € à l'intérieur du pays,
- 4,71 € à l'étranger.

Pour un déplacement à l'étranger dépassant 24 heures, le conducteur ou le convoyeur bénéficient d'une indemnité supplémentaire de 2,48 € par jour.

L'indemnité brute de déplacement pour un conducteur passant plus de 24 heures à l'étranger est forfaitaire. Elle s'élève à 23,05 €/jour⁷.

Cotisations sociales

Taux de cotisations sociales au 1^{er} janvier 2022, valables pour le personnel de conduite au Luxembourg		
Nature de la cotisation	Salarié	Employeur
Maladie-maternité		
Prestations en nature	2,80 %	2,80 %
Prestations en espèces	0,25 %	0,25 %
Mutualité des employeurs (MDE) classe 4	-	2,98%
Vieillesse, Invalidité, Survivants	8 %	8 %
Dépendance	1,40 %	-
Assurance accident	-	0,75%
Santé au travail	-	0,14%
TOTAL	12,45%	14,92%

Source: Cleiss

L'assiette de cotisation ne peut pas être inférieure au salaire social minimum (SSM) mensuel, soit 2 313,38 € en 2022 pour les salariés âgés de 18 ans et plus non qualifiés. Le salaire social minimum applicable est majoré de 20 % pour un salarié qualifié (soit 2 776,05 € par mois en 2022), et diminué de 20 % à 25 % dans le cas d'un salarié adolescent (15-17 ans). En cas d'activité à temps partiel, le minimum cotisable est réduit proportionnellement en fonction de la durée du travail par rapport à une occupation normale de 173 heures par mois.

⁷ <https://itm.public.lu/fr/conditions-travail/convention-collectives/transport.html>

Le paiement des heures supplémentaires (mais pas la majoration de 40 %) entre dans le calcul des cotisations d'assurance maladie (prestations en nature), de la mutualité et de la dépendance. La majoration des heures supplémentaires n'est pas soumise aux charges sociales. Le calcul de la cotisation de dépendance se fait après un abattement équivalant à 25 % du salaire social minimum sur l'assiette de la cotisation⁸.

Impôt sur les revenus des personnes physiques

Le tarif de base en matière d'impôt sur le revenu applicable aux personnes physiques est basé sur le principe de l'imposition selon la capacité contributive des contribuables en appliquant un tarif progressif. Les différentes tranches de revenu imposable (0 à 42 %) sont publiées au Mémorial, par l'Administration des contributions directes⁹. La retenue de l'impôt s'effectue à la source.

A noter que les heures supplémentaires et leur majoration sont exemptes de l'impôt sur le revenu.

Un abattement pour les frais de déplacement domicile-travail est également appliqué dans la limite de 214,50 € par mois, soit 2 574 € par an. Pour ce faire, l'administration calcule la distance entre la commune du domicile et celui du lieu où le salarié est censé entrer sur le territoire luxembourgeois¹⁰. Aussi, étant donné qu'un grand nombre de conducteurs, sous contrats luxembourgeois, résident en dehors du Luxembourg, un abattement est prévu sur la fiche de paie (page 29). Un abattement de 165 €/mois a été défini comme lors de l'étude Luxembourg de 2017.

⁸ <https://www.cleiss.fr/docs/cotisations/luxembourg.html>

⁹ https://impotsdirects.public.lu/fr/az/t/tarif_pers.html#:~:text=30%25%20pour%20la%20tranche%20de,entre%2042.009%20et%2043.953%20euros

¹⁰ <https://www.guidedesimpots.lu/guide/les-deductions-fiscales-au-luxembourg/>

2. CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION D'UN PL LUXEMBOURGEOIS 40 TONNES A L'INTERNATIONAL

Cette partie de l'étude présente les conditions économiques et sociales valables en 2021, date de la réalisation de cette mise à jour. Pour la mener à bien, le CNR s'appuie sur une étude documentaire principalement axée sur les aspects fiscaux et sociaux du TRM ainsi que sur les études antérieures déjà réalisées par le CNR sur le pays et les retours des experts avec lesquels le CNR collabore. Ces différentes sources permettent de dresser un panorama du secteur du TRM luxembourgeois à l'international et de souligner les principales évolutions observées depuis la dernière étude. Ces recherches et échanges sont consolidés par des entretiens avec des transporteurs et des conducteurs routiers luxembourgeois (voir ci-après et page 28).

Toutes les valeurs finalement arrêtées par le CNR, pour élaborer le profil type, sont la meilleure synthèse à dire d'expert de cet ensemble de sources.

2.1. CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES

Cette partie est principalement fondée sur des entretiens en face à face menés auprès d'entreprises luxembourgeoises de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance, majoritairement à l'international. Les entreprises faisant partie de cette étude présentent les caractéristiques suivantes :

Forme juridique	Principaux marchés	Kilométrage annuel	Chiffre d'affaires	Taille de la flotte	Nombre de conducteurs
SA SARL	France, Allemagne, Belgique, Italie, Pays-Bas	90 000 à 160 000	5 à 74 millions d'euros	11 à 315 véhicules	7 à 360 conducteurs

Les entreprises visitées pour cette étude sont de taille et de type d'organisation très diversifiés. Elles sont toutes spécialisées en TRM international.

Afin de permettre une comparaison avec les données des autres études pays du CNR, seules les entreprises ayant une activité principale de longue distance internationale ont été sélectionnées.

Le CNR restitue le résultat de ces entretiens qui ne peuvent avoir une valeur statistique. Toutefois, ils apportent un éclairage terrain aux chiffres et informations obtenus par ailleurs. In fine, le CNR retient des valeurs à dire d'expert pour définir les coûts et conditions d'exploitation d'un PL « type » à l'international.

MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation

L'exploitation des véhicules dépend des caractéristiques des clients et des principaux marchés des entreprises. Le nombre de jours d'exploitation des véhicules varie entre 230 et 250 jours, avec une concentration autour de 240 jours par an, contre 220 jours évalués en 2017. Le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules des transporteurs rencontrés est compris entre 90 000 km et 160 000 km, avec une concentration autour de 123 000 km par an contre 118 450 km par an en 2017. Le kilométrage des véhicules ainsi que le nombre de jours d'exploitation sont en hausse par rapport à la dernière étude du CNR. Ceci peut s'expliquer par les marchés différents des entreprises visitées. Celles enquêtées en 2021 semblent avoir des marchés plus lointains qu'en 2017, Italie, Espagne notamment.

La durée de conservation des tracteurs sur l'activité internationale est comprise entre 3 et 10 ans, avec une concentration autour de 6 ans pour une grande majorité des entreprises interrogées. Il existe deux modalités de financement observées : l'autofinancement et le leasing. La grande majorité des entreprises rencontrées ont recours au leasing pour l'achat de leurs véhicules. Ils privilégient ainsi le leasing sur 36 à 60 mois avec une concentration autour de 48 mois. Les véhicules sont conservés 2 années supplémentaires après la fin du contrat.

Le ratio semi-remorque/tracteur relevé lors des enquêtes en entreprises est de 1,26, en augmentation par rapport à la dernière étude du CNR. Un ratio tracteur/semi-remorque de 1,20 avait alors été relevé en 2017.

MATERIEL DE TRANSPORT – Financement

Le prix moyen d'acquisition d'un tracteur neuf Euro VI relevé lors des entretiens auprès des transporteurs luxembourgeois se situe autour de 87 000 €. Le prix d'achat d'une semi-remorque est lui estimé à 28 000 €. Les entreprises semblent majoritairement avoir recours au leasing sur une période de 48 mois.

La durée de détention d'un tracteur est de 6 ans et de 10 ans en moyenne pour les semi-remorques.

Les données sur les taux d'intérêt, estimés à 1 %, et les conditions de contrat de crédit-bail permettent un calcul du coût annuel de détention d'un ensemble articulé 40 tonnes. Il est de près de 15 739 € avec un ratio semi-remorque/tracteur de 1,26. Le coût de détention d'un ensemble articulé est en légère hausse depuis la dernière étude de 2017. Un montant de 15 689 € par an et par ensemble avait été relevé, soit une augmentation de 0,3 % en 4 ans.

CARBURANT

Concernant l'achat de carburant, les entreprises luxembourgeoises s'approvisionnent en grande majorité au Luxembourg, de l'ordre de 95 %. En 2021, elles paient en moyenne 1,009 € HT le litre de carburant au Luxembourg. Pour les 5 % restant, les transporteurs rencontrés privilégient l'achat en France (prix moyen de 1,035 €/l après remboursement partielle de la TICPE).

Selon le panier d'achat de carburant calculé par le CNR, suivant les indications des entreprises, le prix d'un litre de carburant revient à 1,0106 € HT.

ENTRETIEN & REPARATIONS

Comme en 2017, sur la base des entretiens menés, les pratiques en matière de maintenance et d'entretien des véhicules semblent se répartir de façon égale entre ateliers intégrés et externalisation. Les montants varient dans les entreprises visitées entre 4 000 € et 11 250 € par an et par ensemble. Le montant annuel de l'entretien-réparations retenu pour un ensemble articulé 40 tonnes serait de près de 6 900 €/an. Il a baissé depuis l'étude réalisée par le CNR en 2017, - 21,3 % sur 4 ans. Pour mémoire, un montant annuel de près de 8 765 € par an et par ensemble avait alors été retenu.

PNEUMATIQUES

Le coût annuel des pneumatiques se situe dans une fourchette large allant de 1 975 € à 4 275 €. Ce poste de coût varie fortement selon le mode d'achat des véhicules (avec ou sans contrat de pneumatiques) ou de la marque choisie, mais aussi selon le kilométrage et les charges transportées. La totalité des entreprises interrogées déclarent posséder un contrat pour l'entretien et le changement de leurs pneumatiques.

D'après les déclarations des transporteurs luxembourgeois, le coût annuel des pneumatiques pour un ensemble articulé 40 tonnes est estimé à 3 035 €. Ce coût est en baisse depuis la dernière étude du CNR. Il s'établissait alors à 3 435 € par an et par ensemble, soit une baisse de près de 11,6 % sur 4 ans. Les transporteurs luxembourgeois semblent ainsi porter une attention particulière à ce poste de coût.

PEAGES

Le coût annuel des péages pour un ensemble 40 tonnes roulant à l'international se situe dans une fourchette large entre 4 800 € et 19 100 €. Il dépend fortement des pays visités et des principaux marchés des entreprises. Ce poste de coût est en augmentation depuis l'étude Luxembourg de 2021. Cette hausse s'explique notamment par la multiplication des pays ayant recours à la taxe kilométrique comme la Belgique et par l'augmentation généralisée des tarifs comme pour la Maut en Allemagne, marchés et pays de passage du pavillon luxembourgeois.

Le montant retenu intègre l'Eurovignette qui est utilisée aux Pays-Bas, au Luxembourg, en Suède et au Danemark.

Le coût annuel des péages est estimé à 13 050 € pour une entreprise luxembourgeoise type active à l'international, vignettes comprises. Ce poste de coût est en augmentation de +21 % depuis 2017, date de la dernière étude du CNR sur le pavillon luxembourgeois.

ASSURANCES

Les montants relevés auprès des transporteurs sont très hétérogènes, se situant dans une fourchette allant de 1 450 € par an et par ensemble à 3 200 € par an et par ensemble. Les entreprises visitées font le choix en majorité de l'assurance tous risques pour leurs véhicules.

Le montant ainsi retenu par le CNR est de 2 470 € par an pour un ensemble articulé 40 tonnes en assurance tous risques. Le poste assurances est en augmentation, +9 %, par rapport à la dernière étude du CNR de 2017 sur le pavillon luxembourgeois. Un montant de 2 270 € par an et par ensemble avait été alors retenu.

TAXE A L'ESSIEU ET AUTRES TAXES SUR LES VEHICULES

Le montant de la taxe s'élève à 765 € pour un ensemble 40 tonnes, 5 essieux avec suspensions pneumatiques. Elle reste inchangée.

COUTS DE STRUCTURE

Les informations portant sur les coûts de structure sont souvent difficiles à collecter. La manière de les prendre en compte diffère d'une entreprise à l'autre. Certaines prennent en compte le coût de l'atelier intégré tandis que d'autres incluent dans leurs calculs le coût des activités annexes telles que la logistique. Selon les professionnels rencontrés sur place, ce coût est évalué entre 5 et 11 % du coût de revient total du véhicule. Un pourcentage de 6 % du coût de revient du véhicule est retenu dans les calculs.

2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE

Les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs au Luxembourg ont été observées lors de deux phases d'entretiens : une première phase en entreprises avec des employeurs luxembourgeois et une seconde en face à face avec des conducteurs sur des parkings et aires de repos à la frontière franco-belge. Lors de cette seconde phase, une vingtaine de conducteurs volontaires, salariés sous contrats luxembourgeois, sont interviewés sur leurs conditions de travail et leur rémunération.

En synthèse de ces sources et de l'étude documentaire, le CNR définit un profil type de conditions d'emploi et de rémunération d'un conducteur de TRM sous contrat luxembourgeois affecté à l'international.

CONDITIONS DE TRAVAIL

Le CDI est le contrat de travail le plus répandu dans le secteur. Le nombre de jours de travail à l'année atteint 220 jours, la fourchette se situant entre 210 jours et 230 jours. Le nombre légal de jours de congés payés est de 4 semaines, soit le minimum européen. Ces jours de congés sont souvent pris en été et pendant les fêtes de fin d'année. Les conducteurs travaillent donc 11 mois effectifs par an.

En termes d'organisation du travail, les conducteurs luxembourgeois affectés à l'activité internationale réalisent en général une quinzaine de découchers par mois et dans la majorité des cas rentrent chez eux toutes les semaines. Au final, 16 découchers (23,05 €/jour) ont ainsi été retenus pour établir le profil type d'un conducteur sous contrat luxembourgeois affecté à l'international auxquels s'ajoutent 6 repas et une indemnité de nuit au Luxembourg.

Le kilométrage moyen qui ressort des enquêtes en entreprise est de près de 110 500 km par an. Les conducteurs déclarent eux un kilométrage annuel moyen de près de 115 000 km. La valeur retenue pour cette mise à jour est de 112 750 km par an, en baisse par rapport à 2017 (115 000 km/an). Le ratio conducteur/tracteur relevé est de 1,09. Ce ratio est en hausse par rapport à 2017. Il était alors de 1,03.

RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

Rémunération des conducteurs à l'international

La rémunération des conducteurs est encadrée par le Code du travail et par la convention collective transport. Aucune entreprise visitée, ni conducteur interrogé, ne semble y déroger. Pour rappel, le calcul s'établit sur la base de 173 h/mois et prend en compte les barèmes minimaux de salaires bruts, soit 2 925,43 € brut par mois pour un conducteur ayant une ancienneté dans l'entreprise de huit ans (moyenne relevée auprès des entreprises et conducteurs interrogés). Le taux horaire retenu dans les simulations suivantes s'établit à 16,91 €/heure. Ce taux est majoré de 40 % pour les heures supplémentaires au-delà des 173 h/mois.

Certaines primes, dont la nature et la décision de versement dépendent de la responsabilité du transporteur, peuvent être versées. Il s'agit notamment de primes de productivité, pouvant atteindre jusqu'à 5 % du salaire brut. Ces cas restent cependant exceptionnels.

PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT LUXEMBOURGROIS AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT

Profil type conducteur international - Luxembourg - 2021					
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none"> - Conducteur international ayant un rayon d'action se limitant principalement aux pays limitrophes - 16 nuitées par mois - Retour à la base le week-end - Salaire calculé sur la base de la convention collective appliquée dans le secteur - Taux différencié des heures supplémentaires, prime d'ancienneté et indemnités conformes à la convention collective - Ancienneté moyenne relevée auprès des entreprises et des conducteurs interrogés de 8 ans - Rémunération correspond au temps de service effectué - Temps de service retenu : 200 h/mois - Congés payés pris dans leur totalité 				
Kilométrage annuel réalisé	112 750 km				
Nombre de jours de travail par an	220				
Nombre de semaines d'activité par an	44				
Nombre d'heures de conduite par an	1710				
Recomposition du coût d'un conducteur type luxembourgeois en 2021					
Reconstitution d'une fiche de paie					
EMPLOYEUR			SALARIE		
Salaire brut (pour 200 h de temps de service)	Taux	Assiette	3 564,63 €	Salaire brut (pour 200 h de temps de service)	3 564,63 €
Heures normales	16,91 €	173 h	2 925,43 €		
Heures supplémentaires	16,91 €	27 h	456,57 €		
Majoration heures supplémentaires	6,76 €	27 h	182,63 €		
Cotisations sociales			462,86 €	Cotisations sociales	336,04 €
Assurance maladie-maternité			94,70 €	Assurance maladie-maternité	94,70 €
Majoration prestation en espèce maladie-maternité			7,31 €	Majoration prestation en espèce maladie-maternité	7,31 €
Mutualité des employeurs (classe 4)			100,78 €	Mutualité des employeurs (classe 4)	0,00 €
Assurance Vieillesse - Invalidité - Survivants			234,03 €	Assurance Vieillesse - Invalidité - Survivants	234,03 €
Assurance accident			21,94 €	Assurance accident	0,00 €
Santé au travail			4,10 €	Santé au travail	0,00 €
			Calcul du salaire net imposable en fonction de l'assiette de l'impôt sur le revenu		
			Réintégration des cotisations sociales non déductibles*		+12,78 €
			Heures supplémentaires, hors assiette		-456,57 €
			Majoration heures supplémentaires, hors assiette		-182,63 €
			Net imposable**		2 437,17 €
			Impôt retenu classe d'impôt 1***		-183,80 €
			Assurance dépendance (après abattement de 564,24 €)		-39,45 €
			Crédit impôt (CIS)		+53,98 €
Salaire brut chargé			4 027,49 €	Salaire net après impôt	3 059,31 €
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)			391,11 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)	391,11 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant 11 mois			4 418,60 €	Revenu net disponible pendant 11 mois	3 450,42 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de congés payés			3 358,98 €	Salaire disponible pendant un mois de congés payés	2 420,93 €
Recomposition du coût annuel d'un conducteur luxembourgeois en 2021					
Salaire brut chargé annuel			47 661,39 €	Salaire net annuel	36 073,35 €
Indemnités de déplacement * 11 mois			4 302,21 €	Indemnités de déplacement * 11 mois	4 302,21 €
Coût annuel d'un conducteur			51 963,60 €	Revenu net annuel d'un conducteur net après impôt	40 375,56 €
Coût d'une heure de conduite			30,39 €		
Coût kilométrique			0,46 €		

*Heures supplémentaires maladie - maternité - article 4, alinéa 3 du règlement grand-ducal du 21 décembre 2007 portant exécution de l'article 115, numéro 11 L.I.R.


** Avec intégration de 165€ de frais domicile-travail

***Suivant barème 2021 de la retenue mensuelle sur les salaires, englobant 7% perçu pour le fonds pour l'emploi

Source: études CNR Europe

Le coût annuel du conducteur calculé par le CNR a augmenté de plus de 3 % depuis 2017, passant de 50 386 € à 51 964 € en 2021 et ce malgré la baisse du temps de service observée. Cette hausse s'explique principalement par l'augmentation du salaire minimum conventionnel. En moyenne, sur 4 ans, le coût annuel total d'un conducteur affecté à l'international a augmenté de +0,8 %/an. Le nombre de jours d'activité par an réalisé par un conducteur « type » sous contrat luxembourgeois reste identique à 2017, mais le kilométrage annuel ainsi que le temps de service baissent. Au bilan, le coût de l'heure de conduite passe à 30,39 €, en augmentation de 6 % par rapport à 2017. Pour mémoire, le CNR avait relevé, en 2017, un montant de 28,63 €/heure.

2.3. SYNTHÈSE DES CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL

Conditions et coûts d'exploitation pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance à l'international, conditions 2021 		
	unité	Luxembourg <i>Simulation</i>
Kilométrage annuel du véhicule	km	123 000
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	240
Ratio semi-remorque/tracteur		1,26
Coût d'un conducteur	€/an	51 964
Ratio conducteur/tracteur		1,09
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	15 739
Consommation moyenne aux 100 km	litres	31,0
coût unitaire du carburant, moyenne 2021	€/litre	1,0106
Coût annuel du carburant	€/an	38 534
Pneumatiques	€/an	3 035
Entretien-réparations	€/an	6 900
Péages et vignette	€/an	13 050
Assurance (véhicule)	€/an	2 470
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	765
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		137 134
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,11
Coûts de structure	€/an	8 753
Synthèse - coût de revient		145 887
Coût complet rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,19

Source : études CNR Europe

Selon les calculs du CNR, le coût kilométrique d'un poids lourd 40 tonnes luxembourgeois affecté en longue distance à l'international, hors coûts de structure, se situe à 1,11 €, contre 1,09 € en 2017, en augmentation de 1,8 % depuis la dernière étude. Le coût conducteur, les péages, le poste assurances

ont augmenté depuis 2017, respectivement de +3 %, +21 % et +9 %. Les autres postes de coûts sont eux contenus, limitant de fait la hausse du prix de revient.

Au final, en ajoutant les coûts de structure, estimés autour de 6 % du coût total, le prix de revient est évalué par le CNR à 1,19 € au kilomètre en 2021. Cette estimation se situe dans la fourchette des informations transmises par les transporteurs qui évaluent leur prix de revient entre 1 €/km et 1,35 €/km, avec une concentration autour de 1,17 €/km.

3. BIBLIOGRAPHIE

Sources institutionnelles

Eurostat <https://ec.europa.eu/eurostat>

Cleiss

Convention collective Transports et logistique luxembourgeoise - octobre 2021

<https://itm.public.lu/content/dam/itm/fr/publications/conventions-collectives/salaires/fr/01102021/stransport-logistique-fr-01102021.pdf>

Administration des douanes et accises

<https://douanes.public.lu/fr.html>

Impôt

https://impotsdirects.public.lu/fr/az/t/tarif_pers.html#:~:text=30%25%20pour%20la%20tranche%20de,entre%2042.009%20et%2043.953%20euros