



Comité National Routier

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES NEERLANDAIS

- Étude 2016 -

Edition mars 2017



Source : Eurostat

Cette étude a été réalisée entre mai 2016 et novembre 2016 par le CNR, en co-traitance avec le cabinet d'études Conseil Énergie et Transports (CET).



<http://www.energie-transport.com/>

SOMMAIRE

1	PRESENTATION DES PAYS-BAS	5
1.1	Cadrage politique, géographique et économique des Pays-Bas	5
1.1.1	Rappel historique	5
1.1.2	La géographie physique et humaine des Pays-Bas	6
1.1.3	L'organisation politique et administrative des Pays-Bas	7
1.1.4	Paysage économique des Pays-Bas	9
1.2	Présentation synthétique des politiques en matière de transports de fret et d'infrastructures	13
1.2.1	Politique des transports	13
1.2.2	Organisation logistique du pays	14
1.2.3	Infrastructures de transport	14
1.3	Les données de cadrage du TRM aux Pays-Bas	19
2	LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES AUX PAYS-BAS	27
2.1	Organisation du secteur	27
2.1.1	Les différents intervenants du secteur	27
2.1.2	Comment créer une entreprise aux Pays-Bas?	29
2.1.3	La création d'une entreprise dans le TRM aux Pays-Bas	30
2.1.4	Le marché du travail des conducteurs néerlandais	32
2.2	Fiscalité	33
2.2.1	La fiscalité des entreprises	33
2.2.2	La fiscalité des particuliers	34
2.2.3	La fiscalité spécifique au secteur du TRM	36
2.3	La réglementation sociale aux Pays-Bas	37
2.3.1	Les conditions salariales	38
2.3.2	Durée du travail	38
2.3.3	Les contrats de travail	38
2.3.4	La réglementation sociale applicable au transport routier de marchandises aux Pays-Bas	39
2.4	Contrôles, sécurité	42
2.4.1	Les contrôles	42
3	ETUDE DES COÛTS D'EXPLOITATION D'UN PL 40 TONNES NEERLANDAIS A L'INTERNATIONAL	44
3.1	Méthode et périmètre des entretiens auprès des entreprises et des conducteurs	44
3.2	Conditions et coûts d'exploitation	45
3.2.1	Analyse des coûts d'exploitation chez un transporteur néerlandais	47
3.2.2	La rentabilité des entreprises du secteur du TRM	48
3.2.3	Les raisons de la rentabilité des transporteurs néerlandais	51
3.3	Observation des coûts du personnel de conduite	51
3.3.1	Rappel de la formation des coûts du personnel de conduite	52
3.3.2	Définition d'un profil type de conducteur néerlandais	53
3.3.3	Reconstitution du coût d'un conducteur	54
4	ANNEXES ET PRINCIPALES REFERENCES INTERNET	55

1 Présentation des Pays-Bas

1.1 Cadrage politique, géographique et économique des Pays-Bas

Superficie :	41 530 km ²
Population :	16 946 904 (juillet 2015)
Densité :	496 hab. /km ²
Capitale :	Amsterdam, La Haye
Longueur de la côte :	451 km
Nature du régime :	Monarchie constitutionnelle
Roi :	Sa Majesté Willem-Alexander
Premier ministre :	M. Mark Rutte
Ministre des Infrastructures et de l'Environnement :	Mme Melanie Schultz van Haegen
Commissaire européen :	M. Frans Timmermans, commissaire chargé de l'amélioration de la législation, des relations internationales, de l'État de droit et de la Charte des droits fondamentaux
Nombre de députés européens :	26 sur 751
Monnaie :	Euro
PIB :	676,5 milliards d'euros en 2015
Taux de chômage :	5,1 % en décembre 2016

1.1.1 Rappel historique

C'est après une guerre de 80 ans, engagée par le Prince William d'Orange en réaction à l'inquisition et aux mesures de répressions économiques, que l'Espagne a reconnu, en 1648, l'indépendance des « *Provinces Unies Néerlandaises* ». S'en est suivie une période de développement exceptionnel, connue sous le nom de Siècle d'Or. Fondée en 1602, la fameuse Compagnie des Indes Orientales fut le vecteur de développement de ce qui allait devenir la seconde puissance coloniale mondiale, derrière l'Empire britannique, avec des établissements au Brésil, aux Antilles, en Indonésie et en Amérique du Nord. Cette période de gloire prit fin en 1678, à l'issue d'une guerre avec la France de Louis XIV qui dura six ans et s'acheva avec le siège de Maastricht par l'armée française (mort de d'Artagnan).

A la fin du 18^{ème} siècle et au début du 19^{ème}, la France occupe les Pays-Bas. En 1815 (traité de Vienne), le Royaume des Pays-Bas, qui intègre la Belgique et le Luxembourg, devient indépendant. Son premier roi fut Guillaume 1^{er} d'Orange, l'un des vainqueurs de Waterloo.

En 1830, les provinces catholiques du sud du royaume font sécession et quittent les provinces protestantes du nord. Le Royaume de Belgique, auquel la partie occidentale du Luxembourg est encore associée, devient indépendant.

De 1890 à 1948, les Pays-Bas sont dirigés par la Reine Wilhelmine. Cette monarchie constitutionnelle compte 6,5 millions d'habitants. Restés neutres lors de la première guerre mondiale, les Pays-Bas subissent l'occupation allemande entre 1940 et 1945.

Les faits marquants sont ensuite l'indépendance de l'Indonésie en 1949, l'adhésion des Pays-Bas à l'OTAN et la signature du traité de Rome en 1957, qui en font l'un des membres fondateurs de la CEE, l'indépendance du Surinam en 1975 et la signature du traité de Maastricht en 1992.

1.1.2 La géographie physique et humaine des Pays-Bas

Depuis 2010, date de la dissolution des Antilles néerlandaises, les Pays-Bas sont l'un des quatre pays formant le Royaume des Pays-Bas avec les îles Caraïbes d'Aruba, Curaçao et Saint Martin. Pays du nord de l'Europe, les Pays-Bas ont une superficie de 41 540 km². Près d'un quart du territoire se situe en dessous du niveau de la mer. Le point culminant, le Vaalseberg, se situe dans le Limbourg et atteint 322 mètres. Le point le plus bas est à - 6,76 mètres. La poldérisation de l'ouest du pays a permis de protéger les populations et de reconquérir des territoires sur la mer. Le climat d'influence océanique est frais et humide et présente une amplitude thermique relativement modérée.

Les Pays-Bas européens ont des frontières communes avec l'Allemagne à l'est et la Belgique au sud. Le nord est bordé par la mer du Nord. Les Pays-Bas sont souvent appelés à tort la Hollande, en effet cette dénomination ne concerne que deux provinces, la Hollande-Septentrionale et la Hollande-Méridionale.

La densité de la population aux Pays-Bas



La population est fortement urbanisée.
90 % des néerlandais sont des citadins.

Environ 40 % de ceux-ci résident dans une conurbation (Randstad Holland) délimitée par les villes d'Amsterdam, Rotterdam, La Haye et Utrecht.

La densité moyenne de la population est de 496 hab/km².

Elle est supérieure à 1 000 hab/km² en Hollande-Méridionale (Densité moyenne en Europe 117 hab/km²).

La population des Pays-Bas est de 17 millions d'habitants (juillet 2015), ce qui la place au 8^{ème} rang des pays de l'UE. Elle a connu une croissance rapide au 19^{ème} et 20^{ème} siècles, résultant d'un accroissement naturel de la population et d'une fécondité élevée jusque dans les années 1950. Depuis, l'excédent naturel est de l'ordre de 0,4 %. Le taux de natalité a chuté (moins de 1,2 %) et la croissance de la population s'est ralentie avec en outre une décélération de l'immigration. L'espérance de vie est de 79 ans pour les hommes et 82 ans pour les femmes. On assiste, comme dans l'ensemble des nations développées, à un vieillissement de la population.

1.1.3 L'organisation politique et administrative des Pays-Bas¹

L'organisation politique des Pays-Bas

Les Pays-Bas sont une démocratie parlementaire et une monarchie constitutionnelle. Le Monarque est le Roi Willem-Alexander depuis le 30 avril 2013, date de l'abdication de la Reine Béatrix. Il est le chef de l'État. Il nomme le Premier ministre et les ministres suivant les résultats des élections. Le Monarque représente le royaume à l'intérieur et à l'extérieur du Pays. Techniquement, le monarque a beaucoup de pouvoir pratique. Par exemple, aucun projet de loi ne devient une loi jusqu'à ce que le texte soit sanctionné par le Monarque. Dans la pratique, le Monarque donne toujours son accord puisque les projets de loi sont faits par le gouvernement suivant le principe de « par le Roi ou en son nom ».

Le Parlement bicaméral est composé d'une chambre haute, le Sénat (Eerste Kamer) et d'une chambre basse, la Chambre des représentants (Tweede Kamer).

Le Sénat est composé de 75 membres élus tous les quatre ans par les membres des douze conseils provinciaux. Il peut approuver ou rejeter les projets de loi mais ne peut les modifier.

La Chambre des représentants rassemble 150 parlementaires élus tous les quatre ans au suffrage universel direct et au scrutin proportionnel. Elle contrôle l'action du gouvernement et élabore des lois.

La dernière révision de la Constitution (Grondwet) date de 1983. Elle précise les droits fondamentaux.

Le Statut du Royaume des Pays-Bas (en néerlandais : *Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden*), parfois traduit comme la Charte du Royaume, décrit les relations politiques entre différentes entités du royaume à savoir Aruba, Curaçao, Saint-Martin dans les Caraïbes et les Pays-Bas européens. C'est le document le plus important, situé au-dessus de la Loi fondamentale des Pays-Bas dans la hiérarchie des normes. Les lois fondamentales des quatre entités des Pays-Bas sont aussi soumises au Statut.

Une dizaine de partis animent la scène politique néerlandaise. Les deux plus importants sont présents au gouvernement :

- Parti Populaire pour la liberté et la démocratie (VVD- Libéraux)
- Parti travailliste (PvdA-Travailleurs)

Le Premier ministre actuel, Mark Rutte, est le leader du VVD.

L'organisation administrative

Depuis 2010, date de la dissolution des Antilles néerlandaises, le royaume est composé de quatre pays, Les Pays-Bas, Aruba, Curaçao et Saint-Martin. Seule la partie européenne du royaume est membre de l'Union Européenne. Cette dernière se divise en 12 provinces, auxquelles il convient d'ajouter les îles Caraïbes de Bonaire, Saint Eustache et Saba qui ont un statut de communes spécial. Les ex-Antilles néerlandaises sont aujourd'hui des pays et territoires d'outre-mer.

Les Pays-Bas sont un État unitaire. L'administration territoriale du pays se compose de 12 provinces, 408 communes, 25 administrations locales des eaux et des trois îles Caraïbes, communes à statut spécial.

¹ D'après la note rédigée par la Direction Générale des politiques internes du Parlement européen (2015) : « situation économique, sociale et

Cartes des 12 Provinces néerlandaises



Sources : Parlement européen

Partie caribéenne du Royaume des Pays-Bas



Les provinces (Provincies) sont gérées par des États provinciaux (Provincial Staten) élus au suffrage universel direct et les députations provinciales. Ces deux organes sont présidés par le représentant de la Couronne, le commissaire du Roi. Les provinces disposent de compétences étendues telles les transports publics, l'environnement, le logement public et l'élaboration des plans régionaux. Elles sont financées par des subventions publiques et par leurs propres impôts.

Les communes (Gemeenten) sont gérées par deux organes, à savoir les conseils municipaux élus au suffrage direct et les exécutifs municipaux (Echelins). Elles sont présidées par un maire, lui-même nommé par la couronne. Elles disposent de compétences importantes telles l'aménagement local du territoire, les logements et services sociaux, les routes locales, les problématiques environnementales et la gestion des déchets. Leur financement provient des subventions publiques et des impôts locaux.

La capitale des Pays-Bas est Amsterdam (750 000 habitants), toutefois le parlement et le gouvernement siègent à La Haye.

Les administrations locales des eaux (Waterschappen) sont chargées de la gestion de l'eau dans le pays. Ceci inclut la prévention et le contrôle des inondations, l'irrigation, le drainage, l'assainissement des eaux usées au niveau local. Elles sont gérées par des conseils d'administration élus au suffrage direct et par des comités exécutifs. Le président est nommé par la Couronne. Leurs ressources financières sont générées par leurs propres taxes et prélèvements.

1.1.4 Paysage économique des Pays-Bas

Situation économique des Pays-Bas

On explique souvent le dynamisme commercial des Pays-Bas par leur histoire, leur géographie, leur démographie et même par la relation qui, selon Max Weber², existerait entre le protestantisme et le capitalisme.

De fait, depuis l'indépendance des « provinces unies » (1648), ces dernières, s'appuyant sur une présence maritime exceptionnelle, un système « bancaire » dynamique et la création des « compagnies des Indes Orientales et Occidentales », ont connu au 17^{ème} siècle une période économique faste baptisée « le Siècle d'Or ».

Il faut noter que la faible superficie des Pays-Bas et leur forte densité de population les ont probablement incités à aller chercher ailleurs des territoires et des marchés leur permettant d'assurer leur développement.

La crise de 2008 a fortement impacté l'économie du royaume. Le PIB a baissé de -3,3 % en 2009. Les exportations, moteur de la croissance des Pays-Bas, et la finance ont connu une période très difficile (ex : la faillite et le sauvetage de la banque ING). Les Pays-Bas sont aujourd'hui la 6^{ème} économie de l'UE. Son PIB en 2015 a atteint 676,5 milliards d'euros, en progression d'1,9 % comparé à 2014. Le PIB par habitant en 2015 est le 4^{ème} de l'UE, le taux de chômage s'est établi à 5,1 % fin 2016 bien en deçà de la moyenne européenne de 10,5 %. La dette publique atteint 69 % du PIB.

C'est indéniablement une nation commerçante qui exporte plus de 40 % de sa production, la majeure partie dans les pays de l'UE, ce qui en fait le 2^{ème} exportateur de l'UE. Le pays figure parmi les dix premiers exportateurs mondiaux. Il fournit principalement du pétrole raffiné, du gaz naturel, des automobiles, du matériel électrique et du matériel informatique. La moitié de ces ventes sont des réexportations, le pays jouant le rôle de plaque tournante du commerce européen.

Les services et l'industrie emploient plus de 90 % de la population active. L'agriculture néerlandaise, bien que deuxième exportateur de l'UE, ne représente que 2 % des emplois du pays.

Répartition de l'activité économique par secteur en 2015

	Agriculture	Industrie	Services
Valeur ajoutée (en % du PIB)	1,8	21,2	77,0
Valeur ajoutée (croissance annuelle en %)	3,4	-1,0	1,4

Source : Banque Mondiale, 2016

² Dans son livre : « L'éthique protestante et l'esprit du capitalisme » 1904-1905

Principaux secteurs d'activité

Le secteur des services

Les services génèrent plus de 77 % du revenu national. Ils sont majoritairement concentrés dans les transports, la distribution, la logistique, la banque et les assurances, l'ingénierie en eau et les nouvelles technologies. Le secteur emploie 75 % de la population active.

Le secteur des services se concentre dans les activités commerciales, financières et les transports. Le port de Rotterdam est le premier port européen, loin devant Anvers, et le 9^{ème} port mondial derrière sept ports chinois et Singapour. Il a généré en 2014 une valeur ajoutée directe de près de 13 milliards d'euros. 92 000 emplois ont un lien direct avec les activités portuaires. Le port d'Amsterdam se situe lui en 5^{ème} position des ports européens.

Les activités financières et les services aux entreprises ont aussi un poids important dans l'économie néerlandaise. Amsterdam est la place financière du pays, des groupes comme ING, Robeco, ABN-AMRO y sont présents. En matière boursière, Amsterdam peine à concurrencer les autres grandes places européennes.

A côté de leurs savoir-faire historiques (Poldérisation, travaux hydrauliques et portuaires), les Pays-Bas ont su développer de nouveaux services dans les activités de conseil, l'ingénierie, le courtage.

L'agriculture néerlandaise est la deuxième puissance exportatrice de produits agricoles au monde, avec 7,2 % de part de marché, après les États-Unis mais devant la France (6,4 %) et le Brésil. Ceci s'explique en partie par la position géographique des Pays-Bas qui importent des produits d'autres pays, les transforment puis les réexportent. C'est ainsi 65 milliards d'euros de produits agricoles qui sont exportés, représentant 17,5 % du total des exportations du pays, dont 25 % vers l'Allemagne et 50 % au sein de l'UE.

La production se répartie majoritairement entre l'horticulture et l'élevage. Le secteur horticole est très dynamique et varié. Plus de 3 millions de tonnes de fruits et légumes sont produits chaque année.

Les Pays-Bas sont le centre mondial du commerce des fleurs (près de 70 % de part de marché). Ils accueillent le plus grand marché mondial des fleurs et des plantes. Plus de 75 000 personnes sont employées dans la floriculture.

Les produits laitiers et les produits de la mer tiennent également une place significative dans l'agriculture néerlandaise.

Le secteur de l'industrie

Le développement d'une activité industrielle aux Pays-Bas est intervenu relativement tard comparé à d'autres pays européens comme l'Angleterre. La raison en serait la forte prédominance des activités commerciales. Néanmoins, les Pays-Bas ont généré des leaders de l'industrie mondiale comme Royal Dutch Shell, Philips, Akzo-Nobel ou Unilever.

L'industrie pétrolière et gazière du pays est stratégique, les activités d'importation et de raffinage de pétrole bénéficient des infrastructures du port de Rotterdam. Le gisement de gaz de Groningue dans le nord du pays contribue également à la richesse énergétique des Pays-Bas. Le « Marché de Rotterdam (R'Dam) » tient une place prédominante dans l'économie européenne et mondiale du pétrole.

L'économie néerlandaise a été marquée au milieu des années 1970 par un phénomène de désindustrialisation qui s'est poursuivi jusqu'à présent. De grandes entreprises (Daf, Fokker) ont disparu ou ont été rachetées par des groupes étrangers. Toutefois, ce phénomène ne les distingue pas de la plupart des autres pays de l'ouest européen qui en ont été plus marqués, comme l'Angleterre.

L'activité industrielle génère 21 % du PIB avec la transformation des aliments, l'industrie pétrochimique, la métallurgie ou encore l'industrie d'équipements de transport. Ce secteur emploie 15 % de la population active.

Une politique volontariste de l'État néerlandais, soutenue par l'UE, vise à favoriser le développement de PME/PMI. La R&D est aussi très active et bénéficie de fonds importants de l'UE (ex : FEDER).

L'Investissement Direct Étranger (IDE) au Pays-Bas³

Les IDE vers les Pays-Bas ont chuté de 5,6 % entre 2013 et 2014. Néanmoins, le pays restait l'un des cinq pays les plus attractifs en 2014. La création d'emplois liés aux IDE est estimée par le gouvernement à 9 300. Le transport, l'entreposage et la communication représentaient à eux seuls 33,6 % des IDE entrants.

Principaux pays investisseurs au Pays-Bas en 2012

	% du total
Etats-Unis	13,40%
Luxembourg	12,40%
Royaume-Uni	10,50%
Allemagne	10,40%
Belgique	9,70%
France	9,30%
Suisse	6,90%

Source : CNUCED, 2015

Evolution de l'Investissement Direct Étranger

Investissement Direct Étranger	2012	2013	2014
Flux d'IDE entrants (millions USD)	17 655	32 039	30 253
Stocks d'IDE (millions USD)	684 397	735 361	664 442
Nombre d'investissements greenfield (création ex-nihilo)	168	161	166
IDE entrants (en % de la formation brute de capital fixe)	11,2	20,6	18,7
Stock d'IDE (en % du PIB)	83,1	86,1	76,7

Les Pays-Bas ont toujours eu une forte propension à développer des activités à l'international. Ceci est encore vrai de nos jours. Les Pays-Bas figurent parmi les principaux pays investisseurs potentiels pour la période 2013-2015. De nombreuses sociétés néerlandaises sont multinationales par nature et un certain nombre d'entre elles sont cotées aux bourses étrangères.

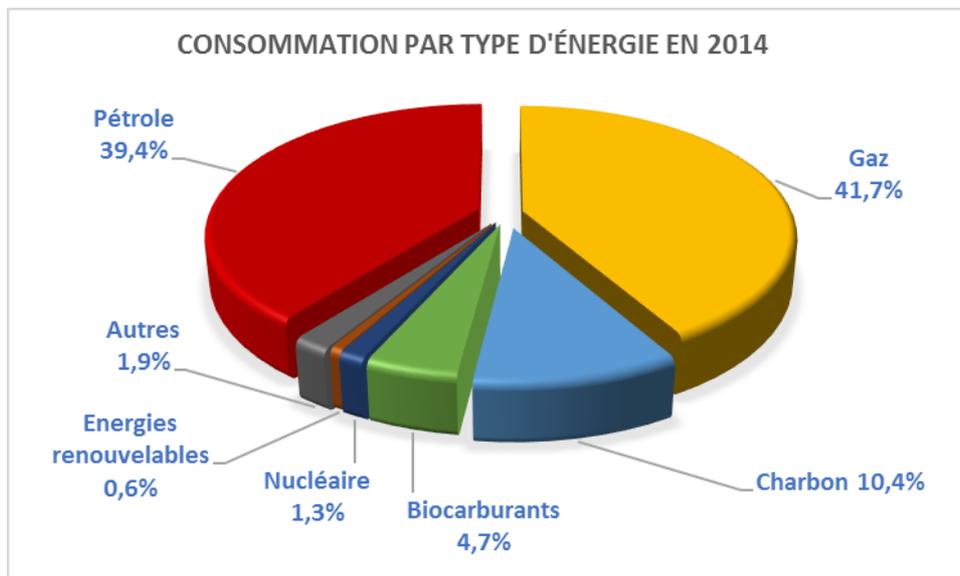
Situation énergétique des Pays-Bas

L'énergie consommée aux Pays-Bas est majoritairement d'origine fossile, plus de 90 % provient du gaz, du pétrole et encore du charbon. Cette situation s'explique par la présence de l'important gisement de gaz de Groningue (voir ci-dessous) et l'intense activité pétrolière, importations, raffinage, autour du port de Rotterdam.

Répartition de la consommation par type d'énergie (2014)

	% du total	Mtep
Pétrole	39,4	31 050
Gaz	41,7	32 863
Charbon	10,4	8 196
Biocarburants	4,7	3 704
Nucléaire	1,3	1 024
Énergies renouvelables	0,6	473
Autres	1,9	1 497
TOTAL	100	78 807

³ D'après le rapport sur les investissements mondiaux de la CNUCED et BNP Paribas



Le gaz est, avec 41,7 %, l'énergie principale utilisée pour le chauffage des habitations, de l'industrie mais aussi des serres.

Découvert en 1959, Groningue est le plus grand gisement de gaz naturel d'Europe occidentale. Il est situé dans le nord des Pays-Bas, dans la province du même nom. Il est exploité par une co-entreprise (NAM) détenue par Shell et Exxon-Mobil. Sa découverte a conduit le pays à développer une politique d'incitation à l'égard des ménages et des industries. Un grand réseau de distribution (géré par la société Gasunie) a été créé et la société « Gas terra » assure la commercialisation. Ce dernier s'étend aussi sur le nord de l'Allemagne et approvisionne le Royaume-Uni via le gazoduc bbl. Groningue produit environ 40 milliards de m³ chaque année. Ce n'est pas le seul centre d'extraction, de nombreux champs de moindre ampleur ont permis, dans un premier temps, de préserver les ressources de Groningue et aujourd'hui de compléter la production de gaz qui assure à l'Etat un revenu de l'ordre de 10 milliards d'euros.

Toutefois, les Pays-Bas ont dû réduire la production de gaz de près de 20 % au cours des dernières années afin de limiter les tremblements de terre occasionnés par son exploitation.

Sources : Reuters, les Echos, site internet Gasunie, revue Pétrole & Gaz

1.2 Présentation synthétique des politiques en matière de transports de fret et d'infrastructures

1.2.1 Politique des transports

Le « KIM Netherlands Institute for Transport Policy » est un organisme d'études et de conseil qui travaille pour le « IenM », le ministère des Infrastructures et de l'Environnement. Il fournit les données et analyses qui permettent au ministère de définir sa politique dans les domaines de la mobilité et de l'accessibilité.

Le programme de travail du KIM pour 2016 se construit en tenant compte des priorités définies par le ministère.

Le développement urbain et la reprise économique accroissent la pression sur les questions d'accessibilité, de qualité de vie et de cadre de vie, sujets pour lesquels le « IenM » a défini trois stratégies afin de préserver l'accessibilité et les conditions de vie du pays dans le futur :

- renforcer les réseaux routiers et ferrés,
- encourager les déplacements « intelligents »,
- expérimenter les systèmes de transports « intelligents ».

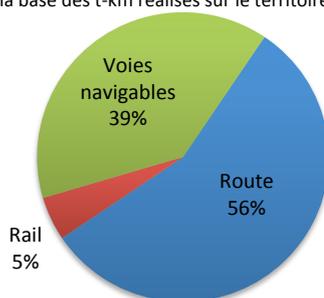
Plusieurs programmes sont déjà en cours dans le cadre du plan pluriannuel pour les infrastructures, le cadre de vie et les transports (MIRT). Le développement de véhicules autonomes, la réduction du CO₂ dans le secteur des transports, le développement des transports en commun, et notamment du rail, sont des objectifs principaux. A ceux-ci viennent s'ajouter le renforcement de l'aéroport de Schiphol d'ici à 2020 et de la position du maritime conformément à la stratégie adoptée par le gouvernement en 2015, qui vise à faire des Pays-Bas une nation leader du secteur maritime international.

Le secteur des transports et de la logistique aux Pays-Bas est traditionnellement au cœur de l'économie du pays et fait partie des dix secteurs stratégiques identifiés par l'État. On verra que l'indice de performance logistique du pays est l'un des plus élevés au monde. L'ensemble de ses composantes emploie directement 617 000 ou 813 000 personnes, selon que l'on inclut les activités portuaires ou non, ce qui représente un douzième des travailleurs néerlandais.

La répartition modale des transports terrestres

Comme dans le reste de l'Europe, la route est le mode le plus dynamique des Pays-Bas, loin devant le fer. Le mode fluvial, avec 39 % du fret intérieur transporté, est extrêmement développé. C'est de loin le plus utilisé dans l'UE28 (6,6 % en 2014), ce qui en fait une spécificité des transports aux Pays-Bas. Le transport par oléoduc est relativement peu développé.

Répartition modale du transport terrestre de fret en 2014
(sur la base des t-km réalisés sur le territoire néerlandais)



Source : Eurostat

1.2.2 Organisation logistique du pays

La performance logistique des Pays-Bas est excellente. Ils se situent à la quatrième place mondiale selon l'indice de la Banque Mondiale LPI (Logistic Performance Index), avec un score de 4,19/5 en 2016. Les douanes néerlandaises arrivent en tête du classement, à égalité avec l'Allemagne.

La logistique est l'un des 10 secteurs prioritaires sur lesquels le gouvernement a décidé de mettre en œuvre une politique de coopération intensive entre le gouvernement, les universités et les entreprises.

L'une des initiatives réside dans la mise en œuvre du « Neutral Logistics Information Platform » (NLIP). Le NLIP est une plateforme informatique sur laquelle les entreprises et les autorités partagent des informations. Ces informations ne se limitent pas aux données relatives aux marchandises mais aussi à l'état des trafics routiers, portuaires et ferrés et aux temps d'intervention des douanes et des différents intervenants de la chaîne logistique.

L'objectif de cette démarche, à l'horizon 2020, est de permettre un meilleur suivi des expéditions, une optimisation des différents moyens de transport, une meilleure adéquation des services de l'État avec les besoins du moment et le partage des données à travers ce partenariat public/privé.⁴

Autre axe de travail pour l'amélioration de la performance logistique des Pays-Bas, la « synchronodalité ». Derrière ce néologisme se cache une démarche qui tend à privilégier l'objectif, par exemple la livraison des marchandises en temps voulu, et laisse au prestataire de transport le soin d'utiliser les modes de transports qu'il estime pertinents pour atteindre cet objectif. Ce concept est encore récent et fait l'objet de projets de recherches coordonnées par un comité chargé de son développement, y compris à l'international.⁵

Ces initiatives font partie d'un programme plus large, « Excel in Logistics » englobant, entre autres, les relations entre acteurs publics et privés de la chaîne logistique, la formation des salariés, le financement des activités, la simplification des procédures et la promotion de ces savoir-faire à l'étranger.

1.2.3 Infrastructures de transport

Le réseau routier⁶

Il est constitué de plus de 130 000 km de routes dont 3 046 km d'autoroutes et 7 440 km de routes nationales. Ce réseau très développé, si l'on en juge sa densité de 3,16 km/km², l'une des plus élevées au monde, souffre néanmoins de phénomènes de congestion importants. La période de crise économique (2008/2013) avait vu la situation s'améliorer, toutefois, en 2014, les indicateurs mesurant le niveau de saturation du réseau sont repartis à la hausse.

Cette situation fait l'objet de nombreuses initiatives afin de rajouter des voies, d'améliorer la signalisation et de permettre de limiter l'impact du trafic sur l'économie nationale.

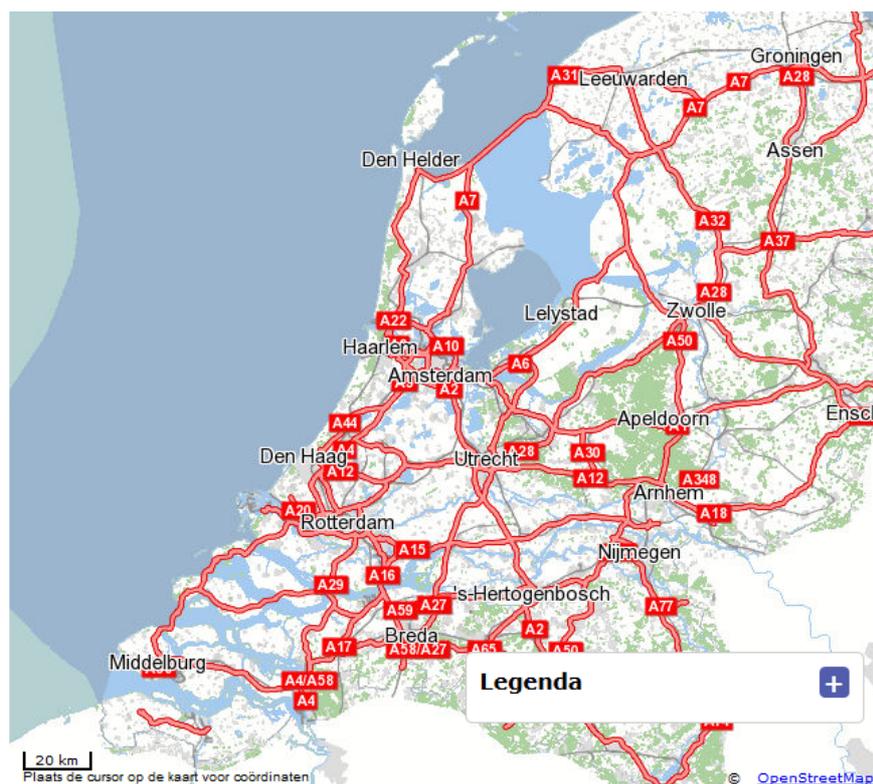
Le ministère des Infrastructures et de l'Environnement est en charge de ce sujet.

⁴ Plus d'informations sur ce projet peuvent être trouvées sur : www.nlip.org

⁵ Plus d'informations sur la synchronodalité sur www.synchromodaliteit.nl

⁶ D'après le site du Ministère : www.rijkswaterstaat.nl

Carte des autoroutes des Pays-Bas



- 3 046 km d'autoroutes
- 2 749 viaducs, 13 écoducs
- 22 tunnels
- 743 ponts

A l'exception de quelques ouvrages d'art à péage comme les tunnels de Kil ou de Westerschelde, les autoroutes sont gratuites pour les véhicules légers.

Les poids lourds doivent obtenir l'Eurovignette pour pouvoir utiliser le réseau autoroutier du pays. Aucun projet de taxe routière kilométrique n'est à ce jour envisagé. Le tarif de l'Eurovignette est de 1 250 euros par an pour un véhicule de classe Euro V ou VI, ayant 4 essieux ou plus.

Le Maritime

Le secteur maritime et portuaire aux Pays-Bas est traditionnellement une activité stratégique dont le rôle est essentiel dans l'économie néerlandaise. La spécificité géographique du pays, caractérisée par une longue façade maritime et un réseau fluvial extrêmement dense, a favorisé le développement d'activités multiples et la création de savoir-faire reconnu au plan mondial. La construction des digues, les opérations de renflouage de navires ou encore la gestion portuaire en sont des exemples connus.

Il existe quatre grandes régions portuaires :

- Le Rhin et la Meuse (Rotterdam et de Schiedam)
- L'estuaire de l'Escaut (Vlissingen, Terneuzen)
- La mer du Nord (Delszjl, Eemsmoond, Harlingen, Den Helder)
- Le canal de la mer du Nord (Amsterdam, Velsen Ijmuiden)

Chiffres clés du secteur maritime

Nombre d'entreprises du secteur	12 000	
Emplois (nombre d'employés)	253 000	3% de l'emploi des Pays-Bas
Chiffre d'affaires à l'export (Mds d'€)	22,5	
Effort en R & D (% de la Valeur ajoutée)	4,2 %	Moyenne européenne : 3 %

L'impact économique du Port de Rotterdam (Annexe 1) s'étend au-delà des Pays-Bas. C'est le premier port européen, loin devant Anvers, et le neuvième port mondial précédé par 7 ports chinois et Singapour.

Le nombre de bateaux accueillis est considérable, 30 000 navires et 110 000 barges ou péniches visitent le port chaque année. L'organisation du port s'appuie sur des infrastructures multimodales très complètes, mer, voies navigables, pipelines, route, rail, relie le port à ses marchés.

En 2015, 466,4 Mt (millions de tonnes) sont passées dans ses installations, en progression de 4,9 % comparé à 2014. Le second en Europe, le port d'Anvers en Belgique, a réalisé 208,4 Mt. Les ports français, Marseille (8^{ème}) et Le Havre (11^{ème}) ont atteint respectivement 81,7 Mt et 68,3 Mt.

Répartition du trafic portuaire par activité⁷

	2015	2014	2013
Iron ore and scrap	33.9	34.1	35.9
Coal	30.7	30.4	30.7
Agribulk	10.8	11.3	10.3
Other dry bulk	12.3	12.9	12.3
Subtotal dry bulk	87.7	88.6	89.2
Crude oil	103.1	95.4	91.1
Mineral oil products	88.5	75.0	81.6
LNG	2.3	1.2	0.8
Other liquid bulk	30.7	30.9	33.4
Subtotal liquid bulk	224.6	202.5	206.8
Total bulk goods	312.4	291.1	296.0
Containers	126.2	127.6	121.3
Roll-on/Roll-off	22.0	20.0	18.5
Other general cargo	5.7	6.0	4.7
Total breakbulk	27.7	26.0	23.2
Total throughput	466.4	444.7	440.5

Unit: Gross weight x 1 million metric tons

Source: Port of Rotterdam

Iron ore and scrap : minerai de fer
 Coal : charbon
 Agribulk : vrac agricole
 Other dry bulk : autre vrac sec
 Crude oil : pétrole brut
 Mineral oil products : produits pétroliers
 LNG : Gaz naturel liquéfié
 Other liquid bulk : autre vrac liquide
 Market share : part de marché

Performances comparées des principaux ports européens

2015	HAMBURG	BREMERHAVEN	WILHELMSHAVEN	AMSTERDAM	ROTTERDAM	ZEELAND SEAPORTS	ANTWERP	GHENT	ZEEBRUGGE	DUNKIRK	LE HAVRE
Iron ore and scrap	9.5	4.6	0.0	9.1	33.9	0.6	2.4	4.2	0.0	11.1	0.0
Coal	7.7	1.3	3.7	20.7	30.7	4.0	1.6	2.6	0.0	5.1	0.5
Agribulk	9.2	0.7	0.0	7.7	10.8	0.3	0.5	1.6	0.1	3.0	0.0
Other dry bulk	5.1	1.7	0.5	6.7	12.3	5.2	9.3	8.4	1.2	2.5	1.1
Subtotal dry bulk	31.5	8.3	4.1	44.2	87.7	10.1	13.8	16.7	1.3	21.7	1.6
Crude oil	1.4	0.0	19.7	0.0	103.1	0.0	4.8	0.0	0.0	0.0	24.7
Mineral oil products	10.3	2.0	0.6	39.5	88.5	9.2	47.9	0.7	3.0	3.8	13.7
LNG	0.0	0.0	0.0	0.0	2.3	0.0	0.0	0.0	3.4	0.0	0.0
Other liquid bulk	2.4	0.0	0.4	3.3	30.7	3.1	14.0	3.1	0.3	0.5	1.6
Subtotal liquid bulk	14.0	2.0	20.6	42.8	224.6	12.2	66.7	3.7	6.8	4.3	40.1
Total bulk goods	45.5	10.3	24.7	87.0	312.4	22.3	80.5	20.5	8.1	26.0	41.7
Containers	90.6	55.2	4.3	0.6	126.2	0.4	113.3	0.3	15.6	3.0	25.5
Roll-on/Roll-off	0.0	0.0	0.0	0.4	22.0	0.7	4.7	2.1	13.5	16.3	0.0
Other general cargo	1.7	8.0	0.0	8.5	5.7	9.7	10.0	3.6	1.2	1.4	1.2
Total breakbulk	1.7	8.0	0.0	8.9	27.7	10.4	14.7	5.6	14.6	17.6	1.2
Total throughput	137.8	73.4	29.0	96.5	466.4	33.1	208.4	26.4	38.3	46.6	68.3
Total Market share	11.3%	6.0%	2.4%	7.9%	38.1%	2.7%	17.0%	2.2%	3.1%	3.8%	5.6%

Unit: Gross weight x 1 million metric tons

Source: Port Authorities



⁷ D'après le site du port de Rotterdam : www.portofrotterdam.com

Les voies navigables

Le réseau fluvial néerlandais est le plus dense d'Europe. 6 300 kilomètres de rivières et de canaux, la plupart d'entre eux servant aussi au drainage, forment un système complexe desservant l'ensemble du territoire.

Le réseau commercial principal a une longueur totale de 2 137 kilomètres. Près de 40 % du fret international et 20 % du fret national, soit 359 896 Kt (2014), ont transité par ce réseau, dont les principaux ports sont Dordrecht et Maastricht. Les axes majoritairement utilisés pour le transport de marchandises sont :

- Les grandes rivières (Rhin et Meuse)
- Le canal Amsterdam-Rhin
- La connexion Rhin-Escaut

Le réseau principal est la propriété de l'État qui en assure la gestion et la maintenance. Des réseaux secondaires sont gérés par les services des différentes provinces.

Le réseau fluvial néerlandais



On recense 389 ports intérieurs aux Pays-Bas, dont 150 ont un rôle dans le transport de fret.

C'est, avec 39 % de part modale, le second mode de transport du pays, le plus important en Europe.

360 Mt ont été transportées en 2014.

66 700 personnes travaillent dans le secteur.

Le secteur a généré en 2014 une valeur ajoutée supérieure à 8 Mds d'euros.

Source : <http://www.bureauvoorlichtingbinnenvaart.nl/>

Le Rail

En 2003, la société nationale Neerlandse Spoorwegen (NS) a scindé ses activités en deux entités : NS pour la gestion commerciale et Prorail pour la gestion de l'infrastructure.

Il existe également d'autres opérateurs privés comme Noordned, Syntus (NS/Keolis) et Deutsche Bahn (DB). En matière de fret, l'opérateur principal est DB Cargo AG.

La part modale du rail est de 4,9 %, très loin derrière la route et les voies navigables.

Le réseau ferré des Pays-Bas est de 3 032 km, les tonnages transportés par rail en 2015 sont de 42 059 Kt.

L'Aérien

Le transport aérien néerlandais est largement dominé par l'aéroport international de Schiphol qui, avec 1 620 Kt, réalise 96,6 % du fret aérien.

En ce qui concerne les passagers, le trafic de Schiphol était, en 2015, de 58,2 millions de passagers sur un trafic total de 64,6 millions. Schiphol est l'un des plus importants « hubs » européens. Les autres aéroports sont principalement ceux de R'DAM-La Haye, Eindhoven, Maastricht, Groningen.

En 2004, KLM, la compagnie nationale historique (fondée en 1919), fusionne avec Air France, créant ainsi le nouveau groupe Air France-KLM.

L'ANAC (Autorité Nationale de l'Aviation Civile) dépend du ministère des Infrastructures et de l'Environnement.

Les réseaux de gazoducs et oléoducs terrestres

Deux oléoducs de produits finis, le RAPL, le RRP et un oléoduc de pétrole brut, le RMR, transportent des produits au départ de Rotterdam vers l'Allemagne, la Suisse et la Belgique principalement.

Le RMR (Rhein-Main-Rohrleitungstransportgesellschaft) est long de 583 km. Royal Dutch Shell et BP en sont les deux principaux actionnaires.

Le RRP (Rotterdam Rhine Pipeline) transporte du pétrole brut et des produits finis ou semi-finis, depuis Rotterdam Europort jusqu'au bassin industriel de la Ruhr en Allemagne. Il a une longueur totale de 475 km et ses actionnaires sont Shell, Ruhr Öl, BP and Texaco. Ils livrent annuellement 16 Mt de brut et 8,5 Mt de produits finis.

Enfin, le RAPL (Rotterdam Antwerp Pipeline) gère un oléoduc de 102 km entre les ports de Rotterdam et d'Anvers. Le tonnage annuel circulant entre les deux ports est supérieur à 10 Mt/an.

Un faisceau principal de gazoducs a été construit afin d'approvisionner une grande partie de l'Europe du Nord-Ouest au départ de Groningue, Leeuwarden et des autres gisements du nord des Pays-Bas. Un réseau secondaire permet d'approvisionner les clients nationaux et de sortir le gaz arrivant par méthaniers dans le port de Rotterdam.

De nombreux oléoducs et gazoducs permettent de transporter les produits bruts depuis les gisements off-shore de Mer du Nord, toutefois ils n'entrent pas dans le périmètre de cette étude et ne seront donc pas abordés.

1.3 Les données de cadrage du TRM aux Pays-Bas

Les entreprises du TRM

Au 1^{er} janvier 2016, les Pays-Bas comptaient 12 467 entreprises de TRM, soit une hausse de plus de 600 par rapport à 2015. La plupart ont une activité mixte, transport national et international, et ce pour des raisons géographiques. Seules 903 ont une activité purement nationale. Il convient de préciser que le Bureau néerlandais des statistiques (CBS) fournit un comptage des entreprises de transport routier de marchandises sur la base du code d'activité 4941, et indique 9 925 entreprises au premier trimestre de 2016 au lieu des 12 467 indiquées dans le tableau suivant. Cet écart s'explique par l'exclusion des entreprises dont le CA transport est inférieur à 50 % de leur chiffre d'affaires total. De plus, les entreprises de déménagement ne sont pas comptabilisées.

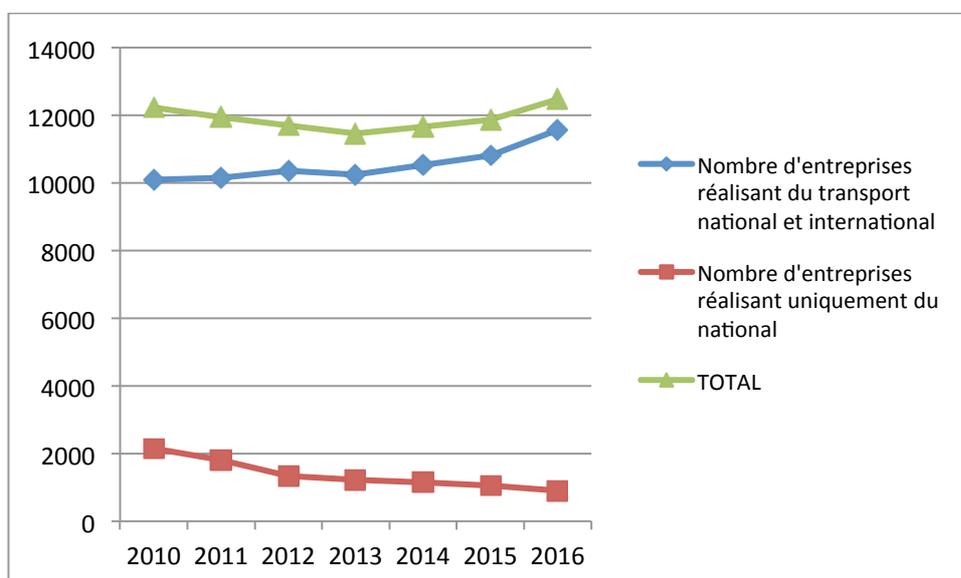
Répartition des entreprises du TRM selon la nature de leur activité

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nombre d'entreprises réalisant du transport national et international	10 092	10 150	10 360	10 245	10 525	10 810	11 564
Nombre d'entreprises réalisant uniquement du national	2 143	1 802	1 331	1 217	1 143	1 057	903
Total	12 235	11 952	11 691	11 462	11 668	11 867	12 467

Source : TLN/NIWO

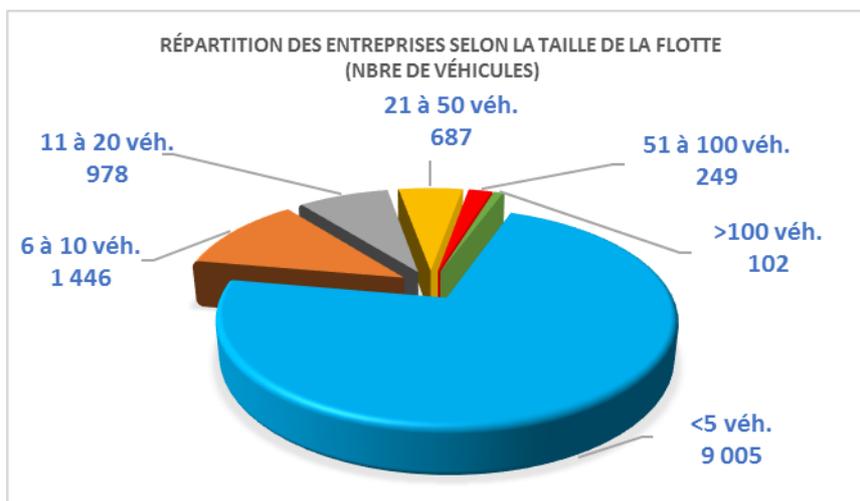
Le nombre total d'entreprises a chuté de 6 % entre 2010 et 2013, confirmant une tendance amorcée dans les années de crise 2008-2009. Depuis les chiffres sont repartis à la hausse et dépassent en 2016 le total 2010.

Évolution du nombre d'entreprises de transport routier de marchandises



Source : TLN

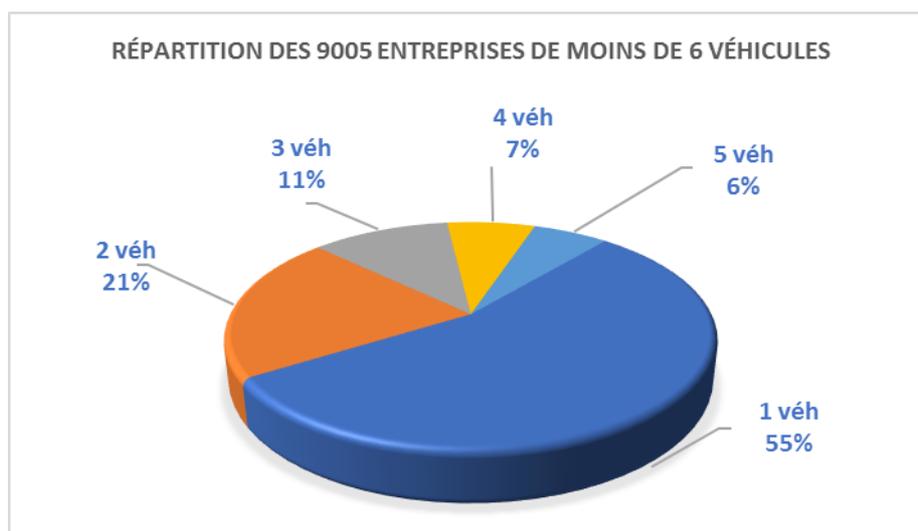
La baisse régulière du nombre des entreprises déclarant ne travailler que sur le territoire national est compensée par celles ayant une activité mixte. On ne peut en déduire qu'il s'agit d'entreprises qui disparaissent mais plutôt de transporteurs qui élargissent leurs activités.



Source : TLN

72 % des transporteurs néerlandais ont moins de 5 véhicules et parmi ceux-ci, 55 % n'ont qu'un véhicule.

Ces entreprises détiennent 17 % des licences de transport, alors que les 102 sociétés ayant plus de 100 camions ont 21 240 licences, soit 21 % des 101 143 licences en circulation.



Source : TLN

Le marché des transports routiers de marchandises aux Pays-Bas est donc atomisé, la moyenne de véhicules par entreprise est de 8,2.

Nombre de défaillance d'entreprises selon la taille de la flotte

Année	1 à 5	6 à 10	11 à 21	21 +	TOTAL
2008	28	26	18	17	89
2009	49	35	34	37	155
2010	45	29	34	34	142
2011	41	22	34	23	120
2012	35	32	36	24	127
2013	53	28	28	16	125
2014	41	18	20	19	98

Source : CBS

Au plus fort de la crise (2009), le taux de défaillances d'entreprises a atteint 1,26 %, ce qui est faible en comparaison avec les autres économies de l'Ouest de l'Europe.

Le parc de véhicules

Évolution du parc entre 2012 et 2016

Parc	2012	2013	2014	2015	2016
Porteurs	69 545	67 096	65 046	63 356	62 436
tracteurs	71 487	70 422	71 063	70 533	72 245

Source : CBS nl

Alors que le parc de tracteurs est relativement stable sur la période considérée, celui des porteurs est en baisse régulière (-10 % sur 5 ans).

Âge du parc de porteurs et de tracteurs en 2016

Âge du parc en 2016 (en années)	<1	1 à 2	3 à 4	5 à 6	7 à 8
Porteurs	3 236	5 756	7 168	8 261	9 500
(%) du parc	5,18%	9,22%	11,48%	13,23%	15,22%
Tracteurs	8 736	13 677	13 333	8 803	12 448
(%) du parc	12,09%	18,93%	18,46%	12,18%	17,23%

Source : CBS

80 % du parc de tracteurs a moins de 8 ans et 50 % moins de 4 ans. Leur âge moyen est de 6,9 ans.

Les porteurs sont, semble-t-il, renouvelés moins rapidement, près de la moitié a plus de 9 ans.

Âge du parc de semi-remorques

Semi-remorques (Ans)	<1	1 à 2	3 à 4	5 à 6	7 à 8	9 à 12	13 à 15	15 +
Parc total : 142 977	12 264	18 298	14 663	10 551	23 280	20 285	13 089	30 547

Source : CBS

80 % du parc de semi-remorques a moins de 15 ans d'âge et 50 % moins de 8 ans. Le rapport semi-remorque sur tracteur est de 1,98, ce qui est élevé comparé aux résultats des entretiens en entreprise (1,4) réalisés sur place pour cette étude.

Utilisation des véhicules de 25,25 mètres

Des tests dont l'objectif était de vérifier l'impact de véhicules plus longs (25,25 mètres) et plus lourds (maximum 60 Tonnes), appelés EMS, ont été menés aux Pays-Bas depuis 1995, sur un petit nombre d'axes routiers.

Les tests ayant démontré la fiabilité de ces ensembles, leur utilisation a été autorisée par la loi en 2011, les Pays-Bas rejoignant ainsi d'autres pays du nord de l'Europe.

Aujourd'hui, les EMS sont autorisés sur l'ensemble du réseau autoroutier néerlandais, les ports, aéroports et zones industrielles. Une carte du réseau EMS est disponible sur le site suivant : <http://dwo.rdw.nl>

Les entreprises doivent s'acquitter d'une taxe supplémentaire de 155 € par an et par véhicule EMS pour pouvoir utiliser le réseau routier autorisé à ce type de véhicules.

Le concept des EMS est bien développé et rencontre un succès certain aux Pays-Bas. Environ 1 500 EMS seraient, d'après TLN, en circulation à ce jour, ce chiffre continuant à croître.

Les effectifs du secteur

Le tableau ci-dessous présente une répartition des entreprises selon la tranche d'effectif. Toutefois, des statistiques précises sur l'emploi salarié dans le secteur du TRM n'ont pas été trouvées. Il est estimé à plus ou moins 110 000 le nombre de salariés directement employés par le secteur.

Nombre d'entreprises du TRM selon leur effectif

Tranche d'effectif	Nombre d'entreprises par tranche d'effectif au 01/01/2017
1	5365
2	1290
3 à 5	895
6 à 10	875
11 à 20	670
21 à 50	575
51 à 100	220
100 et +	185

Source : CBS

Structure de l'activité du TRM sous pavillon hollandais en 2015

	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km (chargé)
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	641 538	68 900	100%	107	5 567
Transport national	508 145	32 170	46,7%	63	2 964
Transport international*	133 393	36 731	53,3%	275	2 603
dont transport international marchandises chargées aux Pays-Bas	55 841	17 178	24,9%	308	1 222
dont transport International marchandises déchargées aux Pays-Bas	47 392	12 445	18,1%	263	896
dont transport international entre pays tiers	10 809	4 834	7,0%	447	301
dont cabotage	19 352	2 275	3,3%	118	183

*sur le territoire national et à l'étranger

Source : Eurostat

Près de la moitié de l'activité du TRM néerlandais concerne le national. L'activité internationale est principalement concentrée sur les pays voisins, ce qui explique en partie les faibles distances relevées et la part non négligeable du cabotage. Les résultats des distances moyennes exprimés en km confirment le caractère très local du transport. La proximité des lieux de chargement et de déchargement, les fortes activités portuaires et fluviales et bien sûr la taille du pays sont en partie à l'origine de ce résultat.

Evolution de l'activité du TRM sous pavillon hollandais

millions de t.km

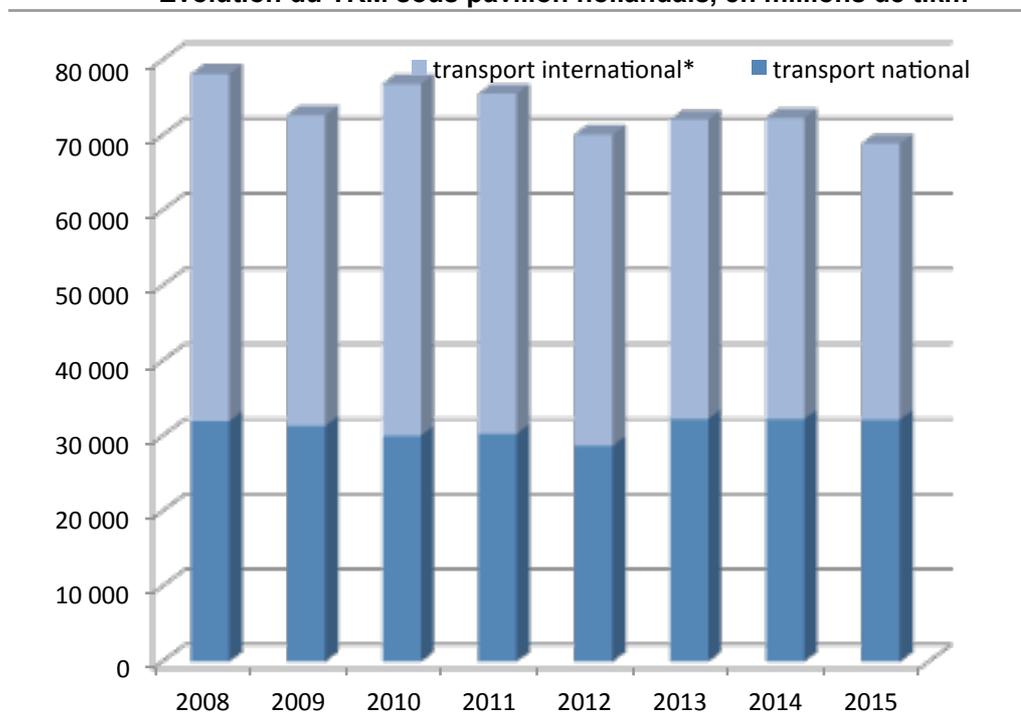
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
TOTAL	78 159	72 675	76 836	75 543	70 085	72 081	72 338	68 900
transport national	32 009	31 337	30 064	30 325	28 695	32 299	32 253	32 170
transport international*	46 150	41 338	46 773	45 218	41 390	39 782	40 085	36 731
dont transport international marchandises chargées zux Pays-Bas	22 044	19 593	20 750	20 697	19 013	18 151	18 185	17 178
dont transport International marchandises déchargées aux Pays-Bas	14 151	12 573	15 677	15 593	14 500	13 047	13 626	12 445
dont transport international entre pays tiers	7 391	6 905	7 626	6 379	5 368	6 014	5 845	4 834
dont cabotage	2 563	2 266	2 720	2 550	2 509	2 570	2 429	2 275

Source : Eurostat

* sur le territoire national et à l'étranger

Alors que la part de marché des transporteurs néerlandais sur l'activité « national » résiste et augmente même légèrement les trois dernières années, la perte sur le marché à l'international est importante (près de -20 % depuis 2008). Les Pays-Bas ne se distinguent pas en cela des autres pays de l'Ouest européen dont la compétitivité générale est en berne. Les raisons expliquant la bonne résistance du marché intérieur seront analysées ultérieurement dans ce rapport.

Evolution du TRM sous pavillon hollandais, en millions de t.km



Taux de croissance annuel moyen du transport national : 0,1 %
 Taux de croissance annuel moyen du transport international : -3,2 %

Source : Eurostat

TRM du pavillon hollandais selon la nature du transport, 2015

	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Kilométrage chargé
	milliers de tonnes	millions de t.km	%	millions de km	millions de véhicules.km
Total	641 538	68 900	100%	107	5 567
Compte propre	146 949	9 886	14,3%	67	1 090
dont transport national	132 712	6 881	10,0%	52	799
dont transport international*	14 238	3 005	4,4%	211	291
dont transport international marchandises chargées aux Pays-Bas	7 204	1 643	2,4%	228	161
dont transport International marchandises déchargées aux Pays-Bas	5 590	1 112	1,6%	199	109
dont transport international entre pays tiers	405	140	0,2%	346	9
dont cabotage	1 038	109	0,2%	105	12
Compte d'autrui	494 588	59 015	85,7%	119	4 476
dont transport national	375 433	25 288	36,7%	67	2 164
dont transport international*	119 156	33 726	48,9%	283	2 312
dont transport international marchandises chargées aux Pays-Bas	48 636	15 353	22,3%	316	1 062
dont transport International marchandises déchargées aux Pays-Bas	41 802	11 332	16,4%	271	788
dont transport international entre pays tiers	10 403	4 694	6,8%	451	292
dont cabotage	18 314	2 166	3,1%	118	171

Source : Eurostat

*sur le territoire national et à l'étranger

Le transport pour compte propre est plus développé que dans les pays voisins. Il atteint 23 % des tonnages transportés et 14,3 % des t.km effectuées. En comparaison, le compte propre en Espagne ne pèse que pour 4,4 % des t.km. A priori, le transport de vrac liquide, des matériaux de construction et des pondéreux seraient souvent effectués avec des véhicules en propre.

Evolution du TRM du pavillon hollandais selon la distance

	2011	2012	2013	2014	2015
Total en milliers de tonnes	658 032	631 898	642 236	640 018	641 875
pour les tranches de					
0 - 49 km	276 293	271 378	303 527	296 305	301 104
50 - 149 km	214 483	201 814	196 857	198 922	202 816
150 - 299 km	102 043	98 526	91 517	95 730	93 244
300 - 499 km	32 408	31 975	25 561	25 335	24 268
500 - 999 km	26 615	22 940	19 848	18 849	16 529
1 000 km et plus	6 190	5 265	4 926	4 877	3 914
Total en millions de t.km	72 517	67 142	72 909	73 128	69 310
pour les tranches de					
0 - 49 km	5 393	5 165	6 211	6 152	6 073
50 - 149 km	15 749	14 809	18 047	18 291	18 757
150 - 299 km	17 741	17 028	18 764	19 636	19 048
300 - 499 km	10 349	9 957	9 806	9 647	9 240
500 - 999 km	15 533	13 477	13 366	12 667	11 098
1 000 km et plus	7 752	6 706	6 715	6 735	5 094

Source : Eurostat

Evolution du TRM du pavillon hollandais selon la distance, en pourcentages

	2011	2012	2013	2014	2015
Total en tonnes	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
pour les tranches de					
0 - 49 km	42,0%	42,9%	47,3%	46,3%	46,9%
50 - 149 km	32,6%	31,9%	30,7%	31,1%	31,6%
150 - 299 km	15,5%	15,6%	14,2%	15,0%	14,5%
300 - 499 km	4,9%	5,1%	4,0%	4,0%	3,8%
500 - 999 km	4,0%	3,6%	3,1%	2,9%	2,6%
1 000 km et plus	0,9%	0,8%	0,8%	0,8%	0,6%
Total en t.km	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
pour les tranches de					
0 - 49 km	7,4%	7,7%	8,5%	8,4%	8,8%
50 - 149 km	21,7%	22,1%	24,8%	25,0%	27,1%
150 - 299 km	24,5%	25,4%	25,7%	26,9%	27,5%
300 - 499 km	14,3%	14,8%	13,4%	13,2%	13,3%
500 - 999 km	21,4%	20,1%	18,3%	17,3%	16,0%
1 000 km et plus	10,7%	10,0%	9,2%	9,2%	7,3%

Source : Eurostat

TRM du pavillon hollandais* selon la nature de l'activité et la classe de charge utile (CU), en 2015

	TOTAL	Nature de l'activité	
		Compte propre	Compte d'autrui
millions de t.km			
Total en millions de tonnes.kilomètres	68 900	9 886	59 015
dont			
3,5t ou moins	156	97	59
de 3,6t à 9,5t	1 474	642	832
de 9,6t à 15,5t	2 878	715	2 163
de 15,6t à 20,5t	2 073	762	1 311
de 20,6t à 25,5t	2 060	535	1 525
de 25,6t à 30,5t	9 813	1 326	8 487
plus de 30,5t	50 447	5 809	44 638
%			
Structure	100%	100%	100%
dont			
3,5t ou moins	0,2%	1,0%	0,1%
de 3,6t à 9,5t	2,1%	6,5%	1,4%
de 9,6t à 15,5t	4,2%	7,2%	3,7%
de 15,6t à 20,5t	3,0%	7,7%	2,2%
de 20,6t à 25,5t	3,0%	5,4%	2,6%
de 25,6t à 30,5t	14,2%	13,4%	14,4%
plus de 30,5t	73,2%	58,8%	75,6%

Source : Eurostat

* transport national et international (sur le territoire national et à l'étranger)

Cabotage

millions de t.km

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Cabotage du pavillon hollandais	2 563	2 266	2 720	2 550	2 509	2 570	2 429	2 275
Taux de croissance annuel moyen du cabotage du pavillon hollandais	-1,7%							
Cabotage aux Pays-Bas	450	419	554	496	501	567	767	712
Taux de pénétration du cabotage	1,4%	1,3%	1,8%	1,6%	1,7%	1,7%	2,3%	2,2%

Source : Eurostat

2 Le transport routier de marchandises aux Pays-Bas

2.1. Organisation du secteur

2.1.1 Les différents intervenants du secteur

Les administrations de tutelles

Les transports sont rattachés au ministère des Infrastructures et de l'Environnement et plus spécifiquement au Secrétariat d'État aux Transports dirigé par Madame Sharon DIJKSMA (PvdA).

Le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement a été créé en 2010 suite à la fusion du ministère du Logement, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement et du ministère des Transports, des Travaux publics et de la Gestion des Eaux. Le nouveau ministère est responsable des Transports, de l'Aménagement du Territoire et de la Gestion des Eaux et de l'Environnement.

Trois Directions Générales sont chargées de définir les politiques, de les mettre en œuvre et de veiller à leur exécution. C'est le cas de la DG Accessibilité pour les transports.

Le RDW est l'administration chargée de l'enregistrement des véhicules, des permis de conduire, des licences de transport et du contrôle technique.

Le CBR est un organisme administratif indépendant (IAB) chargé par le ministre des Infrastructures et de l'Environnement d'évaluer les compétences et l'aptitude médicale des conducteurs ainsi que les compétences des professionnels du transport et de la logistique.

Le CBS est le Bureau national de la statistique.

Des centres de recherches et bureaux d'études non gouvernementaux mais agréés par l'État apportent leurs expertises aux services du ministère, il s'agit de :

- Connekt⁸: réseau d'innovation dans le transport,
- SWOV⁹: institut de recherche sur la sécurité routière,
- Panteia/NEA¹⁰ : bureau d'études spécialiste des transports, des infrastructures et de la logistique.

Des structures transverses impliquant le gouvernement, les entreprises, les centres de recherches et universités viennent contribuer à la définition des stratégies, leur mise en œuvre et leur promotion. C'est le cas par exemple de « Top sector logistiek »¹¹. Le secteur de la logistique a en effet été identifié par les Pays-Bas comme l'un des neuf secteurs stratégiques à protéger et développer. Chaque secteur a à sa tête une « Top Team » responsable de la coopération entre les différents intervenants « triple helix » et de l'atteinte des objectifs du « Cluster ».

Ce mode de fonctionnement, très orienté « business », est extrêmement intéressant. Il reprend en effet les techniques et codes de la gestion de projets dans les groupes privés et, de ce fait, crée une dynamique propice au développement d'expertises et de savoir-faire.

⁸ www.connekt.nl

⁹ www.swov.nl

¹⁰ www.panteia.eu

¹¹ www.topsectorlogistiek.nl

Le NIWO (Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie) est l'autorité compétente pour le transport routier. Elle délivre les licences communautaires et est en charge du contrôle quinquennal des capacités requises par la loi.

Le NIWO délivre le permis de conduire pour les conducteurs non-UE, gère les permis CEMT, les carnets TIR. De plus, elle agréé les entreprises spécialisées dans la collecte des déchets.

Autre administration très présente dans la vie des entreprises, l'IL&T ¹²(Inspectie Lefomgeving en Transport). L'IL&T est un corps de contrôleurs spécialisés dans les transports. Ils interviennent en entreprises et sur la route, sur des sujets aussi variés que le respect des règles de transport ou la fiscalité. Ils ont un pouvoir élargi. Les règles d'applications et montants des amendes administratives peuvent être trouvés sur le site de l'IL&T.

Il n'existe pas à proprement parler de contrôles de type Urssaf dans les entreprises. Toutefois, les chargeurs doivent s'assurer que la législation sociale est respectée dans les entreprises de transport qu'ils utilisent. C'est le « System pay checked ».

Les organisations professionnelles

TLN

www.tln.nl



Transport et Logistique Nederland (TLN) est la principale organisation professionnelle du secteur transport et logistique. Ses membres représentent plus de 50 % des entreprises néerlandaises qui emploient 85 % des salariés du secteur. TLN défend les intérêts de ses 6 000 membres, notamment lors des négociations paritaires. Une centaine de personnes spécialisées par activité y travaillent.

VERN

www.vern.nu

VERN est une association représentant les intérêts des petites entreprises de transport (1 à 10 véhicules) et des indépendants (près de 5 000 aux Pays-Bas). Elle compte 1 200 adhérents.

Elle participe aux négociations collectives et défend les intérêts de ses adhérents auprès du gouvernement et de l'UE. Elle a fondé, voici 48 ans, une école qui forme les conducteurs.

EVO

www.evo.nl



EVO représente principalement le secteur de la logistique dans sa globalité. Elle fournit à ses 30 000 membres des services et des conseils dans les domaines technique, juridique et social.

Les syndicats de travailleurs



La confédération néerlandaise du travail regroupe plus d'un million d'adhérents travaillant dans de nombreux secteurs dont le transport routier de marchandises. La FNV est membre de l'ETUC (European Trade Union Confederation). En tant que syndicat de travailleurs, elle les représente dans les instances nationales et internationales.



La CNV, Fédération des syndicats Chrétiens, forte de 350 000 adhérents, regroupe plusieurs fédérations dont une pour les transports. Elle est aussi affiliée à l'ETUC, participe aux négociations collectives aux Pays-Bas et intervient dans les groupes de travail de l'UE.

¹² www.ilent.nl

2.1.2 Comment créer une entreprise aux Pays-Bas¹³?

Le cadre juridique

Le droit néerlandais distingue les entités constituées en société ayant une forme juridique, et celles qui, non constituées en société, n'ont pas de forme juridique.

Il existe trois types de sociétés :

- la BV (Besloten Vennootschap) comparable à la SARL en droit français, la plus répandue chez les transporteurs néerlandais,
- la NV (Naamloze vennootschap) comparable à la SA en droit français,
- la Coopérative.

Les entités non constituées en société ont trois types également :

- la VOF (VennootschapOnder Firma) ou société en nom collectif,
- la CV ou société en commandite,
- les succursales.

Les caractéristiques comparées de la BV et de la NV

BV	NV
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Capital social initial minimum de 1 euro ▪ Au moins un actionnaire ▪ Un bureau local 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Capital social initial minimum de 45 K€ ▪ Au moins un actionnaire ▪ Un conseil d'administration et un conseil de surveillance sont obligatoires pour les grandes entreprises
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Différents types d'actions peuvent être émises, elles peuvent conférer des droits de votes et des droits aux dividendes différents ▪ Les actions ne peuvent être cotées en bourse 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Différents types d'actions peuvent être émises ▪ Tous les actionnaires ont un droit de vote et un droit aux bénéfices ▪ Les actions sont librement cessibles ▪ Des restrictions sur les transferts peuvent être incluses dans les statuts constitutifs ▪ La NV peut être cotée en bourse
<p>La gouvernance de la BV est assurée par :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'assemblée générale des actionnaires ▪ Un conseil d'administration unitaire ou dual intégrant un conseil de surveillance, est possible ▪ Selon la taille de l'entreprise, un conseil de surveillance peut être obligatoire, il nomme les membres du conseil d'administration ▪ Les statuts constitutifs peuvent conférer aux actionnaires le droit de donner des instructions aux conseils d'administration 	<p>La gouvernance de la NV est assurée par :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'assemblée générale annuelle des actionnaires ▪ Un conseil d'administration unitaire ou dual, intégrant un conseil de surveillance, est possible ▪ Selon la taille de l'entreprise, un conseil de surveillance peut être obligatoire, il nomme les membres du conseil d'administration ▪ Les statuts constitutifs peuvent conférer aux actionnaires le droit limité de donner des instructions aux conseils d'administration
<p>L'AG décide de la répartition des bénéfices. Le conseil d'administration peut décider d'annuler cette décision si les liquidités sont insuffisantes</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'assemblée générale annuelle décide de la répartition des bénéfices en fonction des comptes annuels établis par le conseil d'administration. ▪ Les dividendes sont limités par les règles formelles relatives à la protection du capital et des créanciers

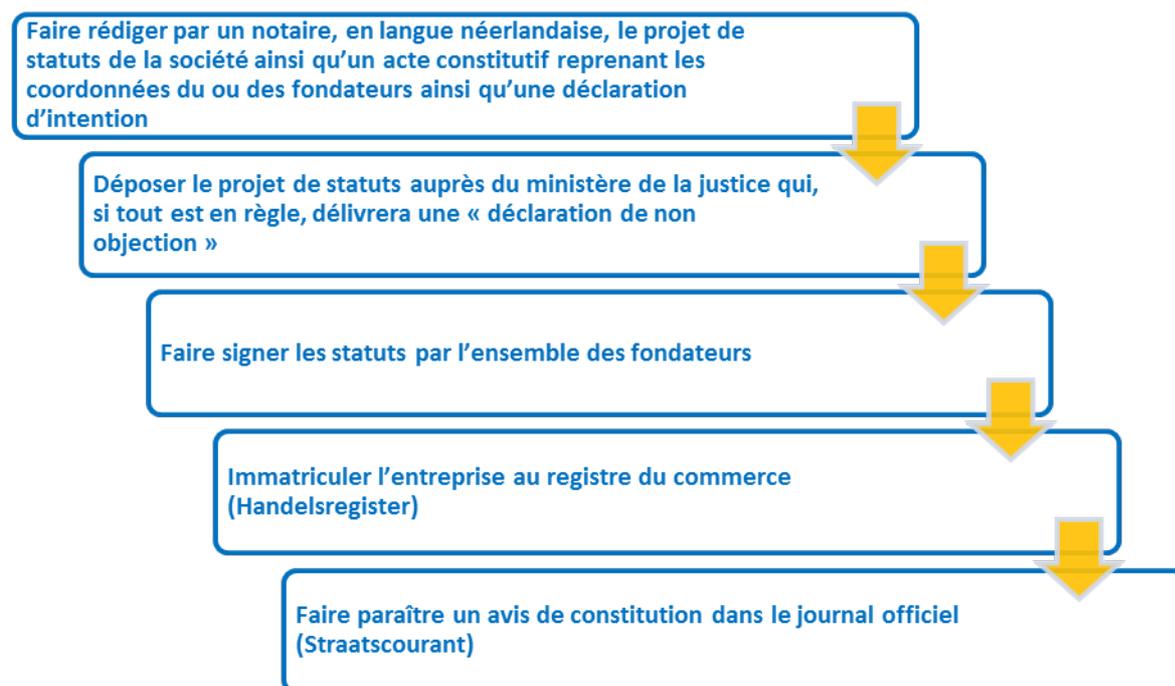
¹³ D'après la brochure réalisée en 2015 par PWC : « Doing Business aux Pays-Bas »

Il est également possible de créer une entreprise individuelle (Eenmanszaak).

L'entrepreneur est obligatoirement une personne physique exerçant seule l'activité en son nom propre. Il dirige et contrôle personnellement son entreprise, il peut embaucher des salariés. Il n'existe pas de notion de capital puisque le capital de l'entreprise est confondu avec celui de l'entrepreneur qui est responsable de l'intégralité des dettes de l'entreprise sur ses biens personnels. Il suffit d'enregistrer l'entreprise auprès de la chambre de commerce de son lieu de résidence.

Les formalités à accomplir pour la création d'une entreprise de type BV ou NV sont les suivantes :

Procédure pour la création d'une entreprise aux Pays-Bas



Après l'enregistrement de la société, celle-ci devra s'immatriculer auprès de l'administration fiscale. Les coûts de constitution varient en fonction du capital, ils s'échelonnent entre 27 € et 10 437 €. Ils sont en moyenne inférieurs à 2 K€.

2.1.3 La création d'une entreprise dans le TRM aux Pays-Bas

Rappel des principaux textes en vigueur applicables aux entreprises

Objet	Textes	Domaines
Accès à la profession	Règlement UE n. 1071/2009	Capacité d'exercice
Accès au marché	Règlement de l'UE n. 1072/2009	Condition de cabotage

L'accès à la profession

Les conditions d'accès à la profession de transporteur routier de marchandises aux Pays-Bas sont conformes aux règlements européens 1071/2009 et 1072/2009 qui stipulent que les entreprises qui souhaitent exercer la profession de transporteur routier de marchandises doivent, pour obtenir une licence, respecter les principes suivants :

- Être établi de façon stable et effective dans un État membre de l'UE

Il faut que l'entreprise ait un établissement effectif et stable où les personnes, en charge des contrôles portant sur l'exploitation de l'entreprise, puissent trouver toutes les informations et documents nécessaires à leur mission. Si la personne détentrice de la capacité professionnelle dans l'entreprise n'est ni mandataire social, ni actionnaire, il faut qu'elle soit a minima titulaire d'un contrat de travail.

- Satisfaire aux critères d'honorabilité

Honorabilité : ne peuvent accéder à la profession les individus étant légalement dans l'incapacité d'exercer un commerce, les individus ayant été condamnés à des peines de prison effectives supérieures à 2 ans ou à des peines infligées pour des manquements à la législation (horaires de travail, non-respect des règles de protection de l'environnement etc...). Ce point a été complété dans la législation des Pays-Bas par la loi BIBOB (2003), dont l'objet est de vérifier l'intégrité des personnes souhaitant accéder à diverses professions dont les transports.

- Avoir la capacité financière appropriée

Capacité financière : Les capitaux propres ne peuvent être inférieurs à 9 000 € pour le premier véhicule et 5 000 € pour chaque véhicule supplémentaire. Par ailleurs, il a été admis, dans la mesure où les capitaux propres d'une entreprise sont insuffisants pour satisfaire à l'obligation de « capacité financière », qu'une garantie bancaire puisse être apportée.

- Avoir la capacité professionnelle requise

Capacité professionnelle : la personne détentrice de la capacité professionnelle ne peut l'apporter à plusieurs entreprises, sauf à détenir plus de 50 % des parts sociales (ceci étant actuellement limité à 3 entreprises). Le certificat est délivré par le NIWO aux personnes ayant suivi une formation et passé avec succès l'examen, ou aux personnes pouvant attester d'une expérience significative d'au moins 5 ans dans le transport. Il est valable pour 5 ans et est renouvelé automatiquement si l'attributaire a réellement exercé l'activité de transporteur. La loi précise les connaissances minimums à acquérir pour accéder à la profession (droit civil, commercial, fiscal, gestion commerciale, normes techniques et de sécurité, etc.). Les examens sont organisés par les autorités régionales compétentes en matière de transport au moins une fois par an. Les centres de formations sont certifiés par ces mêmes autorités.

L'accès au marché

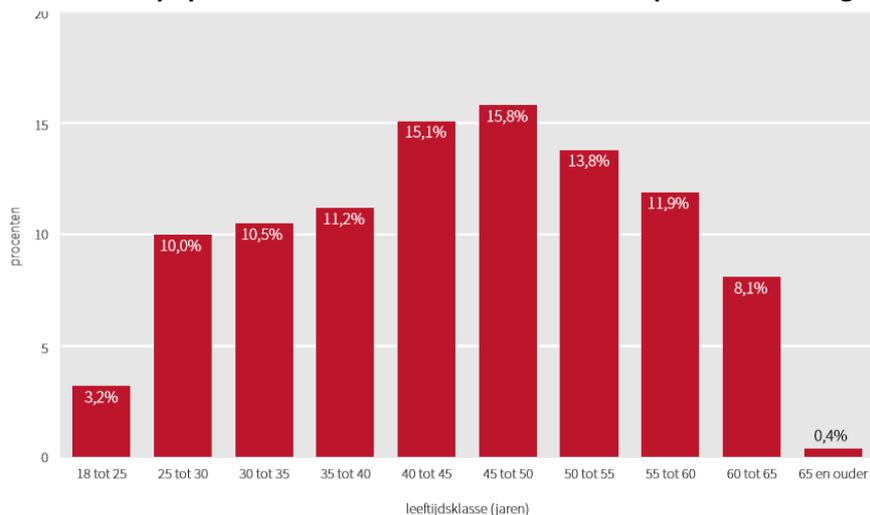
En dehors de la nécessité d'obtenir une licence de transport, il n'existe aucune règle spécifique aux Pays-Bas contrairement à ce que l'on peut trouver dans d'autres pays membres de l'UE, comme par exemple une taille minimale requise au Portugal.

2.1.4 Le marché du travail des conducteurs néerlandais

Le marché du travail des conducteurs (100 000 conducteurs dans le TRM) est un marché tendu. La profession peine à attirer les jeunes avec deux conséquences majeures, la première est le vieillissement de la population des conducteurs, dont près de la moitié a plus de 45 ans. Le second est le nombre relativement important de postes offerts et non couverts. Une initiative a été prise afin d'améliorer cette situation, il s'agit du Programme d'aide « Active older people » qui incite les anciens chauffeurs à garder une activité. Ceci a un effet doublement positif, il permet d'une part, de palier en partie au manque de jeunes conducteurs et d'autre part, d'améliorer les pensions des anciens conducteurs.

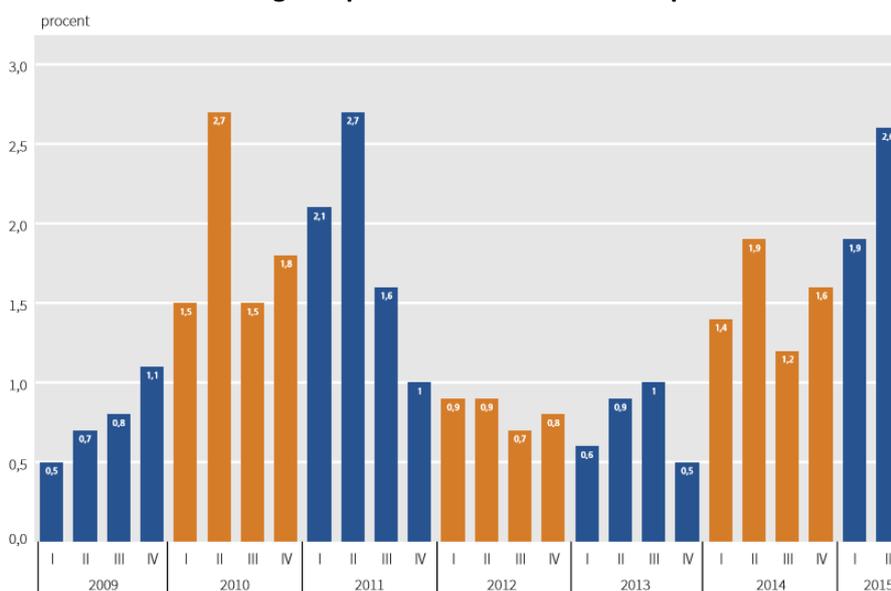
Une fidélité importante des conducteurs vis-à-vis de leur entreprise est à noter en général dans le secteur du TRM aux Pays-Bas, ce qui baisse le taux de mobilité sur ce marché.

Répartition de la population des conducteurs néerlandais par tranche d'âge en 2013



Source : TLN

Pourcentage de poste de conducteurs non pourvus



Source : TLN

La formation des conducteurs routiers

Le CBR (cf. 2.1.1) est l'organisme en charge de la définition des contenus de formation, de la certification des écoles de conduite et de l'organisation des examens théoriques et pratiques. Afin d'obtenir son permis, le futur conducteur devra s'inscrire dans une école de conduite qui, au terme de sa formation, le présentera aux examens du CBR. Les coûts d'inscription sont de 206 € pour l'examen pratique et une centaine d'euros pour l'examen théorique. Le coût de la formation est d'environ 9 000 € répartis pour moitié entre le permis de conduire et la capacité au métier de chauffeur routier.

La sous-traitance

La sous-traitance est un phénomène très développé aux Pays-Bas qui représente, d'après les enquêtes terrains réalisées sur place, plus de 30 % du marché du transport. Cette sous-traitance est en grande partie assurée par les 5 000 entreprises individuelles ne possédant qu'un véhicule sur les 12 467 entreprises du TRM recensées au 1^{er} janvier 2016. Une partie difficilement quantifiable concerne la sous-traitance aux entreprises de l'Est européen.

Une nouvelle législation¹⁴ est en vigueur depuis le 1^{er} mai 2016. Elle impose aux commanditaires et aux sous-traitants de signer un contrat officiel. L'objectif est de clarifier les liens de subordination qui pourraient exister entre eux. Les entreprises ont jusqu'au 1^{er} janvier 2018 pour se mettre en règle notamment vis-à-vis de l'administration fiscale.

2.2 Fiscalité

2.2.1 La fiscalité des entreprises

En général, une entreprise résidente néerlandaise est soumise à l'impôt sur les sociétés (IS) sur ses revenus mondiaux. Les entités non résidentes sont soumises partiellement à l'impôt sur les revenus de source néerlandaise. Pour les entreprises étrangères, seule la part de revenus imputable à l'activité réalisée aux Pays-Bas est imposable.

Le taux normal de l'impôt sur les sociétés est de 25 %. Un taux réduit de 20 % s'applique aux revenus imposables n'excédant pas 200 K€. Les fonds d'investissement bénéficient, sous certaines conditions, d'un taux d'IS nul. Par ailleurs, plusieurs mesures d'incitations fiscales existent pour certains investissements dans des actifs énergétiques, des activités de R&D ou encore pour le calcul des bénéfices des navires de mer.

Le taux normal de TVA (BTW : Belasting Toegevoegde Waarde) aux Pays-Bas est de 21 %. Un taux de TVA réduit à 6 % s'applique sur les produits alimentaires, les boissons, le transport de voyageurs et sur des activités à forte intensité de main d'œuvre. Enfin, un taux de TVA à 0 % s'applique sur les biens exportés. Les services éducatifs et médicaux sont exonérés.

La dématérialisation des factures et la procédure de dédouanement unique sont des mesures qui simplifient les transactions et ne pénalisent pas la trésorerie des entreprises.

Autres taxes et impôts :

- L'impôt sur les mutations immobilières est de 6 %, 2 % pour les logements.
- La distribution de dividendes fait en général l'objet d'une retenue à la source de 15 %.
- Les droits d'accises
- La taxe sur les véhicules

¹⁴ <http://www.answersforbusiness.nl/regulation/model-agreement>

- Les taxes municipales sur les biens immobiliers
- Les droits de succession et donations

2.2.2 La fiscalité des particuliers

La fiscalité des particuliers connaît une spécificité néerlandaise dans la mesure où la protection sociale est financée par trois prélèvements distincts dont les taux et les assiettes diffèrent.

Premièrement, tous les résidents fiscaux aux Pays-Bas sont assujettis aux prélèvements sociaux, appelés « Assurances Nationales » (volksverzekeringen), dont le taux est fixe. Ce prélèvement concerne tous types de revenus des résidents fiscaux et leur donne droit à certains services publics généraux.

Deuxièmement, les salariés bénéficient d'une couverture plus large, appelé le régime social des salariés (werknemersverzekeringen) financé par des cotisations sociales calculées sur leur salaire brut. Dans ce cas, les assurances nationales sont prélevées sur le salaire net avant impôt, soit après le prélèvement des cotisations sociales.

Troisièmement, l'impôt sur le revenu, dont le taux varie en fonction de l'origine du revenu, complète les prélèvements directs sur les revenus des personnes physiques. Il existe un barème progressif qui s'applique sur le revenu net après le paiement des cotisations sociales et des assurances nationales.

Le financement de la sécurité sociale est assuré principalement par les deux premiers prélèvements. L'État intervient directement dans le financement des jeunes handicapés et dans le cadre des prestations familiales. Les soins de santé sont couverts par les cotisations sociales ainsi que par les primes versées directement aux compagnies d'assurance privées.

Assurances Nationales

Les prélèvements des assurances nationales, dont le taux global était de 28,15 % en 2016 puis réduit à 27,65 % en 2017, englobent les prestations suivantes :

- AOW (loi générale sur les pensions de vieillesse) : 17,9 %
- ANW (loi générale sur les survivants) : 0,6 % (réduit à 0,10 % depuis le 1^{er} janvier 2017)
- WIZ (loi sur les soins de longue durée) : 9,65 %

Taux des assurances nationales applicables aux revenus des personnes résidant aux Pays-Bas

Objet	Taux de cotisation	Plafond annuel (01/01/2017)
Pensions de vieillesse (AOW)	17,90 %	41 872 €
Assurance survivants (ANW)	0,10 %	41 872 €
Dépenses médicales exceptionnelles (WIZ)	9,65 %	41 872 €

Charges sociales des salariés¹⁵

Le ministère des Affaires sociales et de l'Emploi et celui de la Santé, du Bien-être et des Sports, sont les ministères en charge de la protection sociale aux Pays-Bas.

L'application et le contrôle des lois encadrant la protection sociale sont du ressort des organismes suivants :

¹⁵ D'après les informations reprises sur le site du Cleiss (Centre de Liaisons Européennes et Internationales de Sécurité Sociale)

- La banque des assurances sociales (SVB)
- L'institut de gestion des assurances pour les travailleurs salariés (UWV)
- Les sociétés d'assurances privées
- Les services sociaux municipaux

Taux applicables au titre d'une activité salariée, dans le secteur des transports et de la logistique, calculés sur le salaire brut (01/01/2017)

Objet	Part patronale	Part salariale	Total
Soins de santé (Zvw)	6,65 %	-	6,65 %
Soins de santé complémentaire (1)	0,39 %	-	0,39 %
Invalidité (WAO/WIA)	6,16 %	-	6,16 %
Frais de garde d'enfants	0,50 %	-	0,50 %
Invalidité complémentaire (WGA (1))	0,445 %	0,445 %	0,89 %
Chômage (WW)		-	3,56 %
- Fond général	2,64 %		
- Cotisation complémentaire (Sfn) (1)	0,92 %		
Retraite (Fond sectoriel TRM)	19,84 %	10,16 %	30 %
Complément longue maladie (> 2 ans) (WIA)		0,60 %	0,60 %
Formation & Développement (O&O)	0,615 %	0,245 %	0,86 %
TOTAL	38,16 %	11,45%	49,61 %

(1) La cotisation supplémentaire varie en fonction du secteur d'activité de l'entreprise. Ici, le taux concerne le TRM.

En additionnant les cotisations sociales du salarié calculées sur le salaire brut et les assurances nationales prélevées sur le salaire net avant impôt, le taux apparent des charges sociales atteint 35,95 % pour un salarié néerlandais dans le secteur des transports et de la logistique.

Impôt sur le revenu

Les caractéristiques principales de l'impôt sur les personnes physiques aux Pays-Bas sont :

- La retenue à la source
- L'imposition par individu et non par foyer (libre aux couples de se répartir les éléments de réduction de l'impôt)
- La répartition des revenus en trois « Boxes » (cf. ci-dessous)
- Pour les salariés, il se calcule sur le salaire net après le paiement des cotisations sociales et des assurances nationales

Les trois boîtes (Box)

- Box 1 s'applique aux revenus du travail et des biens immobiliers. Le taux est progressif (cf. ci-dessous)
- Box 2 fait référence aux revenus imposables découlant d'une participation dans un capital. Le taux forfaitaire est de 25 %.
- Box 3 concerne les revenus de l'épargne et de placement, imposés au taux forfaitaire de 30 %.

Tableau de synthèse de l'impôt sur les revenus 2016

Revenu imposable		Taux d'impôt par tranche	Assurance Nationale	Taux total	Total pour la tranche	Cumulatif
A partir de	Jusqu'à	%	%	%	€	€
0 €	19 922 €	8,40 %	28,15 %	36,55 %	7 281 €	7 281 €
19 922 €	33 715 €	12,25 %	28,15 %	40,40 %	5 572 €	12 853 €
33 715 €	66 421 €	40,40 %		40,40 %	13 213 €	26 066 €
66 421 €		52 %		52 %		

Les crédits d'impôt suivants sont applicables :

Crédit d'impôt personnel (maximum pour les revenus inférieurs)	2 242 €
Crédit d'impôt personnel (maximum pour les revenus les plus élevés)	0 €
Crédit d'impôt personnel pour un conjoint sans revenu né après le 1er janvier 1963	1 047 €
Crédit d'impôt personnel pour un conjoint sans revenu né avant le 1er janvier 1963	2 242 €
Crédit d'impôt pour le travail (maximum pour les revenus inférieurs)	3 103 €
Crédit d'impôt pour le travail (maximum pour les revenus plus élevés)	0€

Statut des travailleurs indépendants

L'organisation du système de couverture sociale néerlandais, Assurances Nationales, s'applique aux indépendants. Les taux sont identiques pour tous (voir tableau page 34).

Le travailleur indépendant verse en plus, sur ses revenus bruts, une cotisation supplémentaire de 4,85 % au titre de la loi sur les soins de santé, plafonnée à 51 976 € (2016). Il paye également une prime nominale d'un montant fixe de 1 170 €. Les cotisations sociales des indépendants sont collectées par l'administration fiscale (Belastingdienst).

2.2.3 La fiscalité spécifique au secteur du TRM

En plus des impôts et taxes supportés par l'ensemble des entreprises, les transporteurs néerlandais payent des taxes propres au TRM comme la taxe à l'essieu, l'Eurovignette et les accises sur les carburants.

La taxe à l'essieu (Motorrijtuigenbelasting vrachtauto)

Elle est égale à 708 €/an, c'est-à-dire 177 €/trimestre pour un ensemble routier d'un poids égal ou supérieur à 40T avec 4 essieux et plus sans suspension pneumatique. Elle est ramenée à 480 €/an s'il est équipé de suspensions pneumatiques.

Les entreprises utilisant des véhicules de 25,25 mètres de longueur doivent s'acquitter d'une taxe supplémentaire de 155 € par an et par véhicule pour pouvoir utiliser le réseau routier autorisé à ce type de véhicules.
--

L'Eurovignette

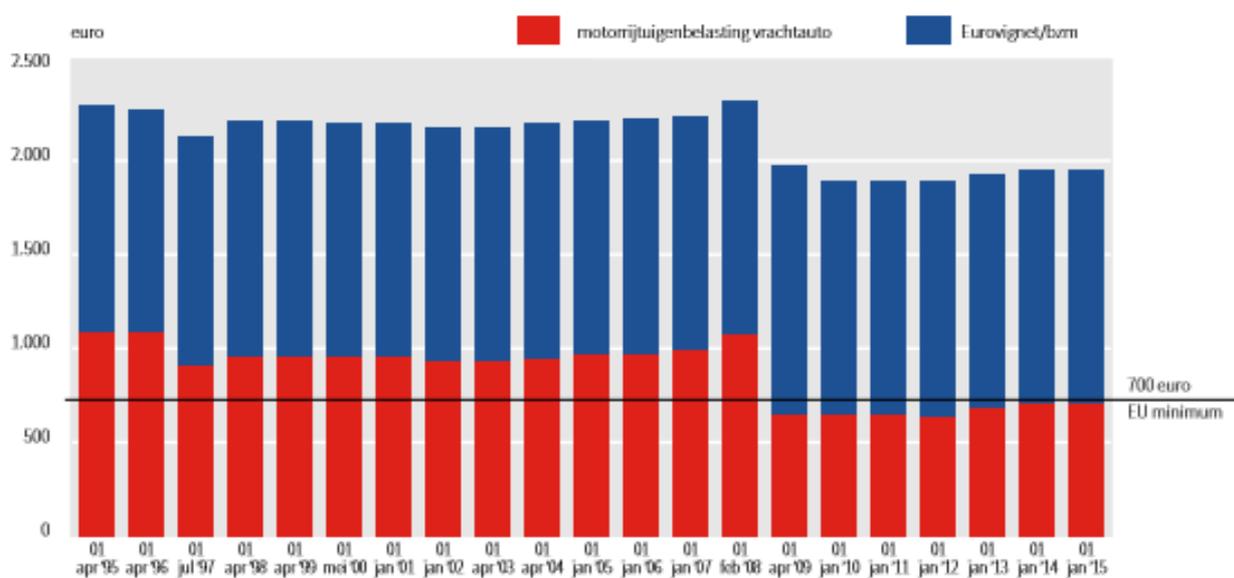
Depuis que la Belgique a institué le principe d'une taxe kilométrique, les Pays-Bas sont l'un des 4 pays restant dans le système Eurovignette. Cette dernière s'applique aux véhicules affectés au transport routier de marchandises, dont la MMA est supérieure à 12 tonnes. Le montant de l'Eurovignette est calculé en fonction du nombre d'essieux et de la norme d'émissions Euro.

Ex : Un véhicule Euro V de quatre essieux et plus acquittera une taxe de 1 250 €.

Il n'y a pas à ce jour de projet pour instituer un péage kilométrique sur le réseau routier néerlandais.

Le cumul de la taxe à l'essieu et de l'Eurovignette a baissé en 2009 et reste relativement constant depuis. Le total reste inférieur à 2 000 €.

Évolution des taxes de circulation pour un ensemble 40T (2 + 3 essieux)



Les droits d'accises sur le gazole routier

Les accises sont des taxes à la consommation, elles s'appliquent notamment sur les produits pétroliers.

Aux Pays-Bas, les droits d'accises sur le gazole moteur (Diesel) s'élèvent à 493,9 € HT/m³ en 2017. Ce chiffre intègre les 8 € calculés pour les stocks de réserve ainsi que la taxe versée à la fondation pour le démantèlement des stations-service. Le taux de TVA à 21 % s'applique ensuite.

2.3 La réglementation sociale aux Pays-Bas

Le droit du travail aux Pays-Bas est un système complexe qui s'appuie sur les textes contenus dans le code civil néerlandais et sur la jurisprudence.

Les conventions collectives (CAO) par secteur viennent préciser la règle. La convention collective du transport et de la logistique est renégociée tous les deux ans (cf. 2.3.4.).

Des accords d'entreprises complètent, le cas échéant, les CAO. Toutefois, ils ne peuvent que les améliorer.

2.3.1 Les conditions salariales

Les salaires peuvent être payés aux employés toutes les quatre semaines ou bien sur une base mensuelle. Dans la première méthode, le salarié perçoit une prime équivalente à 8,00 % du salaire brut annuel qui, le plus souvent, est versée en deux fois au gré de l'entreprise ou selon ce qui est inscrit dans la CAO. Les cotisations sociales ainsi que les impôts sont retenus à la source.

Il existe un salaire minimum mensuel de 1 537,20 € (au 1^{er} juillet 2016) qui s'applique aux salariés dont l'âge est compris entre 23 et 65 ans et qui travaillent cinq jours par semaine. Dans certains secteurs, la convention collective prévoit un salaire minimum plus élevé. L'obligation de verser un salaire minimum s'applique aux agences d'intérim ainsi qu'aux sociétés étrangères travaillant sur le sol néerlandais.

Les jeunes travailleurs dont l'âge est compris entre 15 ans et 22 ans perçoivent un revenu garanti dégressif en fonction de leur âge. Il est par exemple, à 15 ans, de 30 % du salaire minimum garanti soit 461,15 €.

2.3.2 Durée du travail

Cette notion est définie dans le décret sur le temps de travail (ATB en néerlandais¹⁶).

L'ATB définit le nombre d'heures de travail par jour et par semaine et précise les cas où il est autorisé de faire une pause ou de se reposer. De nombreuses exceptions existent pour le travail « posté », le travail de nuit ou du dimanche par exemple. Enfin, dans certains secteurs comme la santé ou le secteur minier, des textes réglementaires spécifiques viennent préciser « l'ATB ».

La durée légale du travail est de 40 heures par semaine. L'ATB s'attache à définir des maxima protecteurs. Par exemple, la durée hebdomadaire de travail sur une période de 16 semaines ne peut en moyenne dépasser 48 heures. Durant cette période, il n'est pas possible de travailler plus de 60 heures par semaine et 12 heures par jour. Dans les faits, les salariés travaillent en moyenne entre 36 et 40 heures par semaine. Une large place est faite à la négociation collective au sein des branches d'activités comme au sein de l'entreprise.

Un employé doit bénéficier d'un minimum de 11 heures de repos consécutives après un jour de travail et 36 heures consécutives après une semaine de travail de 5 jours. Une fois par semaine, ce temps de repos peut être réduit à 8 heures si des impératifs de travail l'exigent. Les temps de pause sont aussi encadrés, le plus souvent ils ne sont pas payés.

Congés payés et jours fériés

Les congés payés sont de 20 jours ouvrés par an, les jours fériés sont au nombre de 8. La CAO prévoit des journées de congés supplémentaires selon l'ancienneté du conducteur (les grades 1 à 5 des classes de salariés). De plus, des « journées du patron » peuvent être accordées. Un conducteur longue distance international, de catégorie D, aura donc droit à un minimum de 24 jours de congés. Ces derniers peuvent atteindre 28 ou 30 jours avec l'ancienneté (cf. grades D1 à D5, annexe 2).

Pendant les congés payés, les conducteurs sont rémunérés sur la base des 40 h/semaine et ne perçoivent pas de rémunération en lien avec les heures supplémentaires effectuées durant l'année.

2.3.3 Les contrats de travail

Les principaux contrats de travail aux Pays-Bas s'apparentent à ceux qui existent en France :

- le contrat à durée indéterminée (Contract voor onbepaalde tijd),

¹⁶ Disponible en anglais « Working Hours Act » sur le site du ministère : https://www.inspectieszw.nl/.../The-Working-Hours-Act_tcm335-3..

- le contrat à durée déterminée (Contract voor bepaalde tijd),
- le travail intérimaire (Werken als uitzendkracht).

Contrat à durée indéterminée

Il est le plus souvent la règle. Il est préférable pour le salarié d'en signer un afin d'y intégrer les spécificités de la CAO du secteur. La période d'essai est de deux mois.

En matière de licenciement, la durée du préavis varie en fonction de l'ancienneté, de 1 mois (< 5 ans) à 4 mois (> 15 ans). Les indemnités de licenciement sont forfaitaires. Le calcul de l'indemnité de licenciement (allocation de transition) a été modifié le 1^{er} juillet 2015. Elle correspond aujourd'hui à un tiers du salaire brut mensuel par année d'ancienneté pour les dix premières années. Le taux passe à 50 % du salaire brut mensuel par année d'ancienneté au-delà de 10 ans d'ancienneté. A partir de 50 ans, une allocation correspondant à un mois de salaire brut par année d'ancienneté est versée. Dans tous les cas, l'allocation de transition est plafonnée à 75 K€.

Contrat à durée déterminée

Les conditions d'utilisation du CDD sont les mêmes qu'en droit français. Le CDD peut être requalifié en CDI, s'il est renouvelé trois fois de suite et qu'il n'y a pas eu une interruption supérieure à trois mois entre deux périodes, ou si la durée totale du (des) CDD dépasse 36 mois.

La période d'essai pour les CDD d'une durée inférieure à deux ans est d'un mois. Elle passe à deux mois si le CDD excède les deux ans. Il est souvent utilisé comme période d'essai avant la signature d'un CDI.

Chômage et retraite

Les prestations de chômage sont calculées en fonction de la durée d'affiliation du salarié avant la cessation d'emploi. Elles varient de trois à trente-huit mois. Le salarié doit avoir travaillé au moins 208 heures par an au cours des cinq années précédant le début de la période de chômage. Les durées d'indemnisation correspondent au nombre d'années travaillées par le salarié à raison d'un mois par année (ex : 35 années de travail = 35 mois de prestations). Les montants versés sont égaux à 75 % du dernier salaire plafonnés à 203,85 € brut par jour pendant les deux premiers mois puis à 70 %.

L'âge légal de départ à la retraite pour les personnes nées avant le 1^{er} janvier 1948 est de 65 ans. Depuis 2013, il est progressivement relevé et atteindra 66 ans en 2018 et 67 ans en 2020.

2.3.4 La réglementation sociale applicable au transport routier de marchandises aux Pays-Bas

La réglementation est composée des règlements de l'Union Européenne, des directives européennes transposées dans la loi néerlandaise et de la convention collective du secteur des transports et de la logistique (CAO en anglais : annexe 2).

La convention collective du secteur est renégociée tous les deux ans. Celle en vigueur actuellement concerne la période 2014 à 2016. Elle a été négociée par les organisations patronales TLN et VERN et syndicales CNV et FNV (cf. ch. 2.1.1.).

Les points ayant trait aux contrats, à l'organisation du temps de travail ainsi qu'aux règles de rémunération seront présentés ci-dessous. Certains détails de la CAO sont consultables en anglais dans l'annexe 2 de la présente étude.

La CAO fait obligation aux employeurs de rédiger un contrat de travail écrit. La période d'essai ne déroge pas à la règle générale, à savoir deux mois ou un mois si la durée du contrat est inférieure à deux ans. L'entreprise peut employer un conducteur nouvellement retraité à condition de rédiger un nouveau contrat de travail.

La loi fait obligation aux employeurs d'offrir les mêmes règles aux conducteurs en intérim ou étrangers que celles s'appliquant pour les conducteurs salariés sous contrat avec l'entreprise.

Le temps de travail est de 40 heures par semaine. En fonction de la base de rémunération adoptée (4 semaines ou mensuelle), le nombre d'heures de référence sera de 160 heures pour 20 jours ou 174 heures pour 21,75 jours, à raison de 8 heures quotidiennes. Ces heures sont calculées après déduction des temps de pause, sauf celles se référant à la législation de l'UE. Le contrôle des heures de travail s'effectue grâce à la tenue par le conducteur d'une feuille horaire qu'il remet à l'employeur. Ce dernier peut utiliser le chronotachygraphe qui enregistre automatiquement les heures de travail.

La classification du poste doit être précisée dans le contrat de travail. La convention collective s'appuie sur une grille de poste allant de la classe A à la classe H. Puis, elle précise, pour chacun des six grades constituant la classe, les rémunérations brutes hebdomadaires, mensuelles, horaires ainsi que les coefficients à appliquer pour les heures supplémentaires. La classe D est la plus utilisée pour les conducteurs routiers longue distance. L'avancement dans les grades de chaque classe correspond à l'ancienneté du conducteur dans le métier. Ce dernier prend un grade par année pleine de travail jusqu'au plafond de la classe, soit D5. D'après une statistique interne à la FNV, environ 70 % des conducteurs ont le grade D5.

La rémunération des conducteurs (montants en euro)

Grade/Salaire	Hebdo	4 semaines *	Mensuel	Horaire	130%	150%
D0	453,28	1 813,12	1 970,86	11,33	14,73	17,00
D1	473,94	1 895,76	2 060,69	11,85	15,40	17,77
D2	494,60	1 978,40	2 150,52	12,37	16,07	18,55
D3	515,25	2 061,42	2 240,35	12,88	16,75	19,32
D4	535,92	2 143,68	2 330,18	13,40	17,42	20,10
D5	556,58	2 236,32	2 420,01	13,91	18,09	20,87

* Rappel : lorsque la rémunération intervient toutes les quatre semaines, une prime de 8,00 % vient s'ajouter aux montants indiqués ci-dessus.

Cette grille s'applique aux employés dès leur 22ème anniversaire. Avant, ils peuvent se voir appliquer une classification inférieure en attendant que leur compétence soit reconnue. La réévaluation des grilles de rémunérations intervient tous les deux ans.

Heures supplémentaires

Les heures supplémentaires sont celles effectuées au-delà de 40 heures par semaine en dehors du samedi, du dimanche et des jours fériés. Elles sont rémunérées en majorant de 30 % le salaire horaire. Elles doivent être payées au plus tard sur la fiche de paie de la période suivant celle de leur réalisation. Elles sont plafonnées dans une limite qui varie sous certaines conditions entre 220 heures et 240 heures par an. Au-delà, elles devront être compensées en temps et ouvrir droit à récupération. Ces récupérations seront obligatoirement prises au cours des douze semaines suivant la période au cours de laquelle elles ont été générées. Les heures supplémentaires sont soumises aux prélèvements sociaux. Elles ne sont pas défiscalisées.

Travail du weekend et des jours fériés

Les heures de travail effectuées durant un weekend ou un jour férié seront majorées de 50 % pour le samedi et de 100 % pour le dimanche ou les jours fériés. Les employés doivent bénéficier de treize weekends complets par semestre.

Heures de nuit

Sont considérées comme étant des heures de nuit, les heures travaillées entre 20h et 4h. Une prime de 2,66 €/heure est alors ajoutée au salaire horaire.

D'autres primes existent pour le travail salissant ou celui effectué dans des conditions hivernales. Elles figurent dans la CAO, mais restent marginales.

Indemnités de déplacements

Les barèmes des indemnités distinguent les déplacements effectués sur une période de moins de 24 heures de ceux se déroulant sur plusieurs jours (cf. article 40 de la CAO en annexe 2).

Pour les premiers, les déplacements inférieurs à 4 heures ne génèreront aucune indemnité. Au-delà de 4 heures, une indemnité de 0,58 €/heure sera payée sur la totalité des heures effectuées. Les heures travaillées entre 18h et minuit seront indemnisées à hauteur de 2,66 €. Enfin, si la durée du déplacement excède 12 heures, une prime de 11,13 € sera versée en plus des indemnités horaires, ce qui équivaut à 18,09 € = (12 * 0,58) + 11,13 €).

Lors des longs déplacements, les conducteurs perçoivent des indemnités journalières de 46,08 € quelle que soit la destination. Cette indemnité ne s'applique pas aux jours de départ et de retour pour lesquels la règle précédente s'applique.

Les indemnités de déplacement ne font l'objet d'aucune retenue.

Congés payés

La règle est de 20 jours de congés payés par an. Toutefois, la CAO prévoit que les conducteurs ayant plus de 10 ans d'ancienneté dans le métier ont droit à 25 jours par an et jusqu'à 29 jours s'ils ont une ancienneté supérieure à 30 ans. Par ailleurs, des jours de congés supplémentaires (Arbeidstijdverkorting) peuvent être accordés par l'entreprise (le(s) jour(s) du patron). Ces jours du patron peuvent exceptionnellement monter jusqu'à 3,5 jours par an, selon les chefs d'entreprise interrogés pendant la réalisation de cette étude.

Temps de conduite et de repos

Ils sont régis, comme dans les autres pays de l'UE, par le règlement UE n. 561/2006, dont le tableau ci-après reprend les principales dispositions.

Règles sur les temps de conduite et de repos

Temps conduite journalier max.	9 h (10 h 2 x /semaine)
Temps conduite hebdomadaire max.	56 h
Temps conduite max. sur 2 semaines	90 h
Temps conduite ininterrompu	4 h 30'
Pause	45' (ou 15' + 30')

Temps repos journalier 1 chauffeur	11 h/24 h (9h 3 x/semaine) ou 12 h/24 h (3 h + 9 h)
Temps repos journalier 2 chauffeurs	9 h/30 h 8 h/30 h
Temps repos hebdomadaire	45 h (réduction à 24 h avec compensation dans les 3 semaines)
Nombre jours conduite consécutifs	6 jours maximum

Chronotachygraphe

Les cartes conducteurs pour les chronotachygraphes peuvent être obtenues auprès de l'organisme agréé par l'État : KIWA REGISTER ¹⁷. Les cartes sont facturées 117,37 €.

2.4 Contrôles, sécurité

2.4.1 Les contrôles

Administrations impliquées dans les contrôles routiers :

- **La maréchaussée royale** (Koninklijke Marechaussee) s'apparente à la gendarmerie française. Militaire, elle dépend du ministère de la Défense. En plus de ses missions de police, elle est en charge du contrôle de l'immigration et des douanes.
- **La police nationale** (*Rijkspolitie*) et **municipale** (*Gemeentepolitie*).
- **L'IL&T** (Inspectie Leefomgeving en Transport) dépend du ministère des Infrastructures et de l'Environnement. Sa mission est vaste puisqu'elle peut intervenir sur des sujets aussi variés que le respect de la réglementation sociale, fiscale, environnementale, le droit de la concurrence et la sécurité routière. Elle effectue les contrôles en entreprises.

L'IL&T est un interlocuteur essentiel de la profession. Elle gère également les amendes administratives. Leurs listes et barèmes sont consultables sur le site de l'IL&T¹⁸. Le suivi des infractions aux règles du cabotage sont de son ressort.

La démarche de l'IL&T est assez symptomatique du mode de fonctionnement de la relation entre l'État et les entreprises. Les contrôles qu'elle effectue sont dénommés « Audits ». De fait, la démarche adoptée est bien celle d'un audit classique qui comprend une phase préparatoire interne à l'entreprise (auto-évaluation), puis la réalisation de l'audit, une phase de rendu contradictoire et enfin la remise d'un rapport.

Le contrôle technique des véhicules

Comme dans les autres États membres de l'UE et en application de la réglementation 2003/27/CE, les Pays-Bas ont mis en place un contrôle technique périodique (MOT en néerlandais) pour tous les véhicules. L'État néerlandais a chargé le service public RDW de coordonner cette activité. Les visites périodiques (AKP) sont effectuées dans des centres approuvés par RDW. L'autocollant ci-dessous témoigne de la réalisation de ce contrôle.



Les tarifs ne sont pas fixés officiellement. Ils varient en fonction des prestataires et des entreprises.

¹⁷ https://www.kiwaregister.nl/producten/digitale_tachograafkaarten/

¹⁸ www.ilent.fr

La sécurité routière et l'impact environnemental du TRM

Implication des poids lourds dans les accidents 2007-2014

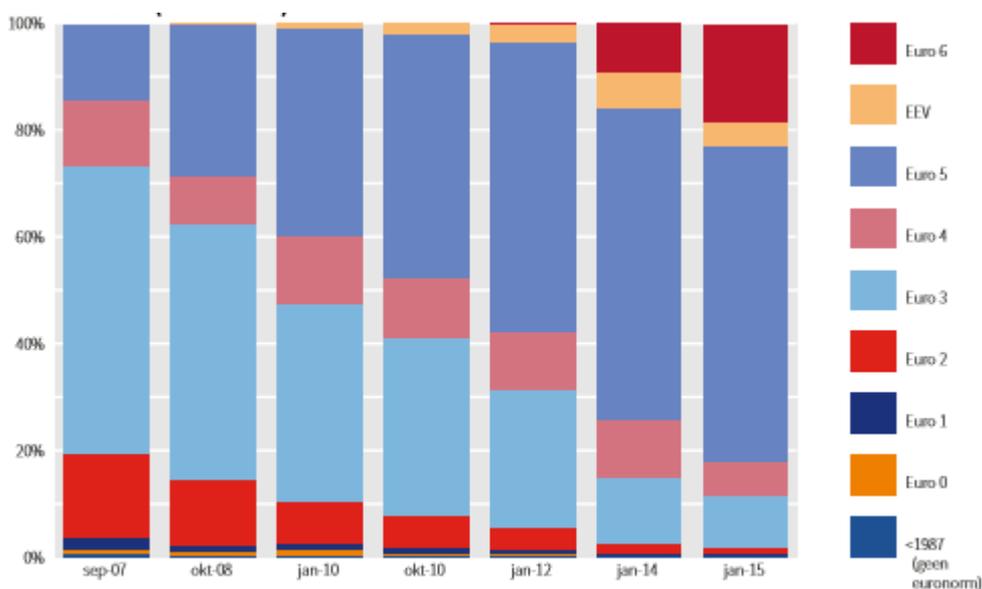
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Accident impliquant un camion sur route	273	247	182	268	290	228	239	280
Lors d'un cabotage	50	41	41	33	30	25	38	57
Lors des opérations de chargement/déchargement	32	28	33	41	38	36	31	26
Total des accidents impliquant un camion	355	316	256	342	358	289	308	363
Total des accidents routiers	149 387	129 455	110 041	125 571	103 641	87 913	82 441	97 226
% sur total des accidents aux Pays-Bas	0,24%	0,24%	0,23%	0,27%	0,35%	0,33%	0,37%	0,37%

Le nombre d'accidents routiers impliquant un poids lourd est resté relativement stable sur la période étudiée. Ces chiffres, faibles en valeur absolue, ont toutefois augmenté en valeur relative compte tenu de la très forte baisse constatée pour l'ensemble des autres usagers.

Part des poids lourds dans les émissions imputables au trafic routier

	N ₂ O	CO	SO ₂	CH ₄	CO ₂	NO _x
	Protoxyde d'azote	Monoxyde de carbone	Dioxyde de soufre	Méthane	Dioxyde de carbone	Oxyde d'azote
Poids lourds	1,00%	2,00%	1,00%	ns	2,9%	10,30%

Evolution de la répartition du nombre de véhicules par classe Euro



Bron: TLN

Le parc de camions répond majoritairement aux normes Euro V. Les véhicules Euro VI représentaient près de 20 % du parc néerlandais en 2015.

3 Étude des coûts d'exploitation d'un PL 40 tonnes néerlandais à l'international

3.1 Méthode et périmètre des entretiens auprès des entreprises et des conducteurs

Les Pays-Bas sont un marché concurrentiel où la fixation des prix de transport est libre. Il n'existe pas, comme dans certains pays membres de l'UE (ex : Italie), de données centralisées sur la formation des prix, même pour des raisons statistiques ou réglementaires.

Toutefois, les fédérations (TLN) ou des organismes (Panteia) travaillant pour le gouvernement réalisent des études ou des synthèses sur ce sujet.

Pour cette étude TRM néerlandais, les enquêtes ont été réalisées en face à face dans des entreprises de tailles variées, situées principalement dans les provinces de Hollande-Méridionale et Septentrionale. Ces entretiens de près de deux heures avec des dirigeants de sociétés se sont déroulés dans un climat ouvert et coopératif. Dix interviews ont eu lieu dont neuf ont permis de recueillir des données exploitables. Ces dernières n'ont pas de valeurs statistiques compte tenu de la taille et de la formation de l'échantillon, toutefois, elles permettent de dégager des tendances. Elles apportent un éclairage « terrain » qui vient compléter les informations obtenues par ailleurs. Les données sont valables aux conditions économiques de 2016.

Typologie des entreprises interrogées

Entreprise	Nature de l'activité	% Inter	CA (K€)	Nb de salariés	Taille de la flotte
E1	Containers, tautliners	80 %	2 800	15	17
E2	Containers	50 %	4 200	28	23
E3	Tautliners	99 %	36 000	125	10
E4	Citernes, tautliners	70 %	700	6	7
E5	Frigo	50 %	3 700	35	25
E6	Vrac sec	50 %	15 000	90	65
E7	Liquides alimentaires	70 %	nc	75	40
E8	Bennes, tautliners	30 %	8 000	40	33
E9	Citernes pulvérulents	80 %	nc	52	40

Toutes ces entreprises sont des BV (Besloten Vennootschap) comparables à la SARL en droit français.

3.2 Conditions et coûts d'exploitation

Les données relatives au personnel de conduite

Le CDI est le contrat de travail le plus répandu. Les CDD sont très fréquemment utilisés pour allonger les périodes d'essais des conducteurs initialement prévues à deux mois dans les CDI (cf 2.3.3). Les accords collectifs sont très largement suivis. Le coefficient le plus courant pour les conducteurs est le D5 (cinq années d'ancienneté dans le métier) pour un salaire mensuel minimum de 2 420 € bruts. Le versement de primes est rare.

Le recours à la sous-traitance est répandu, six entreprises sur neuf ont déclaré y avoir recours pour 30 % de leur activité en moyenne. Le plus souvent, ce sont les indépendants néerlandais qui assurent la sous-traitance. L'emploi de conducteurs étrangers sur le territoire des Pays-Bas est assez faible et lorsque c'est le cas, ils sont payés sur les mêmes bases que leurs homologues néerlandais.

Les entreprises déclarent avoir des difficultés à recruter des conducteurs. La faible attractivité du secteur pour les jeunes semble être la raison principale. Le vieillissement de la population et la maîtrise de la langue empêchant l'embauche de certains conducteurs étrangers, notamment sur le marché intérieur, sont les autres raisons citées. A contrario, on note une ancienneté moyenne de près de 12 ans et un faible turnover.

Le nombre d'heures de travail par mois est légèrement supérieur à 230 heures avec un pic à 262 heures. Le nombre de jours de travail à l'année atteint 227 jours, la fourchette se situant entre 220 jours et 245 jours. Le nombre de jours de vacances constaté est de 25,56 jours par an. Dans leur grande majorité, les conducteurs rentrent chez eux le weekend.

Le coût annuel moyen d'un conducteur, heures supplémentaires et indemnités de déplacements incluses, s'élève d'après les déclarations des responsables interrogés à près de 62 000 euros. Ce montant sera détaillé en fin de ce chapitre.

Enfin, le kilométrage qui ressort des enquêtes en entreprise est de 10 069 km par mois. Les conducteurs déclarent un kilométrage mensuel dépassant légèrement les 11 000 km. Le rapport temps de conduite sur temps de travail est de 79 %. La vitesse moyenne recomposée s'établit à 55 km/h selon les données recueillies sur place (déclarée 57,75 km/h par les entreprises). Ce résultat est assez faible, mais il semble cohérent si l'on prend en considération les difficultés de circulation existant aussi bien aux Pays-Bas que sur les axes de sortie du pays (ex : Breda/Anvers).

Le ratio conducteur/tracteur constaté lors entretiens est de 1,07.

Le financement des matériels

Le prix d'acquisition d'un tracteur Euro VI est de 90 550 euros (hors remises éventuelles). Le coût après remises est estimé entre 78 000 et 80 000 euros. Les entreprises ont majoritairement recours au leasing sur des périodes allant de 36 à 60 mois, cette dernière étant la plus rencontrée. La durée de détention d'un tracteur est de 7 à 8 ans et de 10 à 15 ans pour les semi-remorques avec une moyenne de près de 12 ans. Les données sur les taux d'intérêt et les conditions de contrat de crédit-bail permettent un calcul où le coût annuel de détention d'un ensemble 40 tonnes est de 12 451 euros avec un ratio semi-remorque/tracteur de 1,40.

La consommation de gazole

La consommation moyenne constatée est de 29,6 litres aux 100 km. A noter la façon néerlandaise très répandue d'exprimer la consommation en kilomètre par litre (ex : 3,37 km/l). La part relative du gazole dans le prix de revient kilométrique était, à la date des entretiens (nov 2016), de 20 à 21 %. L'écart avec la situation en France provient du poids plus important des coûts salariaux.

Le coût unitaire moyen du carburant pour l'année 2016 est de 0,954 euro par litre pour les Pays-Bas selon les chiffres officiels de la Commission européenne. Sur la même période, le coût unitaire moyen pour la France est de 0,857 euro, la récupération partielle de la TICPE déduite.

Les pneumatiques

Le coût d'un pneumatique sur un tracteur est compris entre 400 € et 480 €. Les transporteurs néerlandais ne semblent pas calculer de manière très précise ni le coût ni le nombre de kilomètres effectués avec leurs pneus. Le recours au rechappage est peu fréquent. Dans leurs conditions d'exploitation, le coût annuel des pneumatiques peut être estimé à près de 3 800 €.

Les assurances

Les contrats d'assurances des transporteurs rencontrés sont assez compliqués à analyser car ce sont souvent des « packages » englobant l'assurance du véhicule, l'assurance marchandises et parfois même un prix global pour la flotte. Nous avons estimé à environ 2 800 € le coût d'assurance tous risques pour un ensemble 40 tonnes et à 1 200 € pour une assurance au tiers.

Le coût de maintenance-réparations

La plupart des entreprises visitées ne possédaient pas d'atelier intégré. L'entretien est confié au concessionnaire local, souvent dans le cadre d'un contrat. Le coût au kilomètre est estimé à 0,0578 €.

Les péages et la taxe à l'essieu

Le coût annuel des péages pour un 40 tonnes roulant à l'international est de 7 518 €. A ce montant, il faudra ajouter les 1 250 € correspondant à l'Eurovignette dont les Pays-Bas sont encore membres, soit un total de 8 768 € par an. Le montant annuel de la taxe à l'essieu est de 708 euros.

Récapitulatif des coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes néerlandais exploité à l'international, valeurs 2016		
	unité	valeur
Kilométrage annuel du véhicule	km	126 288
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	243
Ratio semi-remorque/tracteur		1,40
Coût d'un conducteur	€/an	61 910
Ratio conducteur/tracteur		1,07
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	12 451
Consommation moyenne aux 100 km	litres	29,6
coût unitaire du carburant, moyenne 2016	€/litre	0,954
Coût du carburant	€/an	35 659
Pneumatiques	€/an	3 800
Entretien-réparations	€/an	7 299
Péages et vignette	€/an	8 768
Assurance (véhicule)	€/an	2 800
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	708
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		137 730
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,091

Source : études CNR Europe

3.2.1 Analyse des coûts d'exploitation chez un transporteur néerlandais

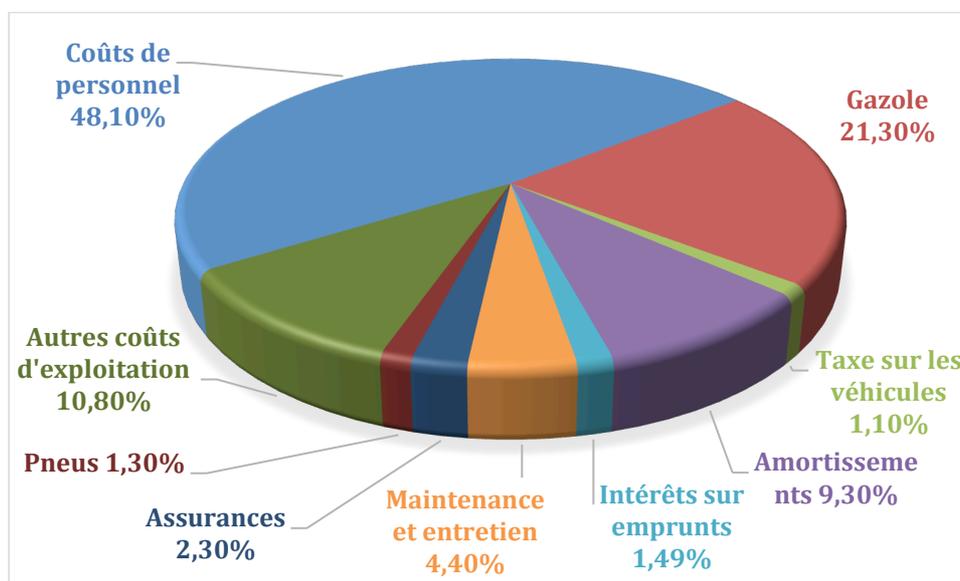
Les données contenues dans le tableau représente un extrait de compte de résultats 2016 qui a été présenté par un transporteur possédant une flotte de 25 véhicules.

Extrait de compte de résultat d'un transporteur néerlandais

	(€/km)	(% du CA)
Chiffre d'affaires	1,2469	100,00 %
Gazole	0,2564	20,56 %
Coûts opérationnels (hors personnel)	0,2744	22,01 %
Marge brute /Km	0,7161	57,43 %
Coûts de personnel *	0,6783	54,40 %
Autres coûts	0,0251	2,01 %
Frais financiers	0,0049	0,4 %
Charges d'exploitation	0,7083	56,80 %
Résultat avant impôts	0,0078	0,62 %

* Les coûts de personnel repris dans ce tableau incluent les sédentaires.

Répartition des coûts d'exploitation pour une société faisant plus de 50 % de son activité à l'international



Source : TLN transport en cijfers 2016

Ces données confirment l'impact considérable des coûts de personnel dans la constitution de prix de revient. Les autres coûts sont en ligne avec ce que l'on retrouve dans d'autres pays, avec quelques variantes comme des coûts de maintenance plus contenus et, à l'opposé, des tarifs d'assurance relativement chers. La part relative du gazole correspond aussi à ce qui est observé dans d'autres pays de l'Ouest de l'UE.

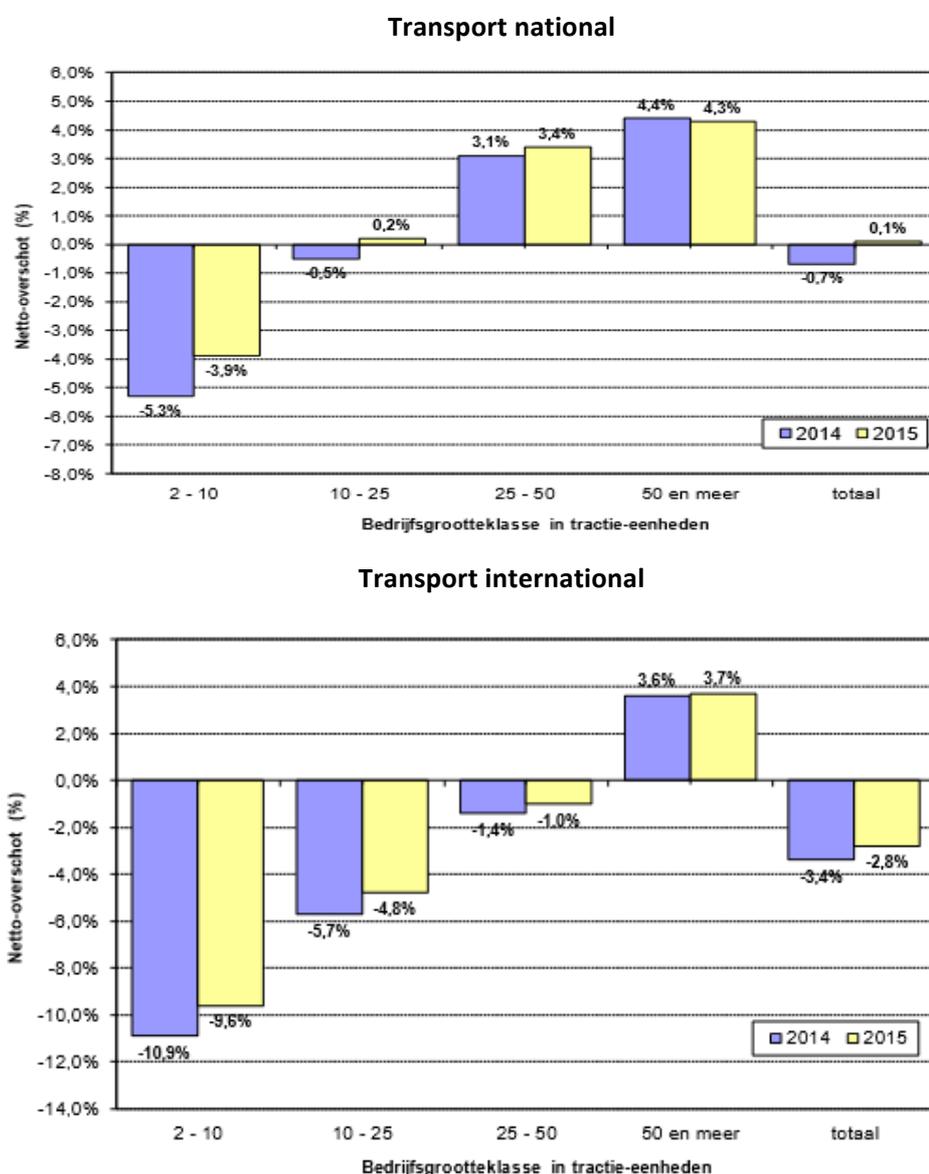
3.2.2 La rentabilité des entreprises du secteur du TRM¹⁹

L'analyse de la rentabilité des entreprises du TRM néerlandais, que Panteia a défini comme le rapport entre l'excédent net d'exploitation et les revenus nets, fait apparaître une situation contrastée où les entreprises dont la flotte est supérieure à 50 véhicules travaillant sur le marché local sont, et de très loin, plus rentables que leurs homologues travaillant à l'international et opérant avec moins de 25 véhicules. Les entreprises de moins de 2 véhicules ne font pas partie du panel étudié.

En 2015, la rentabilité moyenne des entreprises faisant du national a atteint + 0,1 % contre -0,7 % en 2014. A l'international, ce chiffre s'établit à -2,8 % en progrès de +0,6 points par rapport à 2014.

Ces résultats ont été atteints dans un contexte de baisse des prix du gazole et de reprise économique. Les entreprises faisant du national ont vu leur chiffre d'affaires 2015 augmenter de +4,1 % alors qu'à l'international le CA baissait de -1,2 % sous l'effet d'une pression concurrentielle de plus en plus intense, empêchant de bénéficier pleinement des effets de la baisse des coûts du gazole. Les prévisions pour 2016 font état d'une hausse de 0,2 % en national et 0,3 % pour l'international.

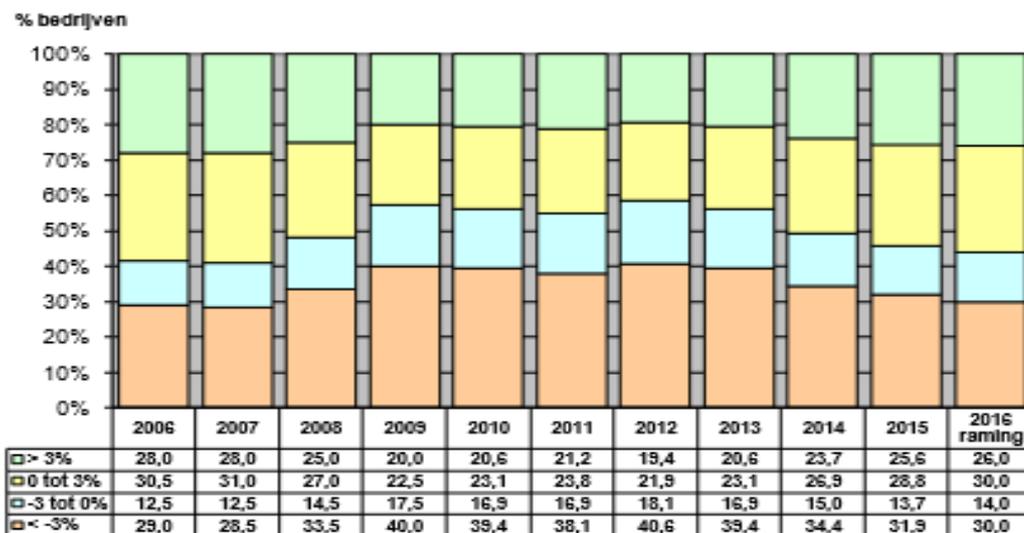
Rentabilité des entreprises du TRM selon l'activité et la taille de la flotte



¹⁹ D'après l'étude réalisée par Panteia/Nea 2015/2016 sur un panel de 320 entreprises.

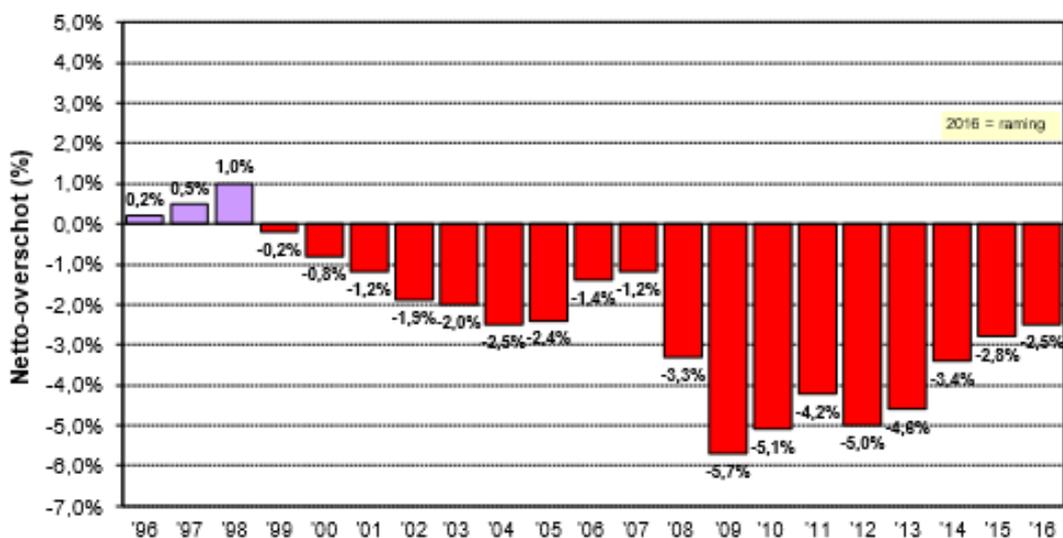
La rentabilité des entreprises possédant plus de 50 véhicules était de +4,3 % pour le national et +3,7 % pour l'international. L'étude précise que les économies d'échelle mais aussi les activités connexes comme la logistique contribuent significativement à cette performance. On notera les mauvais résultats des entreprises de moins de 10 véhicules.

Répartition des entreprises selon leur rentabilité (classes de rentabilité en bas du tableau)



Comme le montre le tableau suivant, la rentabilité globale des transporteurs internationaux néerlandais est négative depuis 1999, avec un record historiquement bas à -5,7 % en 2009. Depuis, on assiste à un redressement régulier, sans que l'on puisse dire toutefois si cette amélioration est due à l'activité purement transport ou à une diversification dans des activités/services plus rentables.

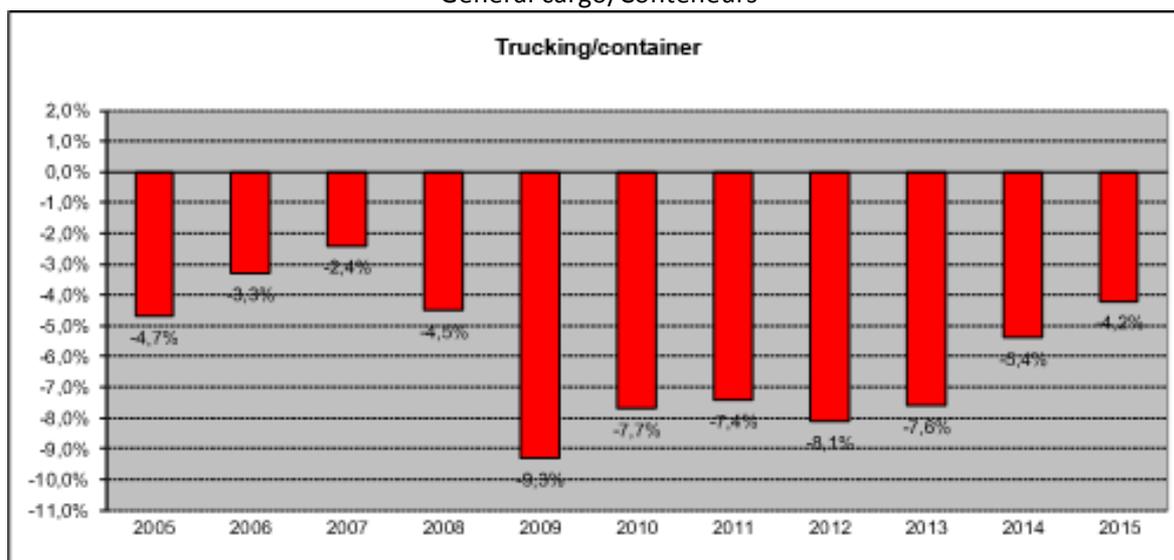
Rentabilité des transporteurs routiers néerlandais à l'international entre 1996 et 2016



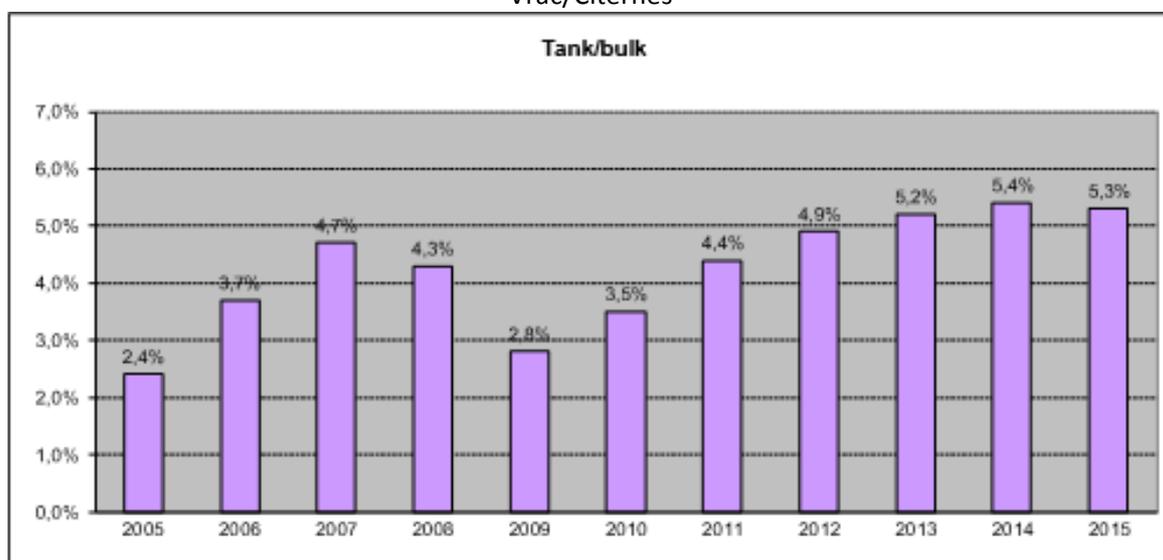
Les ratios de solvabilité des entreprises montrent une très nette différence entre le national, 26,3 %, et 16,1 % pour l'international.

Rentabilité selon la nature de transport

Général cargo/Conteneurs



Vrac/Citernes



Des écarts de rentabilité importants existent également en fonction du type de transport. L'activité « vrac liquide » est par exemple beaucoup plus rentable que celle du transport de conteneurs.

La situation des indépendants est, d'après cette même étude qui se fonde sur les entretiens réalisés avec 75 d'entre eux, moins favorable que celle des conducteurs salariés. En effet, un indépendant gagne 11,9 % de moins que s'il était conducteur salarié. Son revenu moyen annuel s'établit à 43 000 €.

3.2.3 Les raisons de la rentabilité des transporteurs néerlandais

Avec des rentabilités supérieures à 4 %, voire à 5 % pour certaines activités, les grandes PME du transport routier néerlandais de plus de 50 véhicules se portent plutôt mieux que nombre de leurs consoeurs européennes.

Les raisons identifiées de cette réussite sont les suivantes :

- taille,
- productivité,
- diversification et services complémentaires,
- spécialisation,
- protectionnisme linguistique.

La **productivité des conducteurs** joue un rôle important dans les résultats des entreprises. Le nombre d'heures supplémentaires est conséquent, ce qui explique en partie le coût élevé du poste conducteur. En contrepartie, le conducteur néerlandais est fidèle, flexible et disponible.

La logistique est la forme de **diversification d'activité** la plus répandue. Le développement d'autres activités de transport (maritime, aérien, fluvial), mais aussi les formes de diversifications verticales (ex : transport de bitume et mise en oeuvre du bitume, transport de granulats et construction-gestion de silos), l'intégration de services (ex : gestion des stocks chez le client) permettent aux transporteurs de remonter dans la chaîne de valeur de leurs clients et, ce faisant, de se créer des revenus supplémentaires.

La **spécialisation** est un maître mot du TRM hollandais, spécifiquement en national ou à l'international de courte distance. C'est une manière d'augmenter son prix de vente, mais aussi de protéger son « business ». En effet, les investissements en matériel sont souvent beaucoup plus élevés que pour faire du « general cargo » et les conducteurs doivent être formés. Ceci justifie évidemment des prix plus hauts mais érige des barrières de protection (à l'entrée du marché) de façon à ce que le transporteur ne puisse être concurrencé du jour au lendemain par un concurrent venu de l'Est européen.

Le « protectionnisme linguistique » est un fait plus qu'un choix, toutefois, ne pas parler néerlandais pour un conducteur est parfois rédhibitoire. Plus le transport est technique, implique des mesures de sécurité et/ou nécessite que le conducteur coopère avec les équipes du chargeur et plus ce dernier imposera au transporteur de travailler avec des chauffeurs néerlandophones.

Ce n'est peut-être pas une révélation très originale, mais, comme souvent, ce qui fait la différence c'est la qualité de la mise en oeuvre de la prestation. Or, les transporteurs rencontrés ont une compréhension très pratique de ces fondamentaux stratégiques et avec un sens aigu du client.

3.3 Observation des coûts du personnel de conduite

Afin de compléter les informations recueillies auprès des transporteurs, 21 conducteurs internationaux néerlandais ont été interrogés sur la route, aux environs de Breda et Venlo.

Selon les conducteurs, le nombre d'heures supplémentaires peut potentiellement atteindre 60 heures ou 80 heures par mois sous certaines conditions exceptionnelles. Cela rend très disparate les rémunérations brutes des conducteurs. Par ailleurs, comme constaté pour d'autres pays, les conducteurs ont tendance à ne retenir que le net qu'ils touchent. Néanmoins, sur la base de leurs déclarations, il a été possible de reconstituer un salaire brut moyen de 3 720 € par mois, tout à fait en ligne avec les 3 639 € bruts mensuels résultant des interviews employeurs.

Le kilométrage mensuel moyen est de 11 025 km (2 625 km/semaine), soit sur l'année 123 375 km.

La semaine habituelle est de cinq jours. Le nombre de découchés est de 2 à 3 nuits par semaine. La plupart des conducteurs rentrent chez eux le weekend.

Le nombre moyen de jours de congés déclarés par les conducteurs est de 23,36 jours. Pour mémoire, un conducteur D5 ayant plus de 10 ans d'ancienneté a droit à 25 jours. Avec une ancienneté moyenne de 12 ans constatée sur place, le nombre de jours de congés retenu sera de 25 pour le reste de l'analyse.

Résultats comparés des enquêtes entreprises et conducteurs

	Côté entreprises	Côté conducteurs
Nombre de jours de travail par an	227 j	230 j
Nombre d'heures de travail par mois	230 h	230 h
Nombre de kilomètres par mois	10 069 km	11 025 km
Nombre de kilomètres par an	112 677 km	123 375 km
Nombre d'heures de conduite par mois	184 h	190 h
Nombre d'heures de conduite par an	1 932 h	1 995 h
Ancienneté moyenne des conducteurs	12 ans	Moins de 8 ans
Salaire brut moyen mensuel	3 639 €	3 720 €

Concernant les indemnités de déplacements, la CAO est relativement bien respectée, même si pour certains, la dernière réévaluation n'a pas été prise en compte par les entreprises. Enfin, les primes sont quasiment inexistantes, ce qui confirme les informations recueillies en entreprises.

3.3.1 Rappel de la formation des coûts du personnel de conduite

La rémunération fixe conventionnelle d'un conducteur routier international néerlandais

La convention collective (CAO) est très suivie par l'ensemble du secteur. Le conducteur néerlandais roulant à l'international se voit affecté la classe D, l'équivalent du coefficient 150M en France. Après chaque année complète travaillée, le conducteur change de grade. Une classe se compose de six grades (D0.....D5) et correspond à un salaire brut minimum. L'ancienneté est donc prise en compte à travers ce système. Le salaire brut minimum est alors de 2 420,01 €/mois pour un D5.

Lorsque le salaire est payé sur la base de quatre semaines, un complément équivalent à 8 % est versé. Le versement d'autres primes est très rare.

La rémunération variable d'un conducteur routier international néerlandais

Le principe du « travailler plus pour gagner plus » pourrait résumer l'état d'esprit néerlandais tant dans les entreprises que chez les conducteurs qui effectuent de très nombreuses heures supplémentaires. Celles-ci sont rémunérées 30 % de plus que les heures normales. Il est fréquent que le salaire brut augmenté des heures supplémentaires atteigne 150 % du salaire de base conventionnel. La rémunération des heures effectuées le dimanche et les jours fériés est doublée, celles du samedi sont majorées de 50 %.

Les charges sociales dans le secteur du TRM

Le total des cotisations sur le salaire brut atteint 38,16 % pour l'employeur et 35,95% pour l'employé, assurances nationales et cotisations sociales cumulées.

Les indemnités de déplacements

Rappel : Les barèmes de indemnités distinguent les déplacements effectués sur une période de 24 heures de ceux se déroulant sur plusieurs jours (cf. art. 40 de la CAO en annexe 2).

Exemple type d'un conducteur effectuant une semaine de 5 jours au cours de laquelle il travaillera 10 heures le lundi en courte distance et effectuera un déplacement international sur 4 jours entraînant 3 découchés :

Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi
10 heures (7h-17h)	Jour de départ >12 heures de travail	Jour intermédiaire Indemnité de longs déplacements	Jour intermédiaire Indemnité de longs déplacements	Jour final 10 heures (6h-16h)
0,58 *10 = 5,80 €	18,09 €	46,08 €	46,08 €	11,80 €

Le montant des indemnités pour cette semaine type sera de **127,85 € soit 5 804,39 € sur 45,4 semaines (33 jours non travaillés)**.

3.3.2 Définition d'un profil type de conducteur néerlandais

Les informations recueillies dans le cadre de cette étude, tant à partir des enquêtes employeurs et conducteurs que du cadre réglementaire, nous permettent de définir le profil type d'un conducteur international néerlandais et, ce faisant, de calculer son coût pour l'entreprise.

Profil Type	
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none"> - Conducteur travaillant 80 % de son temps à l'international, - Trajets internationaux de courte distance, - 3 découchés par semaine, - Retour à la base systématique pour les weekends, - Classification D5 selon la convention collective, - Rémunération égale aux dispositions prévues dans la convention collective, - Indemnités de déplacement calculées selon les taux conventionnels, - Temps de service de 230 heures/mois
Kilométrage annuel réalisé	118 026 km
Nombre de jours de travail par an	227 jours
Nombre de semaines d'activité par an	45,4
Nombre d'heures de conduite par an	1 964 heures
Coût annuel pour l'employeur en €	61 910,24 €
Coût horaire de conduite en €	31,52 €
Coût kilométrique en €	0,52 €

3.3.3 Reconstitution du coût d'un conducteur

Le tableau ci-dessous regroupe les informations sur le coût du conducteur, les cotisations sociales et l'impôt sur le revenu pour en tirer un coût annuel global pour un conducteur type tel que décrit dans la partie 3.3.2.

Selon les entretiens réalisés auprès des entreprises et avec les conducteurs, aucun décalage entre la fiche de paye officielle et la pratique n'a été recensé.

Recomposition du coût d'un conducteur					
EMPLOYEUR			SALARIE		
Dénomination	Unité	Montant	Dénomination	Unité	Montant
Salaire Brut Global	€/mois	3 520,97 €	Salaire Brut Global	€/mois	3 520,97 €
Salaire brut fixe	€/mois	2 420,01 €	Salaire brut fixe		2 420,01 €
Heures supplémentaires (19,66 €/h)	56 heures	1 100,96 €	Heures supplémentaires (19,66 €/h)		1 100,96 €
Cotisations sociales	38,16%	1 343,60 €	Cotisations sociales	11,45%	403,15 €
Soins de santé (ZVW)	6,65%	234,14 €	Soins de santé (ZVW)	0,00%	0,00 €
Soins de santé (complémentaire)	0,39%	13,73 €	Soins de santé (complémentaire)	0,00%	0,00 €
Invalidité (WAO,WIA)	6,16%	216,89 €	Invalidité (WAO,WIA)	0,00%	0,00 €
Invalidité complémentaire (WGA)	0,45%	15,67 €	Invalidité complémentaire (WGA)	0,45%	15,67 €
Frais de garde d'enfants	0,50%	17,60 €	Frais de garde d'enfants	0,00%	0,00 €
Chômage (fond général + complémentaire)	3,56%	125,35 €	Chômage (fond général + complémentaire)	0,00%	0,00 €
Retraite (fond sectoriel)	19,84%	698,56 €	Retraite (fond sectoriel)	10,16%	357,73 €
Formation et développement	0,62%	21,65 €	Formation et développement	0,25%	8,63 €
			Complément Maladie Longue	0,60%	21,13 €
			Salaire après cotisations		3 117,82 €
			Assurances Nationales	27,65%	862,08 €
			Pension vieillesse (AOW)	17,90%	558,09 €
			Assurance survivants (ANW)	0,10%	3,12 €
			Dépenses médicales exceptionnelles	9,65%	300,87 €
Salaire brut chargé		4 864,57 €	Salaire net avant impôt sur le revenu		2 255,74 €
			Impôt sur le revenu		212,41 €
			Salaire net après impôt sur le revenu		2 043,33 €
Indemnités de déplacement (pour un mois de travail effectif, soit 4,33 sem/mois)		554,00 €	Indemnités de déplacement (pour un mois de travail effectif, soit 4,33 sem/mois)		554,00 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité		5 418,57 €	Revenu net d'un conducteur hors périodes de congés payés ou absences		2 597,33 €
Salaire fixe brut chargé * 12 mois		56 093,24 €	Revenu fixe * 12 mois		24 519,96 €
Indemnités * 10,5 mois		5 817,00 €	Indemnités * 10,5 mois		5 817,00 €
Coût total annuel		61 910,24 €	Revenu net annuel		30 336,96 €

4 Annexes et principales références internet

Annexes :

Annexe 1 : Statistiques sur l'activité du port de Rotterdam / Anglais

Annexe 2 : Convention collective du transport et de la logistique (CAO) / Anglais

Annexe 3 : Feuille de paie d'un conducteur / Néerlandais

Principales références internet :

Figurent ci-dessous les principales références internet que nous avons utilisées pour la recherche d'informations et de statistiques. D'autres sites ont été consultés, ils sont alors mentionnés dans les notes de bas de page.

- Banque mondiale : www.banquemondiale.org
- OCDE : www.oecd.org
- Ministère des Infrastructures et de l'Environnement : www.government.nl
- Eurostat : www.eurostat.eu
- Port de Rotterdam : www.portofrotterdam.com
- CBS : www.cbs.nl
- TLN : www.tln.nl
- Panteia/Nea : www.panteia.eu
- Cleiss : www.cleiss.fr
- France diplomatie : www.francediplomatie.gouv.fr