



*Comité National Routier*

# LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES PORTUGAIS

- Etude -

Edition 2014



Source : [www.europa.eu](http://www.europa.eu)

Cette étude a été réalisée entre mai 2014 et novembre 2014 par le CNR, en co-traitance avec le cabinet d'études Conseil Energie et Transports (CET).



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

# Sommaire

1.	Présentation de la situation générale du Portugal.....	4
1.1.	Cadrage politique, géographique et économique du Portugal.....	4
1.1.1.	Le contexte politico-administratif et géographique du Portugal.....	4
1.1.2.	Cadrage géographique et politique du Portugal.....	5
1.1.3.	Cadrage économique du Portugal.....	6
1.2.	Présentation synthétique des politiques en matière de transports de fret et d'infrastructures de transport.....	9
1.2.1.	Politique des transports .....	9
1.2.2.	L'organisation logistique du pays.....	10
1.2.3.	Les infrastructures .....	11
1.3.	Données de cadrage du secteur du TRM en Portugal.....	18
2.	Présentation spécifique du transport routier de marchandises au Portugal.....	27
2.1.	Organisation du secteur .....	27
2.1.1.	Les différents intervenants du secteur.....	27
2.1.2.	Comment créer une entreprise au PORTUGAL .....	28
2.1.3.	La création d'une entreprise dans le secteur du TRM .....	31
2.1.4.	Le marché du travail des conducteurs portugais .....	33
2.2.	La fiscalité des entreprises .....	35
2.2.1.	La fiscalité générale.....	35
2.2.2.	Impôts sur le revenu des personnes physiques .....	35
2.2.3.	Les impôts et taxes sur les sociétés.....	37
2.2.4.	La fiscalité spécifique du secteur du TRM.....	38
2.3.	La réglementation sociale .....	40
2.3.1.	La réglementation générale du travail et les contrats de travail .....	40
2.3.2.	Les charges sociales.....	42
2.3.3.	La réglementation applicable au TRM.....	42

2.4.	Contrôles, sécurité et amendes .....	47
2.4.1.	Les contrôles.....	47
2.4.2.	La sécurité routière .....	47
2.4.3.	Amendes.....	47
2.4.4.	Le contrôle technique.....	48
3.	Etude des coûts d'exploitation d'un PL 40 tonnes du TRM portugais à l'international.....	49
3.1.	Analyse des coûts d'exploitation.....	49
3.1.1.	Résultats de l'enquête « entreprises ».....	49
3.2	Observation des coûts du personnel de conduite.....	52
3.2.1.	Rappel de la formation des coûts du personnel de conduite .....	52
3.2.2.	Définition d'un profil type de conducteur portugais international.....	53
3.2.3.	Reconstitution du coût d'un conducteur .....	54
4.	BIBLIOGRAPHIE .....	55
5.	ANNEXES.....	55

# 1. Présentation de la situation générale du Portugal

## 1.1. Cadrage politique, géographique et économique du Portugal

### 1.1.1. Le contexte politico-administratif et géographique du Portugal

Le Portugal, dont le nom officiel est la « République du Portugal », est un régime parlementaire doté d'une constitution introduite le 2 avril 1976 et révisée plusieurs fois en 1982, 1989, 1992 et 1997.

Le Portugal est l'un des plus anciens pays d'Europe. Les frontières actuelles ont été établies en 1297. Le pays a connu son apogée aux XV<sup>ème</sup> et XVI<sup>ème</sup> siècles, époque à laquelle il a colonisé de nombreux pays africains (Angola, Mozambique, Guinée, Cap Vert) et le Brésil qui restera portugais jusqu'en 1822. Pendant cette période, de nombreux « comptoirs » ont été créés, dont Macao que le Portugal rendra à la Chine en 1999.

La fin de la monarchie en 1910 a ouvert une période durant laquelle, pendant soixante ans, les régimes autoritaires se sont succédés jusqu'à la « révolution des œillets » du 25 avril 1974, qui a mis fin au régime dictatorial d'Antonio de Oliveira Salazar, pour laisser place à un régime semi-présidentiel qui s'est progressivement transformé en régime parlementaire.

Le Portugal a participé à la construction de plusieurs organisations internationales dont : l'OTAN, l'OCDE et l'AELE. En 1986, il entre dans la CEE en même temps que l'Espagne et adhère à l'Euro en 1999.

### ***L'organisation politique et administrative du Portugal***

Le président de la république est élu au suffrage universel pour une période de cinq ans selon un scrutin majoritaire à deux tours. Les dernières élections ont eu lieu le 23 janvier 2011, le président élu est Monsieur Anibal Cavaco Silva. L'actuel premier ministre, Monsieur Pedro Passos Coelho a été désigné par le président le 15 juin 2011.

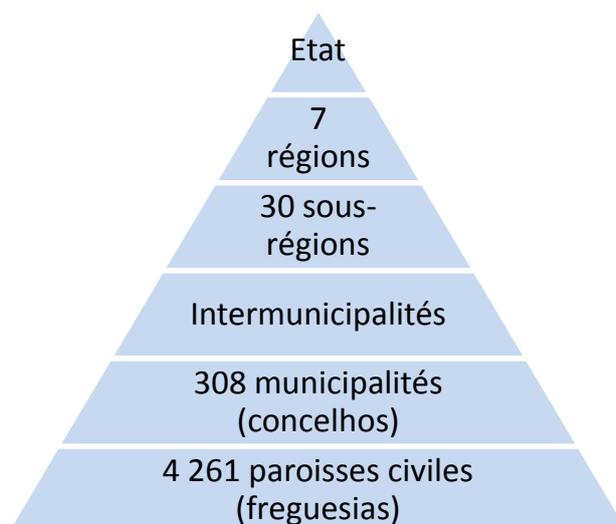
Le parlement portugais est « monocaméral ». 230 députés sont élus à l'assemblée de la république pour 4 ans. Les élections législatives se déroulent à « la proportionnelle » dans 22 circonscriptions. Le scrutin du 5 juin 2011 a donné la répartition de sièges suivante :

- PSD (Conservateurs) : 108 sièges
- PS (Socialistes) : 74 sièges
- CDS (Conservateurs eurosceptiques) : 24 sièges
- PCP-PEV (Alliance Communistes/verts) : 16 sièges
- Bloc de gauche (Extrême gauche) : 8 sièges

A noter que la représentation des femmes à l'assemblée est de 26,52 % (61 sièges).

L'administration portugaise est composée de 7 régions, 18 districts, 308 municipalités et 4 261 paroisses civiles (freguesias) puis des villes et des cités. Les districts, division héritée de l'ancien régime, sont en voie de disparition au bénéfice de 30 sous-régions, plus adaptées au système européen. Par ailleurs, l'inter-municipalité se développe. L'organisation administrative future du Portugal peut être résumée comme suit :

## Division administrative du Portugal



Il n'y a pas d'élections régionales au Portugal car les régions et les districts ne sont pas administrés par des autorités élues.

Les Açores et l'île de Madère ont un statut de régions autonomes. Elles sont dotées d'un parlement élu tous les quatre ans.

Les municipalités disposent toutes d'un parlement, l'assemblée municipale, et d'un organe exécutif, la chambre municipale. Ces deux instances sont élues directement par la population sur la base d'un système proportionnel. Le Maire est la tête de liste du parti ayant remporté les élections à la chambre, qui compte, suivant l'importance de la municipalité, entre 5 et 17 membres. Les assemblées municipales ont un nombre de représentants équivalant au triple des membres de la chambre municipale.

Enfin, les Portugais élisent au suffrage universel leurs représentants aux assemblées paroissiales. Le président de l'assemblée paroissiale est le candidat en tête de la liste ayant remporté les élections.

### 1.1.2. Cadrage géographique et politique du Portugal

#### ***La géographie physique du territoire***

Situé au sud-ouest de la péninsule ibérique, le Portugal est bordé à l'ouest par l'Océan Atlantique et au sud par la mer Méditerranée. Sa superficie est de 92 212 km<sup>2</sup>, les distances du nord au sud et de l'est à l'ouest sont respectivement de 561 kms et 218 kms. Le Nord et le Centre-Est du Portugal présentent des reliefs montagneux. En descendant vers le sud, on trouve de vastes plaines (Alentejo) puis la côte méridionale (l'Algarve). Le Tage, fleuve prenant sa source en Espagne, partage en deux le pays dans le sens est/ouest et se jette dans l'Atlantique à Lisbonne. A l'Est et au Nord, le pays a une frontière commune avec l'Espagne, seul pays frontalier du Portugal. Les archipels des Açores et de Madère situés à plus de mille kilomètres au sud-ouest des côtes portugaises, complètent cette description. Le climat est chaud et sec en été et pluvieux en hiver. Les principales villes sont Lisbonne (capitale), Porto, Coimbra, Setubal et Faro.

<b>Superficie :</b>	92 212 km <sup>2</sup>
<b>Population :</b>	11 012 078 habitants
<b>Densité :</b>	114 hab/km <sup>2</sup>
<b>Capitale :</b>	Lisbonne
<b>Langue officielle :</b>	Portugais
<b>Nature du régime :</b>	République parlementaire monocamérale
<b>Président de la République :</b>	M. Anibal Cavaco Silva

<b>Président du conseil :</b>	M. Pedro Passos Coelho
<b>Ministre chargé des transports :</b>	M. Sergio Silva Monteiro
<b>Commissaire européen :</b>	M. Carlos Moedas, commissaire européen chargé de la recherche, la science et l'innovation
<b>Nombre de députés européens :</b>	21 sur 751

### 1.1.3. Cadrage économique du Portugal

<b>Monnaie :</b>	Euro
<b>PIB (prix courants) :</b>	164,3 G€ en 2013
<b>PIB/hab. en SPA, Indice :</b>	75 (standard de pouvoir d'achat, base 100 = UE27)
<b>Taux de croissance du PIB :</b>	-2,3 % en 2013
<b>Taux d'inflation annuel moyen :</b>	2,8 % en 2013
<b>Taux de chômage (BIT) :</b>	17,4 % (fin 2013)
<b>Salaire minimum* (ramené à 12 mois) :</b>	589,17 €
<b>Exportations de biens vers la France :</b>	4 831 millions d'euros
<b>Importations de biens depuis la France :</b>	3 596 millions d'euros
<b>Dette publique :</b>	129 % du PIB
<b>Déficit public :</b>	-4,9 % du PIB

(Sources : INE, Banco de Portugal, Eurostat, France diplomatie)

Au cours des 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> siècles, le Portugal a bâti un empire colonial en Afrique, en Amérique du sud et en Asie. L'exploitation des matières premières et le développement de nombreux comptoirs ont permis au Portugal de figurer parmi les grandes nations de l'époque.

Au 17<sup>ème</sup> siècle, ses colonies et comptoirs se sont vu attaqués et concurrencés par les autres grandes puissances coloniales comme l'Angleterre, les Pays-Bas et la France, engendrant un long processus de déclin, de dépendance financière vis-à-vis des Anglais (traité de Methuen) et finalement la perte en 1822 du Brésil. Le Portugal a conservé ses colonies africaines (Mozambique et Angola) jusqu'en 1975.

L'économie du Portugal a longtemps été tirée par l'agriculture et la pêche qui représentaient, en 1960, 25 % du PIB national contre 4 % aujourd'hui, ainsi que par les secteurs du bâtiment, du textile et de l'agroalimentaire. La révolution des œilletons de 1974 a, d'un point de vue économique, mis fin à une période de forte croissance pour le pays, du fait notamment des programmes de nationalisation de l'industrie et de retrait des colonies.

L'une des caractéristiques de la structure de l'économie portugaise dans les dernières décennies est le poids grandissant du secteur des services, qui a atteint en 2012 19,3 % de la valeur ajoutée brute du pays et 63,9 % de l'emploi.

L'économie portugaise a subi une baisse plus modérée en 2013 (-2,3 % du PIB contre -3,2 % en 2012). Ce résultat est dû à une amélioration des exportations et à un ralentissement du rythme de contraction de la demande intérieure, et ce malgré la crise de la dette souveraine en zone euro qui pénalise les échanges commerciaux avec les principaux partenaires du Portugal.

Ces résultats interviennent dans une période d'incertitudes où la baisse des dépenses publiques et la mise en œuvre des autres mesures d'austérité découlent du programme de soutien financier élaboré par l'Union Européenne et le FMI pour la période 2011-2014.

La Banque du Portugal estime toutefois que la situation économique du pays a enregistré des améliorations significatives devant conduire à une stabilisation de l'économie portugaise. Les taux d'emprunt à 10 ans sont d'ailleurs passés de 7,5 % mi 2013 à 4 % en 2014.

## Situation du commerce extérieur <sup>1</sup>

En 2012, le déficit commercial du Portugal (10,7 milliards euros) s'est considérablement réduit sous l'effet principalement de la contraction de la demande intérieure alors que ses exportations, bien qu'en progression (+5,8 %), souffraient de la situation économique de ses principaux partenaires européens, en partie compensé par le dynamisme des exportations vers les pays hors UE.

Au cours du premier semestre 2013, les exportations de biens et services ont enregistré une hausse de 4 %, alors que les importations ont chuté de 2,2 % par rapport à la période de référence de 2012. Ces résultats ont permis d'inverser la tendance et d'enregistrer un solde positif de la balance du commerce extérieur sur les six premiers mois de l'année 2013.

Les ventes de machines et appareils représentent 14,8 % des exportations, en hausse de 2 %. Elles sont suivies par les ventes de véhicules et autres matériels de transport qui, malgré une baisse de 11 %, atteignent 11,2 %. Les combustibles d'origine minérale (10,6 %) et l'agroalimentaire (5 %) ont connu les plus fortes augmentations avec respectivement + 28,2 % et + 12,3 %.

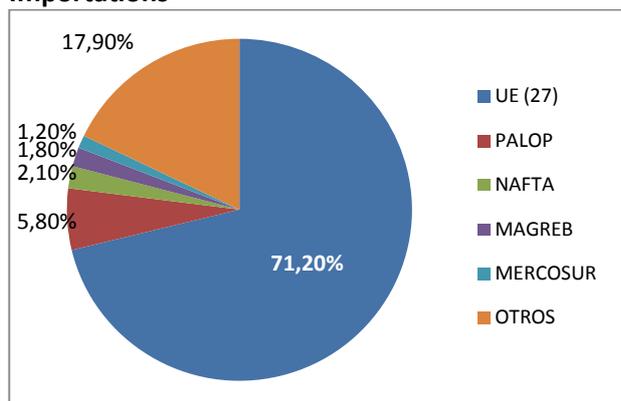
Les exportations vers l'Espagne, la France et l'Allemagne représentent 47 % des ventes réalisées sur le premier semestre de 2013. Avec 70,8 %, l'UE est la principale destination des exportations de biens portugais. Les pays du Maghreb, les « Palops » (Pays Africains de Langue Officielle Portugaise) et les « Naftas » (US, Canada, Mexique) ont vu leurs importations en provenance du Portugal augmenter. Ils constituent avec l'UE les principaux partenaires commerciaux du Portugal.

### Commerce extérieur portugais

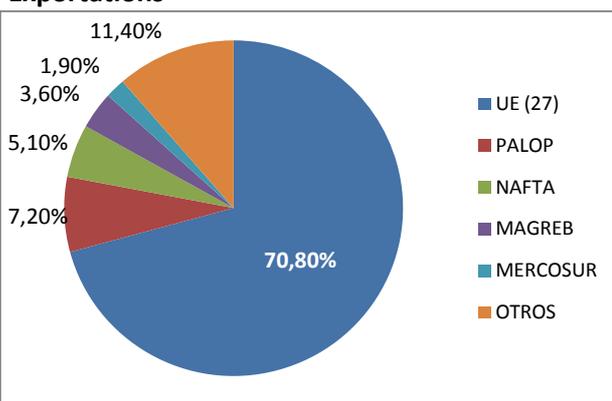
	1 <sup>er</sup> Sem.2012	1 <sup>er</sup> Sem. 2013
<b>Exportations en millions €</b>	<b>31 839</b>	<b>33 107</b>
<b>Importations en millions €</b>	<b>32 690</b>	<b>31 965</b>
<b>Solde</b>	<b>-851</b>	<b>1 142</b>

### Importations/exportations de biens par Origine/Destination ( 1<sup>er</sup> Semestre 2013)

#### Importations



#### Exportations



Les importations proviennent pour 71,20 % de l'UE, 50 % ont pour origine l'Espagne, la France et l'Allemagne.

<sup>1</sup> D'après les données de la banque du Portugal et de l'Instituto Nacional de Estatística (I 2012-2013) et de la DGTPE

## **L'Investissement Direct Etranger (IDE) au Portugal**

Le Portugal bénéficie traditionnellement des investissements étrangers. Après avoir connu un pic en 2011 avec 43,1 milliards €, ceux-ci se sont contractés de 9 % en 2012 à 39,3 milliards €. Depuis 2012, la part des investissements directs étrangers (IDE) au Portugal n'a cessé de baisser, leur niveau en 2013 est repassé en dessous de la moyenne constatée entre 2001 et 2012, soit moins de 30 milliards €. Ils concernent principalement le commerce de gros et la distribution, les industries de transformation et les activités de banques/assurances. Ils proviennent pour plus de 95 % d'autres pays membres de l'UE, dont la France pour 18,2 %.

Les IDE sortants du Portugal se sont établis en 2012 à 9 milliards €, en deçà de la moyenne constatée sur la dernière décennie. La stratégie du Portugal est de cibler les pays lusophones, principalement dans le secteur finances/assurances puis dans les industries de transformation.

L'environnement économique du Portugal a conduit les autorités portugaises à relancer le programme de privatisation amorcé dans les années 1990. On a vu notamment, dans le secteur des transports, la reprise par Vinci du gestionnaire aéroportuaire ANA. 2014 devrait voir plusieurs opérations de privatisation se réaliser dans les transports publics, le fret ferroviaire (CP Carga) ou encore la poste portugaise.

Par ailleurs, le rapport coût/qualification de la main-d'œuvre portugaise fait du Portugal une destination potentielle pour des stratégies de délocalisations de proximité et de tremplin vers les pays d'Amérique latine et l'Afrique.

## **Situation énergétique du Portugal<sup>2</sup>**

La situation énergétique au Portugal reflète, d'une part, l'impact de la crise économique sur la consommation globale et d'autre part, la transition énergétique entamée en 2005 par le gouvernement afin de réduire sa dépendance énergétique, accroître la production d'énergie « verte » et réduire son déficit commercial, dont 50 % était dû en 2005 aux énergies fossiles.

En effet, entre 2005 et fin 2013, la consommation d'énergie primaire a chuté de plus de 20 %. La dépendance énergétique du Portugal est passée de 88,8 % en 2005 à 71,5 % fin 2013.

La part d'énergie renouvelable dans la production d'électricité a atteint 68 % dès 2011. Il n'y a pas de production d'électricité d'origine nucléaire au Portugal.

### **Balance énergétique du Portugal en 2013**

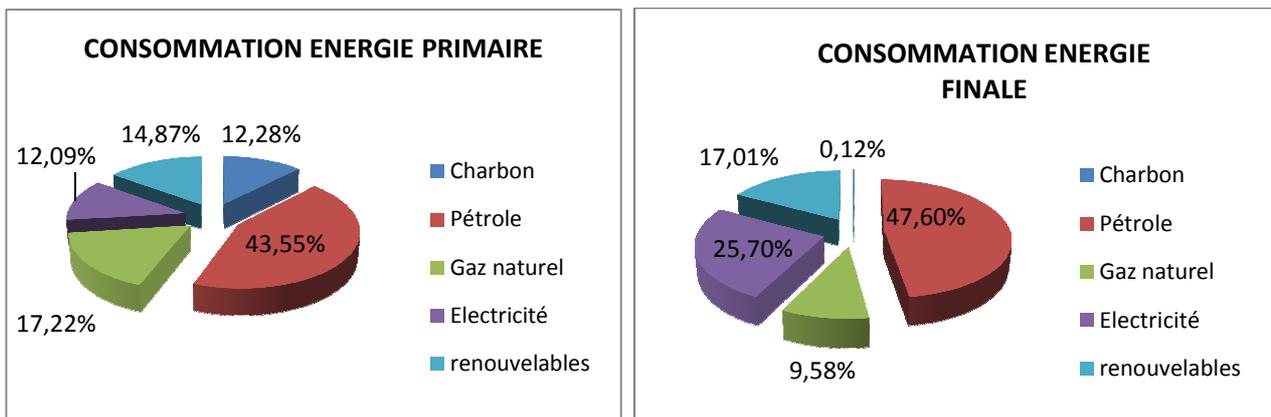
(Tep)	Charbon	Pétrole	Gaz naturel	Electricité	Renouvelables	TOTAL
Importations	2 619 864	15 658 392	3 777 479	449 694	40 178	22 545 607
Exportations	90 627	6 895 349		210 442	375 576	7 571 994
Production domestique				2 369 465	3 524 586	5 894 051
Variation de stocks	-120 818	-635 121	61 802		-19 495	-713 632
Consommation énergie primaire	2 650 055	9 398 163	3 715 677	2 608 747	3 208 683	21 581 325
Consommation énergie finale	17 787	7 350 730	1 479 075	3 969 290	2 626 712	15 443 594

Sources : Direção geral de Energia e Geologica

La production d'énergie primaire a été de 5,9 Mtep en 2013 pour une consommation de 21,6 Mtep.

Avec 47,6 % de la consommation finale, le pétrole demeure, et de loin, l'énergie la plus utilisée au Portugal, suivi par l'électricité. La part des énergies renouvelable atteint 17 % du total.

<sup>2</sup> D'après les chiffres publiés par la Direction générale de l'énergie et de la géologie (Dgeg) sur son site, [www.dgeg.pt](http://www.dgeg.pt)



Des réalisations spectaculaires témoignent de l'importance des énergies renouvelables dans le mix énergétique portugais. La centrale solaire d'Amareleja au sud du Portugal et le barrage hydroélectrique d'Alqueva dans l'Alentejo en sont de parfaits exemples. Le Portugal est également un acteur actif dans l'éolien « on » et « offshore ».

#### Amareleja (centrale solaire)

Inaugurée en 2008, la centrale a une puissance totale installée de plus de 46 MW. C'est la plus grande au monde. 262 080 panneaux photovoltaïques déployés sur une superficie de 250 hectares produiront 93 millions KW/h par an (*l'équivalent de la consommation énergétique de 30 000 foyers*). L'investissement correspondant à ce projet a atteint 261 millions d'euros.

#### Alqueva (centrale hydroélectrique)

Ce barrage est en fonctionnement depuis 2004. Son édification a créé le plus grand lac artificiel d'Europe de l'Ouest. Sa puissance est de 240 MW. Les centrales hydroélectriques comptent pour près d'un quart de la production nationale d'électricité.

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

### 1.2.1. Politique des transports

Le transport de marchandises a connu en 2012 une baisse spectaculaire de -21,7 %. Cette baisse a touché tous les modes de transport à l'exception du transport maritime soutenu par le trafic international. Ceci s'explique par une très forte contraction de la demande intérieure.

Les tonnages de fret intérieur atteignent 166 millions de tonnes, dont 154,5 millions de tonnes par la route. Le poids du transport routier de marchandises au Portugal est prépondérant. Il atteint 93,2 % des échanges domestiques (t.km), contre 5,8 % pour le rail et 1 % pour les autres modes, oléoducs et transports fluviaux. Cette répartition fluctue légèrement d'une année sur l'autre depuis une dizaine d'années. A l'international, le rail et le maritime ont naturellement des parts de marché supérieures. Les parts de l'aérien et du fluvial dans le transport de fret sont quasiment inexistantes. Le maritime est, avec 68 millions de tonnes en 2012, le mode leader pour les échanges internationaux. Il est soutenu par les trafics intercontinentaux.

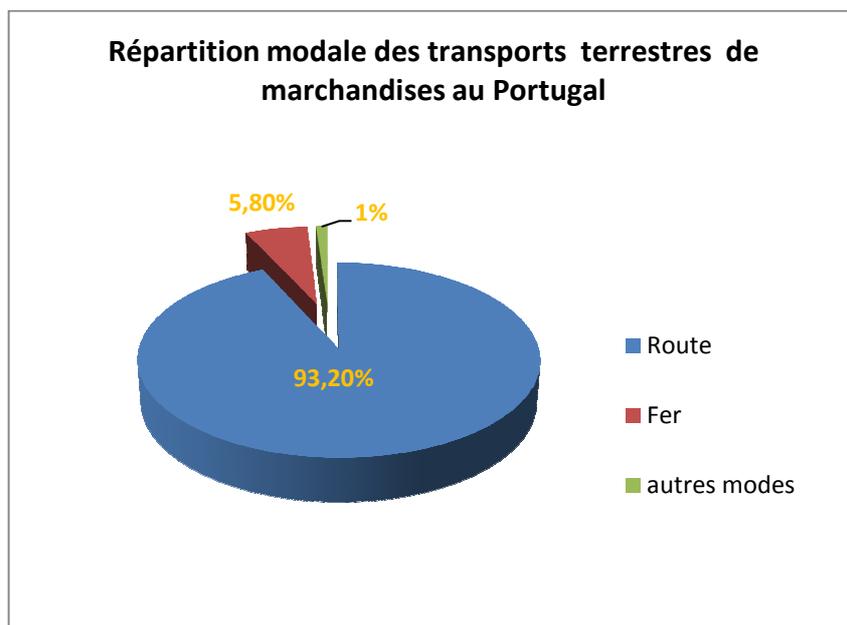
En dehors d'une volonté très forte du gouvernement pour favoriser le rail et le maritime, qui se traduit par l'établissement de priorités budgétaires accordées à ces modes de transport, il n'existe pas de plan stratégique pour les transports au Portugal. Les effets de cette politique semblent d'ailleurs assez limités.

Le développement du rail pour les échanges internationaux est pénalisé par la différence d'écartement des voies entre le Portugal et l'Espagne. Les programmes d'investissements visant à harmoniser les écartements ont été figés consécutivement aux décisions budgétaires rendues nécessaires par la crise économique.

En matière d'infrastructures routières, les budgets ont également été coupés. Les autoroutes sont aujourd'hui payantes et le réseau « SCOUT » (Sans Coût pour les Utilisateurs), réseau d'autoroutes initialement gratuit, est payant depuis 2012. Il n'existe pas à ce jour de projet de taxe kilométrique.

Le transport fluvial est quasiment nul. Les deux principaux fleuves du pays, à savoir le Tage et le Douro, sont peu navigables. De plus, la présence de nombreux barrages hydro-électriques rendent difficile la navigation. De fait, seuls 28 kms sur le Tage sont praticables.

Enfin, le fret aérien est très peu développé.



### 1.2.2. L'organisation logistique du pays<sup>3</sup>

En 2006, le gouvernement portugais a initié un « Plan logistique pour le Portugal ». Il s'agissait de bâtir une organisation intégrée comprenant une structure de planification et de régulation, ainsi qu'un réseau de plateformes logistiques implantées près des grands centres de consommation, des bassins de production et des frontières.

L'origine de ce plan se trouve dans un diagnostic qui pointait des faiblesses comme :

- Une utilisation et une performance économique inadéquates des capacités portuaires et ferroviaires,
- Un déséquilibre permanent entre le mode routier et les autres modes de transports.

Les grands objectifs de ce plan étaient de :

- Contribuer au développement de l'économie portugaise et des espaces territoriaux afin de créer des emplois et de nouvelles formes de création de valeur ajoutée,
- Augmenter la compétitivité en faisant la promotion des structures qui aident au développement des transports grâce, entre autres, à l'élargissement de l'hinterland des ports,

<sup>3</sup> D'après les commentaires de l'IMT et le document de séance préparé par le groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la Commission Economique pour l'Europe.

- Développer l'intermodalité et promouvoir le transport ferroviaire et les capacités portuaires existantes,
- Rationaliser l'activité logistique afin d'attirer de nouveaux opérateurs,
- Réduire les émissions polluantes en concentrant des activités dispersées et mal implantées.

Ce plan prévoyait également que ces services logistiques soient supportés par des systèmes intermodaux et le recours aux nouvelles technologies pour l'information, la communication et la géolocalisation.

Le réseau national de plateformes imaginé par les pouvoirs publics devait s'appuyer sur une composante informatique ayant pour objet d'accroître l'effet réseau. Cette composante baptisée : « fenêtre logistique unique », consistait en la création d'une info-structure permettant d'intégrer les autorisations douanières et d'autres autorisations administratives en entrées et sorties des marchandises du pays.

11 plateformes logistiques et deux centres de fret aérien avaient été identifiés, leurs localisations et leurs fonctions précisées. Le rôle de l'état était celui d'un facilitateur laissant au secteur privé le financement et l'exploitation de ces infrastructures.

La crise économique particulièrement sévère que connaît le Portugal a pénalisé la mise en œuvre de ce plan national. Les investissements privés ont été peu nombreux et seules quelques réalisations ont vu le jour, notamment à Porto grâce, entre autres, à de grands groupes de transports portugais comme Patinter et Simoes. Toutefois, les efforts entrepris pour l'informatisation des flux de marchandises portent leurs fruits et la « fenêtre portuaire » sera opérationnelle jusqu'aux usines.

Le rééquilibrage souhaité entre la route et les autres modes terrestres n'est pas encore visible. L'état continue à considérer comme une priorité budgétaire le développement du rail et du maritime.

La position du Portugal au regard de l'indice de performance logistique (LPI) publié par la Banque mondiale en 2014 fait apparaître une situation assez moyenne pour le pays, 3,5 sur une échelle allant de 1 à 5,5. Pour mémoire, la France est à 3,85, l'Espagne à 3,7 et l'Allemagne à 4,3.

Toujours d'après la Banque mondiale, l'indice concernant la qualité des infrastructures portuaires est de 5,2 points pour le Portugal, 5,4 points pour la France, 5,8 points pour l'Espagne et l'Allemagne (indice s'étageant de 1 à 7).

La performance « portuaire » du Portugal est relativement meilleure que celle de sa logistique dans son ensemble.

### 1.2.3. Les infrastructures<sup>4</sup>

#### ***Le réseau routier***

Le réseau routier portugais est classé en quatre catégories de routes :

- Itinéraires principaux,
- Itinéraires complémentaires,
- Routes nationales,
- Routes régionales.

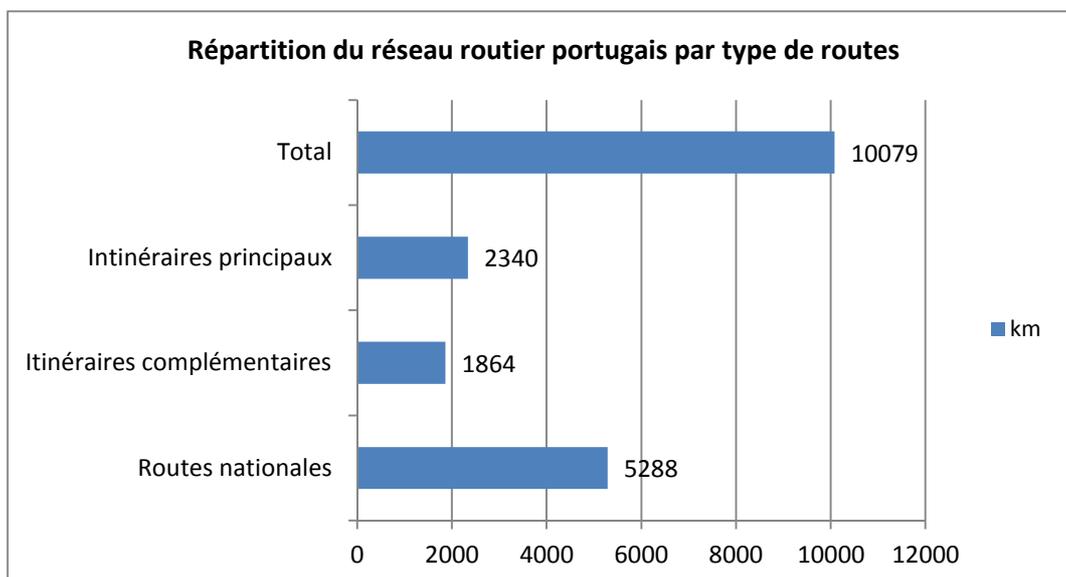
A noter que les autoroutes sont comptabilisées dans les deux premières catégories. Ces dernières ont pour la plupart été gratuites jusqu'en 2012. En effet, longtemps considérées comme un outil de désenclavement

---

<sup>4</sup> Les données contenues dans ce chapitre sur les infrastructures, proviennent pour une large part des statistiques officielles de l'INE (Instituto Nacional de Estatística) : statistiques des transports et des communications 2012, [www.ine.pt](http://www.ine.pt).

par l'Etat, les SCUT, autoroutes « sans frais pour les utilisateurs », avaient été créées en 1997 pour les régions défavorisées. Depuis, les contraintes budgétaires ont obligé le gouvernement à rendre payante une partie du réseau autoroutier (900 kms au 08/2013).

Au 31/12/2012, le réseau routier national se répartissait comme précisé dans le graphique ci-dessous.



La densité du réseau routier est très différente d'une région à l'autre. Les villes de Porto, Lisbonne ou encore Braga ont des densités de réseau supérieures à 300 km/1 000 km<sup>2</sup> (moyenne nationale 155 km/1 000 km<sup>2</sup>) alors qu'exprimées par nombre d'habitants, elles atteignent 0,38 km/habitant à Lisbonne et 0,50 km/habitant à Porto.

### « Estradas de Portugal »

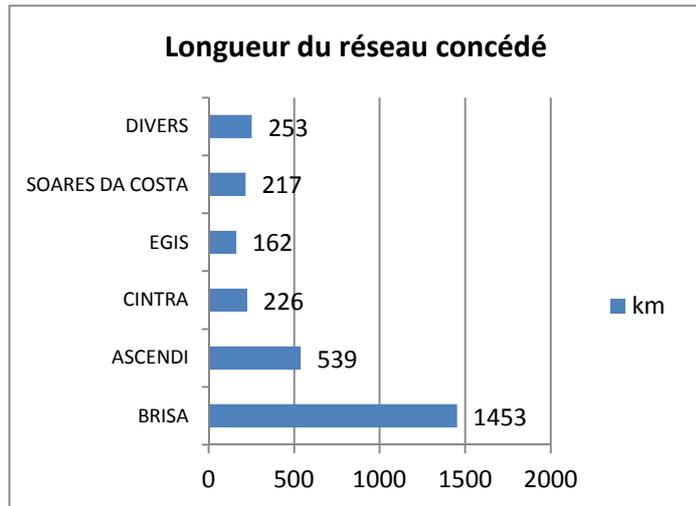
« Estradas de Portugal » (Routes du Portugal) est une société privée à financement public, dépendant du Ministère des finances, qui gère l'ensemble du réseau routier portugais. Dans le cas des concessions d'autoroutes, elle assure le contrôle et le respect du contrat de concession.

Pour le reste du réseau, elle assure le financement, la construction, l'entretien, l'exploitation, l'amélioration des routes.

Cette entreprise vient de la transformation de l'Institut des Routes de Portugal en une entité privée avec laquelle l'Etat a passé un contrat de concession. Par conséquent, en contrepartie de cette concession, l'État verse tous les ans à « Estradas de Portugal », la contribution nationale routière. Celle-ci est financée pour partie par les impôts sur les carburants, à hauteur de 0,064 € par litre d'essence et 0,086 € par litre de gazole.

En tant que société privée, Estradas de Portugal possède sa propre autonomie de gestion, notamment en ce qui concerne la politique de sous-traitance, n'étant pas soumise aux mêmes règles que les instituts publics concernant les appels d'offres.

## Le réseau autoroutier portugais



## Historique

Le réseau autoroutier portugais est relativement récent. L'autoroute Lisbonne-Porto a été terminée en 1991, tandis que l'autoroute Lisbonne-Algarve a été terminée en 2002. Les autorités avaient décidé de structurer l'ensemble du réseau routier le plus important en itinéraires principaux (IP), au nombre de 9, et d'en faire à terme l'équivalent d'un réseau autoroutier. Celui-ci est complété par des itinéraires complémentaires (IC), eux aussi au nombre de 9.

L'opérateur historique BRISA, fondé en 1972 pour gérer les premières autoroutes, n'a été que partiellement privatisé en 1997. Ce n'est donc qu'à partir de cette année-là qu'apparaissent de nouveaux concessionnaires, souvent sur des tronçons secondaires. Cette réalité a amené à un mouvement de consolidation en deux groupes principaux : Brisa et Ascendi.

Entre temps, le développement économique accéléré que le Portugal a connu à la suite de son entrée dans l'Union Européenne en 1986 a conduit à la désertification des zones intérieures (par opposition aux zones littorales) et par conséquent à une augmentation du trafic dans les zones les plus peuplées. La moitié de la population se concentre sur les agglomérations de Lisbonne et de Porto.

Cela a créé des besoins totalement différents de ceux qui étaient prévus, qui ont été corrigés par la duplication de certains tronçons, un nouveau pont sur le Tage, et des autoroutes autour de Lisbonne et Porto.

Néanmoins, afin de développer les zones intérieures, l'Etat a souhaité créer des axes structurants. Cependant, le faible trafic attendu dans certaines de ces zones n'a pas permis d'avoir recours au modèle traditionnel d'utilisateur-payeur. Un autre modèle d'autoroutes appelées SCUT (sans coût pour l'utilisateur) a été imaginé, dans lequel l'Etat paie au concessionnaire un montant prédéfini pour chaque véhicule utilisant ce tronçon. Ces contrats de concessions prévoyaient que la valeur à payer augmenterait progressivement avec les années.

Ces concessions, effectuées au travers de partenariat public-privé, ont rapidement pesé sur le budget de l'État, en partie à cause de l'augmentation naturelle du trafic, mais surtout aux clauses de "progressivités" contenues dans les contrats. Avec la crise de 2008, l'État s'est retrouvé dans l'obligation de faire porter par l'utilisateur le coût des autoroutes. Les contrats de concessions ont dû être renégociés, ceci conduisant à l'introduction de péages sur les anciennes SCUT.

L'introduction de péages sur les SCUTS a provoqué un effondrement du trafic autoroutier et un report de celui-ci sur les routes nationales. En ce qui concerne le transport de marchandises, on estime à 80 % le report sur les nationales.

### ***Le Via Verde - Système de péages***

Il existe deux systèmes de péages au Portugal :

- le système traditionnel appelé « fermé » est un système utilisé sur les anciennes SCUT,
- et les nouvelles concessions, appelées « ouvertes », c'est-à-dire sans barrière, ni automate, ni guichetiers aux péages.

Créé en 2000 par Brisa, le Via Verde est un boîtier qui se pose sur le pare-brise et permet, à l'image du TIS-PL français, le paiement automatique du péage sur des voies réservées sans barrières et sans arrêt.

Le Via Verde est relié au système Multibanco (système de gestion des cartes multi-banques). Il suffit donc d'avoir une carte bancaire pour activer le système. Le montant du péage est prélevé tous les 3 jours environ sur le compte bancaire relié à la carte.

En système ouvert, le portique reconnaît les dispositifs Via Verde. Pour les véhicules non-équipés, le paiement doit être effectué dans la semaine suivant le passage en péage, manuellement auprès d'un organisme agréé (ex : bureau de la Poste). Le dispositif équipe actuellement plus de 3 millions de véhicules et gère jusqu'à 75 % des paiements effectués sur le réseau traditionnel. La fraude est estimée à seulement 0,06 % du total et est combattue par un système de photographie automatique relié au fichier des immatriculations de la Gendarmerie Nationale. De fait, c'est le Trésor Public qui se charge de collecter les impayés. Par conséquent, les péages sont par la suite considérés comme des impayés fiscaux, avec toutes les conséquences liées à ce statut (impossibilité de contester les montants, réversion des impayés fiscaux des entreprises sur les gérants, etc.)

Sur le réseau ouvert (SCUT), les contrôles sont effectués aussi par un système de photographies, sur chaque portique. Le traitement est identique. Les contrôles effectués par des équipes physiques sont pratiquement inexistantes, ce qui fait que la plupart des immatriculations étrangères ne paient pas les SCUT (souvent aussi par méconnaissance du système de péage des SCUTs pour les étrangers, qui implique la location d'un boîtier prépayé).

### ***Les tarifs « Poids Lourds »***

Les tarifs autoroutiers pour poids lourds (classe 4) sont en moyenne de 0,17 €/km et s'appliquent dans les deux systèmes (fermé et ouvert).

Sur certaines autoroutes du système « ouvert » situées dans les régions intérieures du pays, le gouvernement a introduit le concept de discrimination positive pour les entreprises locales qui ont leur siège près de cette autoroute.

Il s'agit d'une exemption du paiement des 10 premiers trajets par mois effectués par un véhicule sur cette autoroute, et d'une réduction de 15 % sur les trajets suivants. Tous les véhicules appartenant à une société (et ce quelle que soit son activité) ont droit à cette mesure, du moment qu'ils utilisent le système Via

Verde. Pour effectuer la demande de « discrimination positive », il suffit d'effectuer une demande auprès de Via Verde en présentant tous les documents prouvant la localisation de l'entreprise, l'exemption-réduction étant appliquée automatiquement.

## **Le Maritime<sup>5</sup>**

Le Portugal a une position stratégique sur la côte Atlantique à l'Ouest de l'Europe et au croisement des routes maritimes Nord/Sud et Est/Ouest. L'industrie portuaire est une priorité budgétaire pour les autorités portugaises.

Le système portuaire portugais dépend du ministère de l'équipement social, et plus précisément du secrétariat d'Etat à l'administration maritime et portuaire. Cette administration a sous sa tutelle plusieurs entités comme :

- Le Conseil national des ports et des affaires maritimes,
- L'institut maritime-portuaire (IMP),
- Cinq administrations portuaires,
- Trois instituts portuaires.

D'autres administrations interviennent également dans la gestion des ports, comme les finances (douanes) et la défense (Capitaineries). Dans les régions autonomes de Madère et des Açores, les autorités portuaires dépendent des gouvernements régionaux.

Le Conseil national assiste le ministère sur les sujets d'ordre stratégique ou de politique maritime, alors que l'IMP intervient plus spécifiquement sur des sujets liés à la planification et à la normalisation. C'est aussi de ce dernier que relève l'inspection du secteur maritime.

Les infrastructures portuaires continentales du Portugal comptent 5 grands ports commerciaux et 4 dits secondaires. A ceux-ci, il convient d'ajouter les deux ports commerciaux de Madère et des Açores.

Ils sont gérés par des administrations ou des instituts portuaires en relative autonomie.

Dans le cadre de la volonté politique de promouvoir et moderniser les activités portuaires, plusieurs projets d'agrandissement ont été engagés comme : les terminaux conteneurs à Leixoes (Porto), les terminaux de vrac liquide sur Aveiro et Setubal. Par ailleurs, il est prévu de construire à moyen terme un terminal portuaire national pour le GNL. Le port de Sines est le plus important du Portugal, un important terminal pour le transbordement de conteneurs (Terminal XXI) a été construit et est exploité par le groupe singapourien PSA Corp.

Les tonnages de marchandises chargées dans les ports nationaux ont été en augmentation en 2012 de + 8,3 % comparé à 2011. Ceci correspond à un tonnage global de 26,5 millions de tonnes. Dans le même temps, les marchandises déchargées, 41,4 millions de tonnes, étaient en recul de 3,7 %.

L'ensemble de l'activité a atteint 67,9 millions de tonnes, dont 56,3 millions de tonnes (83 %) pour l'international. Le tonnage total a donc terminé l'année 2012 en légère hausse (0,9 %). La baisse de la demande intérieure a été compensée par le développement des activités internationales et principalement des échanges intercontinentaux.

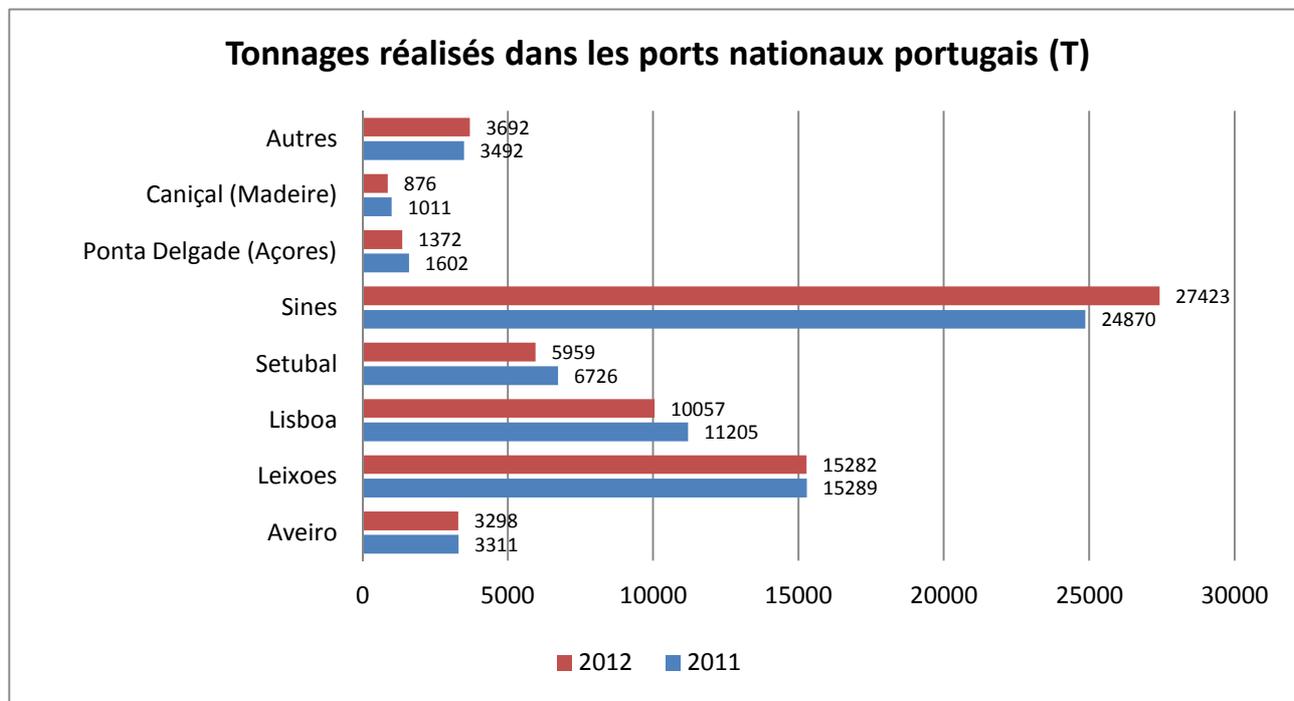
Les volumes chargés ont, pour 61,3 % des cas, une destination intra-communautaire et les volumes déchargés proviennent pour 41,8 % de l'UE.

---

<sup>5</sup> Source : Organisation du système portuaire portugais, L.Martins et J.Cruz de l'Instituto Marítimo-Portuario. [www.imarpro.pt](http://www.imarpro.pt)

Le « vrac liquide », avec 27,5 millions de tonnes, soit 40,5 % des trafics, est de loin la plus grosse activité des ports portugais, suivi des containers dont l'activité ne cesse de croître (+5,6 % par rapport à 2011). Parmi ces marchandises, les hydrocarbures et le charbon atteignent 26,2 % du total.

7 ports nationaux se partagent l'activité. Toutefois, le port de Sines, situé sur la côte Atlantique à 160 kms au sud de Lisbonne, réalise à lui seul plus de 40 % des tonnages enregistrés. Il se situe à la 38<sup>ème</sup> position des ports de l'UE.



## **Le rail**

La gestion des chemins de fer au Portugal est assurée par trois sociétés :

- Rede Ferroviaria Nacional (REFER),
- Comboios de Portugal (CP),
- CP Carga.

La mission de REFER est la construction, l'exploitation et la maintenance du réseau ferré, CP est la structure commerciale passagers et CP Carga, filiale de CP, est l'entité Fret.

Une société a été créée en 2000 afin de développer et gérer le réseau à grande vitesse (Alfa pendulare). Il s'agit de : « Rede Ferroviaria de Alta Velocidade SA (RAVE) » aujourd'hui intégrée à REFER.

## **Les infrastructures ferroviaires**

Le réseau ferré portugais compte 3 619 km de voies dont 2 541 km sont en exploitation. Parmi ces dernières, 2 428 km sont en voie large (1,688 mètre) et 112 km en voie étroite (1 mètre). Le réseau principal quant à lui atteint 1 431 km.

En ligne avec la politique des transports du gouvernement et la priorité donnée au rail et aux ports, REFER a initié un lourd programme d'investissements afin de relier les ports aux centres logistiques nationaux. De plus, une connexion entre le Port de SINES et l'Espagne a été créée.



Le transport ferré de marchandises a connu une baisse de 2,7 % en 2012 et s'est établi à 9,7 millions de tonnes, dont 8,6 millions de tonnes pour le trafic national, soit 89 % du total.

Le développement des trafics internationaux avec l'Europe est pénalisé par les différences d'écartement des voies entre le Portugal et l'Espagne.

Seul 0,65 % des marchandises destinées à l'international et transportées par mode terrestre le sont par le fer.

### **L'aérien<sup>6</sup> :**

Au 31 décembre 2012, « l'Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC) » recensait 38 aéroports civils au Portugal, dont 28 sur le continent. Près de 11 000 personnes sont employées dans les entreprises de transport aérien.. La TAP est la principale compagnie aérienne du pays.

Le trafic international de passagers est de loin le plus important et soutient largement l'ensemble du secteur. En 2012, il représente 72,5 % du total. L'aéroport de Lisbonne accueille 15 millions de passagers par an.

Entre 2004 et 2012, le fret aérien a connu un taux annuel moyen de croissance de l'ordre de 1,4 % pour atteindre 126 500 tonnes en 2012, dont 8 % pour les activités postales. Quatre intégrateurs de transport opèrent sur le Portugal. Il s'agit de DHL, TNT, UPS et FEDEX.

L'aéroport de Lisbonne réalise 65 % du fret aérien portugais. Celui de Porto a connu la plus forte progression. 49 % des trafics sont effectués avec les pays membres de l'UE (espace Schengen) et 12 % avec les régions insulaires (Madère et les Açores). Les échanges avec le Brésil, le Mozambique et l'Angola pèsent pour plus de 20 % des tonnages embarqués.

En conclusion, le fret aérien, bien qu'ayant enregistré une croissance régulière sur la dernière décennie, reste un mode de transport relativement marginal au Portugal. Il est porté par l'international, dont la part

<sup>6</sup> Voir sur ce sujet, l'étude de l'INAC sur l'évolution du transport de fret aérien au Portugal. [www.inac.pt](http://www.inac.pt)

est de 88 % des tonnages (entrées et sorties). Ses destinations principales sont l'UE, les régions insulaires et les anciennes colonies.

### **Transports par gazoducs**

Le réseau national de transport de gaz naturel (RNTGN) était en 2012 de 1 298 km. Les volumes traités ont baissé en 2012 par rapport à 2011, du fait notamment d'une baisse significative des sorties pour la production d'électricité (-44 %), compensée partiellement par une hausse des sorties sur les marchés conventionnels (+5,6 %), l'ensemble s'établissant à -13,6 %. On a aussi assisté à une chute des entrées à SINES alors qu'à Campo Maior, elles augmentaient de 6,9 %.

### **Transports par oléoducs**

Le transport par oléoducs a atteint en 2012 un tonnage de 2,4 millions de tonnes, en légère baisse, -1,1 % comparé à 2011. Ce résultat, bien que moins sévère, s'inscrit dans la tendance constatée les années précédentes où les pertes étaient de -8,2 % en 2009, - 7,3 % en 2010 et -5 % en 2011.

La cause principale de ces baisses répétées est la chute de la demande de super sans plomb 98 (-34,7 % en 2011). Les autres produits pétroliers ont connu eux aussi des baisses approchant les 2 %. Les gaz butane et propane ont également chuté de plus de 4 %. Seul le Jet A1 a enregistré une hausse de 3 %.

## **1.3. Données de cadrage du secteur du TRM en Portugal**

L'Institut National de la statistique (INE) publie chaque année un rapport sur le secteur des transports et des communications. L'édition 10/2013, chiffres 2012 (cf.annexe) apporte un éclairage précis sur la situation des transports en général et sur le TRM en particulier. Toutefois, des écarts existent concernant les performances du transport routier de marchandises entre les chiffres fournis par l'INE d'une part et Eurostat d'autre part. Par souci de cohérence, les tableaux statistiques qui suivront auront comme source les données d'Eurostat.

Le transport de marchandises a fortement chuté en 2012, -21,7 % par rapport à 2011. Ceci s'inscrit dans un contexte baissier européen qui se traduit par une diminution des tonnes transportées de -6,2 % (28 pays). Seul le transport maritime, tiré par l'international (+2,3 %), parvient à maintenir une activité satisfaisante.

Cette forte régression s'explique par la contraction importante de la demande intérieure.

Les données officielles ne sont pas encore disponibles pour 2013, mais il semble toutefois que les résultats soient meilleurs qu'en 2012, année au cours de laquelle le TRM portugais a connu un fort déclin avec -9,7 % de tonnes.kilomètres réalisées.

Les ventes de véhicules commerciaux neufs ont plongé de -52,1 %. Les parcs de camions et de tracteurs routiers ont respectivement baissé de -17,1 % et -15,7 %. La consommation de gazole dans le secteur du TRM a, elle aussi, baissé de -9,2 % par rapport à 2011.

Ces chiffres témoignent de la gravité de la crise économique et financière qui a touché le Portugal.

### **Parts modales des transports terrestres hors oléoducs et gazoducs, 2012**

	milliers de tonnes	millions de t.km	% (t.km)
Route	154 484	32 935	93,2%
Rail	9 701	2 421	6,8%
Voies navigables	0	0	0,0%

Source : Eurostat

La géographie du pays (560 km du nord au sud et près de 220 km d'Est en Ouest) explique pour une large part la domination du mode routier. Le rail est, de plus, pénalisé dans son développement à l'international par les différences d'écart de voie avec l'Espagne.

#### Structure du TRM sous pavillon portugais en 2012

	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Vehicules.km réalisés**
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
<b>TOTAL</b>	<b>154 484</b>	<b>32 935</b>	<b>100%</b>	<b>213</b>	<b>2 174</b>
Transport national	134 485	11 180	33,9%	83	935
Transport international*	19 999	21 754	66,1%	1 088	1 239
dont transport international marchandises chargées au Portugal	7 716	9 498	28,8%	1 231	548
dont transport international marchandises déchargées au Portugal	6 919	7 077	21,5%	1 023	401
dont transport international entre pays tiers	3 086	4 276	13,0%	1 386	237
dont cabotage	2 278	904	2,7%	397	53

Source : Eurostat

\*sur le territoire national et à l'étranger

\*\*chargé

Le transport national réalise 87 % des tonnages transportés et 33,9 % des t.km réalisées. La structure de l'activité, et notamment la place du transport international dans l'activité globale, est relativement comparable à celle de la Pologne et témoigne de la compétitivité du pavillon portugais. Par exemple, le transport effectué entre pays tiers est de 13 % des t.km réalisées par le transport international (Pologne 14 %) et le cabotage 2,7 % (Pologne, 2 %).

Les distances moyennes pour l'international sont importantes. La position du Portugal en Europe et le poids de ses principaux partenaires économiques (Espagne, France, Allemagne) expliquent ces données.

**TRM du pavillon portugais selon la nature du transport, 2012**

	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Kilomètres réalisés**
	milliers de t	millions de t.km	%	km	millions de véhicules.km
<b>Total</b>	<b>154 484</b>	<b>32 935</b>	<b>100%</b>	<b>213</b>	<b>2 174</b>
<b>Compte propre</b>	<b>62 546</b>	<b>5 530</b>	<b>16,8%</b>	<b>88</b>	<b>512</b>
dont transport national	60 014	3 622	11,0%	60	390
dont transport international*	2 532	1 908	5,8%	754	122
dont transport international marchandises chargées au Portugal	967	900	2,7%	931	62
dont transport international marchandises déchargées au Portugal	1 104	766	2,3%	694	44
dont transport international entre pays tiers	145	180	0,5%	1 241	12
dont cabotage	316	62	0,2%	196	4
<b>Compte d'autrui</b>	<b>91 938</b>	<b>27 405</b>	<b>83,2%</b>	<b>298</b>	<b>1 663</b>
dont transport national	74 471	7 559	23,0%	102	546
dont transport international*	17 467	19 847	60,3%	1 136	1 117
dont transport international marchandises chargées au Portugal	6 749	8 597	26,1%	1 274	486
dont transport international marchandises déchargées au Portugal	5 815	6 311	19,2%	1 085	357
dont transport international entre pays tiers	2 942	4 096	12,4%	1 392	225
dont cabotage	1 961	842	2,6%	429	49

Source : Eurostat

\*sur le territoire national et à l'étranger

\*\*chargé

Le transport pour compte propre au Portugal est important et représente plus de 40 % des tonnages transportés. Cette importance diminue relativement si l'on considère les t.km réalisées. La distance moyenne réalisée est, avec 88 km, trois fois moindre que la distance parcourue dans le cadre d'un transport pour compte d'autrui. Le transport pour compte propre correspond à des activités de distribution locales et régionales.

**TRM\* du pavillon portugais selon la nature du transport et la distance en charge en 2012**

	TOTAL	Nature de l'activité	
		Compte Propre	Compte d'autrui
milliers de tonnes			
Total en tonnes	154 485	62 547	91 938
dont			
moins de 50 km	71 350	37 955	33 395
de 50 km à 149 km	38 369	16 224	22 145
de 150 km à 299 km	20 502	5 498	15 004
de 300 km à 499 km	8 914	1 509	7 405
de 500 km à 999 km	6 355	661	5 694
de 1000 km à 1999 km	5 607	418	5 189
2000 km et plus	3 386	279	3 107
millions de t.km			
Total en t.km	31 666	5 171	26 495
dont			
moins de 50 km	1 541	782	759
de 50 km à 149 km	2 904	1 224	1 680
de 150 km à 299 km	3 727	967	2 760
de 300 km à 499 km	2 771	463	2 308
de 500 km à 999 km	4 406	460	3 946
de 1000 km à 1999 km	8 194	584	7 610
2000 km et plus	8 123	691	7 432

Source : Eurostat

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

**Structure du TRM\* du pavillon portugais selon la nature du transport et la distance en charge**

	TOTAL	Nature de l'activité	
		Compte Propre	Compte d'autrui
Total en tonnes	100,0%	100,0%	100,0%
dont			
moins de 50 km	46,2%	60,7%	36,3%
de 50 km à 149 km	24,8%	25,9%	24,1%
de 150 km à 299 km	13,3%	8,8%	16,3%
de 300 km à 499 km	5,8%	2,4%	8,1%
de 500 km à 999 km	4,1%	1,1%	6,2%
de 1000 km à 1999 km	3,6%	0,7%	5,6%
2000 km et plus	2,2%	0,4%	3,4%
Total en t.km	100,0%	100,0%	100,0%
dont			
moins de 50 km	4,9%	15,1%	2,9%
de 50 km à 149 km	9,2%	23,7%	6,3%
de 150 km à 299 km	11,8%	18,7%	10,4%
de 300 km à 499 km	8,8%	9,0%	8,7%
de 500 km à 999 km	13,9%	8,9%	14,9%
de 1000 km à 1999 km	25,9%	11,3%	28,7%
2000 km et plus	25,7%	13,4%	28,1%

Source : Eurostat

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

**Evolution du TRM sous pavillon portugais**

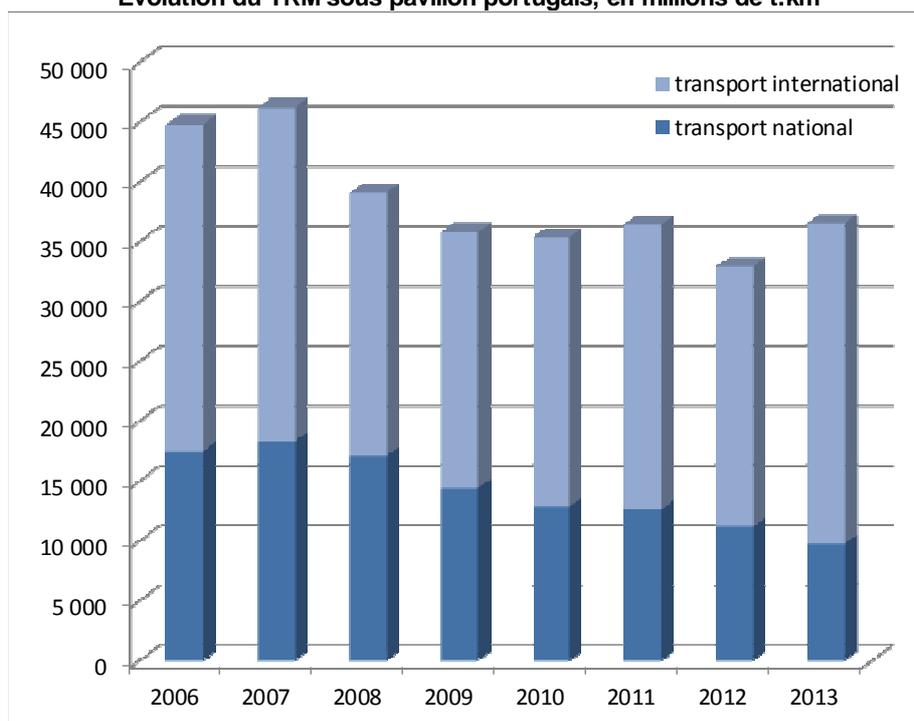
millions de t.km

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>TOTAL</b>	44 835	46 203	39 091	35 808	35 368	36 453	32 935	36 555
transport national	17 540	18 319	17 114	14 424	12 881	12 673	11 180	9 773
transport international	27 295	27 884	21 977	21 384	22 487	23 780	21 754	26 783
dont transport international marchandises chargées au Portugal	11 608	12 242	9 359	9 250	9 644	10 372	9 498	10 059
dont transport international marchandises déchargées au Portugal	11 337	11 126	8 697	8 657	8 234	8 491	7 077	8 669
dont transport international entre pays tiers	3 636	3 589	3 035	2 983	3 956	4 093	4 276	6 865
dont cabotage	714	927	886	494	653	824	904	1 190

Source : Eurostat

\* sur le territoire national et à l'étranger

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



Taux de croissance annuel moyen du transport national : -8,02 %  
 Taux de croissance annuel moyen du transport international : -0,3 %

Source : Eurostat

Les tonnes.kilomètres transportées sous pavillon portugais ont chuté de 26,5 % entre 2006 et 2012, cette chute étant encore plus remarquable pour le transport national qui enregistre une diminution de 36,5 %.

Ces baisses impactent plus fortement les marchandises déchargées au Portugal que celles chargées au Portugal. Ceci s'explique en partie par la baisse de la consommation intérieure.

**TRM du pavillon portugais\* selon la nature de l'activité et la classe de charge utile (CU), en 2012**

	TOTAL	Nature de l'activité	
		Compte Propre	Compte d'autrui
millions de t.km			
Total en tonnes.kilomètres	32 935	5 530	27 405
dont			
3,5t ou moins	124	89	35
de 3,6t à 9,5t	889	487	402
de 9,6t à 15,5t	1 275	587	688
de 15,6t à 20,5t	1 236	427	809
de 20,6t à 25,5t	13 145	1 597	11 548
de 25,6t à 30,5t	15 374	2 267	13 107
plus de 30,5t	893	77	816
%			
Structure	100%	100%	100%
dont			
moins de 50 km	0,4%	1,6%	0,1%
de 50 km à 149 km	2,7%	8,8%	1,5%
de 150 km à 299 km	3,9%	10,6%	2,5%
de 300 km à 499 km	3,8%	7,7%	3,0%
de 500 km à 999 km	39,9%	28,9%	42,1%
de 1000 km à 1999 km	46,7%	41,0%	47,8%
2000 km et plus	2,7%	1,4%	3,0%

Source : Eurostat

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

Il est intéressant de constater que l'activité de cabotage des transporteurs portugais a très bien résisté durant cette période et a, malgré deux années pénibles (2009 et 2010), retrouvé les niveaux de 2007.

Par ailleurs, le taux de pénétration du cabotage au Portugal est très faible, sa situation géographique et la compétitivité des entreprises portugaises expliquant ce fait.

### Parc de véhicules selon la charge utile\*, 2012

Porteurs	1 223 877
dont	
porteurs de charge utile inférieure à 1 tonne	1 568
porteurs de charge utile de 1 000 kg – 1 499 kg	187 909
porteurs de charge utile de 1 500 kg – 2 999 kg	781 873
porteurs de charge utile de 3 000 kg – 4 999 kg	201 656
porteurs de charge utile de 5 000 kg – 6 999 kg	8 040
porteurs de charge utile de 7 000 kg – 9 999 kg	9 672
porteurs de charge utile de 10 000 kg – 14 999 kg	7 408
porteurs de charge utile de 15 000 kg et plus	25 751
Tracteurs	34 009

Source : Eurostat

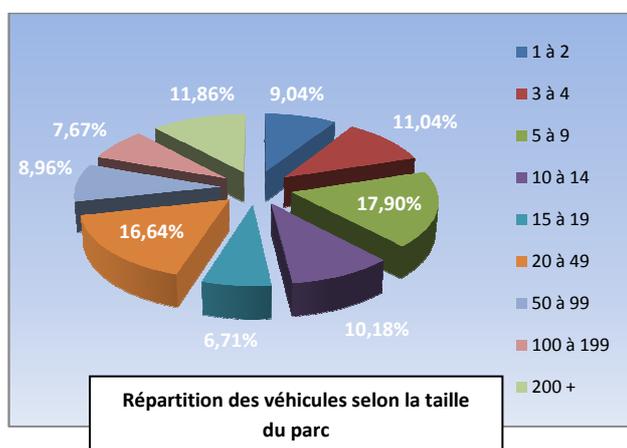
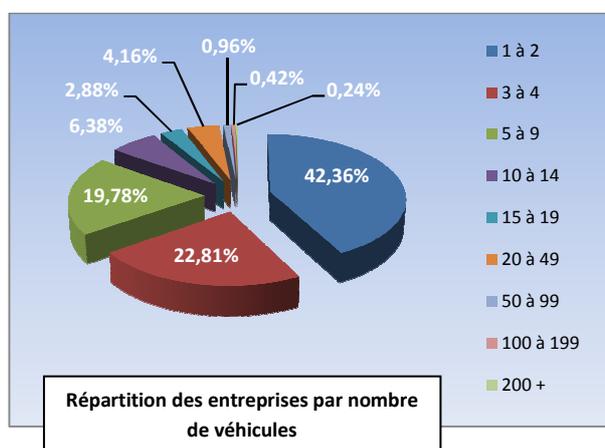
\*Nombre total de véhicules exploités pour compte propre et pour compte d'autrui

### Répartition des entreprises du TRM au Portugal selon la taille de la flotte et la nature des licences, 2012

Catégories (taille de la flotte)	Nombre d'entreprise	Nombre total des véhicules	Licence internationale	Licence Nationale
1 à 2 véhicules	3 319	5 090	3 298	1 792
3 à 4 véhicules	1 787	6 215	4 258	1 957
5 à 9 véhicules	1 550	10 079	7 501	2 578
10 à 14 véhicules	500	5 733	4 346	1 387
15 à 19 véhicules	226	3 780	2 941	839
20 à 49 véhicules	326	9 369	8 040	1 329
50 à 99 véhicules	75	5 045	4 338	707
100 à 199 véhicules	33	4 316	3 436	880
200 véhicules et plus	19	6 678	6 211	467
<b>TOTAL</b>	<b>7 835</b>	<b>56 305</b>	<b>44 369</b>	<b>11 936</b>

Source : IMT

Le TRM portugais est un secteur d'activité très atomisé, où 85 % des entreprises ont moins de 10 véhicules. L'activité est fortement tournée vers l'international.



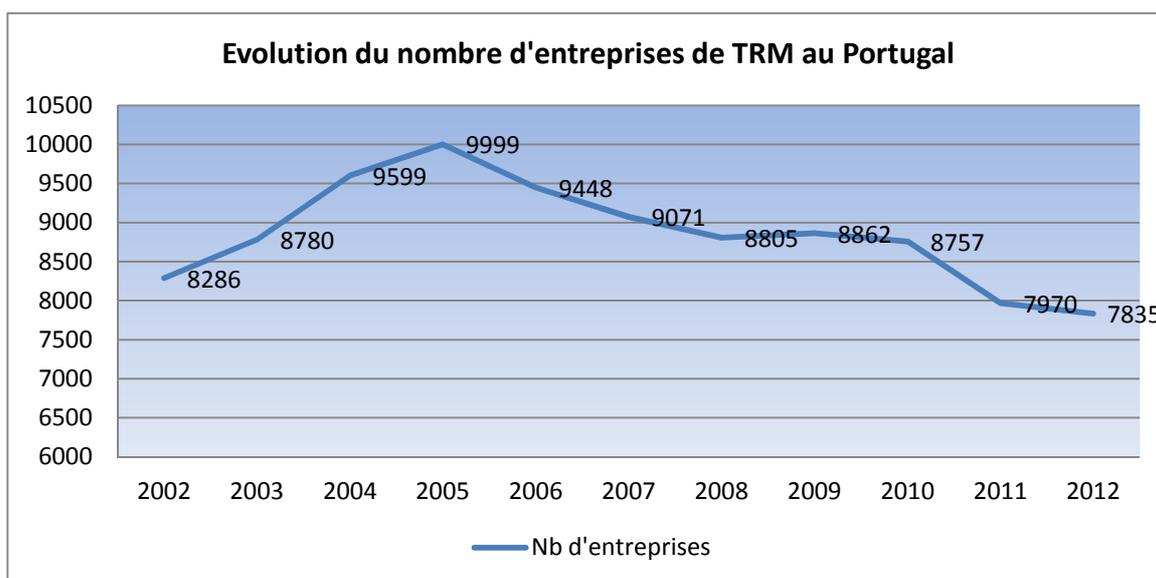
42 % des entreprises ont moins de trois véhicules. A l’opposé, seules 19 entreprises ont un parc supérieur à 200 véhicules et comptent pour près de 12 % du parc total.

#### Répartition des entreprises selon leur activité principale, 2012

Taille de la flotte	Transport International				Transport National	
	Nombre d'entreprises	Nombre de véhicules	Licences internationales	Licences Nationales	Nombre d'entreprises	Nombre de véhicules
1 à 2 véhicules	2 203	3 256	3 002	254	1 114	1 542
3 à 4 véhicules	1 249	4 270	4 162	108	541	1 854
5 à 9 véhicules	1 169	7 548	7 414	134	385	2 458
10 à 14 véhicules	391	4 514	4 413	101	109	1 286
15 à 19 véhicules	180	2 982	2 918	64	47	775
20 à 49 véhicules	287	8 197	7 917	280	40	1 131
50 à 99 véhicules	66	4 507	4 435	72	9	635
100 à 199 véhicules	26	3 485	3 485	-	6	880
200 véhicules et plus	18	6 432	6 432	-	1	467
<b>TOTAL</b>	<b>5 589</b>	<b>45 191</b>	<b>44 178</b>	<b>1 013</b>	<b>2 252</b>	<b>11 028</b>

Source : IMT

Les entreprises du TRM portugais sont fortement tournées vers l’international et cette tendance croît avec la taille de l’entreprise.



Source : IMT

L’analyse de ce graphique doit être effectuée à la lumière des particularités de la législation portugaise. La loi permet en effet de suspendre, de façon définitive ou non, l’activité d’une société (avec un effet pratique au niveau de l’activité et de la situation fiscale, mais pas d’un point de vue juridique). Par la suite, la dissolution de l’entreprise doit être effectuée dans un délai de 2 ans. Techniquement, c’est à cette date que la fermeture d’entreprise est effectivement enregistrée. Par conséquent, le pic de dissolution de 2005 provient en partie des années 2003 et 2004, de même que celui de 2009 provient des années 2007 et 2008.

En 2012, le nombre d’entreprises est inférieur à celui de 2002. La chute entre les deux extrêmes (2005 vs 2012) a été de 22 % et de 14 % depuis le début de la crise en 2007.

### Principales entreprises de TRM au Portugal

Entreprise de transport	Classement 2012 Tous secteurs confondus	CA (€)
Vasp	130	188 796 000
Luís Simões	216	120 119 000
Doctrans	239	112 537 000
Schenker Transitários	296	94 794 000
Barraqueiro Transportes	486	61 684 000
Transinsular	489	61 140 000

### Chiffres clés sur l'emploi dans le TRM au Portugal, 2011

Nombre d'entreprises	9 220
CA – millions €	5 003
Coûts du personnel salarié– millions €	1 147
dont salaires et traitements - millions € (a)	933
dont charges sociales - millions € (b)	214
Taux de charges patronales apparent (b/a)	22,9%
Nombre de personnes occupées	64 833
dont personnes occupées non-rémunérées	1 636
dont salariés	63 197
part des salariés dans l'effectif total	97,5%
Nombre moyen de personnes occupées par entreprise	7,0
Coût moyen du personnel salarié en €	18 150
Valeur Ajoutée par salarié en €	23 200
CA par personne occupée en €	77 200
Investissement par personne occupée en €	6 400

Source : Eurostat

## 2. Présentation spécifique du transport routier de marchandises au Portugal

### 2.1. Organisation du secteur

#### 2.1.1. Les différents intervenants du secteur

##### ***Les administrations de tutelles***

##### **IMT-IP (Institut pour la Mobilité et les Transports terrestres - Instituto Publico)**

L'IMT-IP est rattaché au Ministère de l'Economie. Suite à la restructuration intervenue depuis 2012, l'IMT-IP a vu son rôle considérablement élargi. Sa mission consiste dorénavant à :

- contrôler, coordonner et planifier les activités liées aux transports terrestres,
- réglementer et superviser le développement, la maintenance, l'exploitation et la gestion des infrastructures routières,
- réglementer et superviser l'activité économique des ports de commerce et le secteur du transport maritime et fluvial.

L'Institut de la Mobilité et des Transports a un rôle central dans le domaine des transports routiers de marchandises. Parmi ses missions, la délivrance des licences de transports, la formations aux métiers des transports à travers la DSFC (Direction des Services de Formation et de Certification), l'organisation et la délivrance des permis de conduire, le contrôle technique (inclus les chronotachygraphes).

##### **Ministère du Travail et de la Sécurité sociale**

Il s'assure, entre autre, du respect des conditions et de la législation du travail dans les entreprises, et notamment pour le secteur des transports, des temps de conduite et de repos. Ce dernier point est géré par l'Autorité pour les Conditions de Travail (ACT).

##### **L'ACT (Autorité des conditions de travail)**

Elle est chargée, dans le cadre du transport routier, du contrôle auprès des entreprises de transport et du respect des normes sur le temps de travail des chauffeurs. Ses contrôles sont effectués par des inspecteurs qui visitent les entreprises, de manière aléatoire ou suite à des plaintes. Les amendes résultant des contrôles sur le temps de travail effectués sur la route par la GNR et la PSP sont gérées par l'ACT. Cet organisme est partie prenante dans tous les procès concernant le temps de travail des chauffeurs.

##### **Ministère de l'administration interne (Ministère de l'intérieur)**

Il a la responsabilité des contrôles routiers à travers la GNR (Guarda Nacional Republicana) et la PSP (Policia de Segurança Pública Portuguesa).

##### **Ministère des finances**

Il a les prérogatives généralement attachées aux ministères des finances et administre les impôts et les douanes.

## **ANSR - sécurité routière**

L'ANSR (autorité nationale pour la sécurité routière) est responsable des actions de prévention de sécurité routière. Ses principales attributions sont les inspections de la signalisation routière, les actions de formations sur la sécurité routière, la compilation de données statistiques sur la sinistralité et les contrôles techniques effectués sur les appareils de mesure tels que radars et tests d'alcoolémie. L'ANSR gère également l'encaissement des amendes et leur affectation.

## ***Les représentations professionnelles et syndicales***

### **ANTRAM (Associação Nacional de TRANsportadores publicos rodovarios de Mercadorias)**

Elle est la principale organisation patronale du secteur. Elle regroupe plus de 3 000 entreprises qui ont un statut d'actionnaires adhérents.

La mission principale d'ANTRAM est la défense des intérêts de ses adhérents et leur représentation dans les organismes paritaires. ANTRAM, à travers son école, est aussi très impliquée dans la dispense de formations, attestations de capacité, gestion, ventes.

ANTRAM apporte également à ses adhérents une assistance dans les domaines juridique et documentaires.

### **ANTP (Associação Nacional dos Transportes Portugais)**

L'ANTP est la deuxième association de transporteurs du Portugal. Elle a été créée lors de la grève de juillet 2008, et résulte de désaccords survenus au sein d'ANTRAM sur les résultats des négociations avec le gouvernement. Moins présente qu'ANTRAM dans les organismes paritaires, elle rassemble surtout les entreprises de tailles petites et moyennes. En revanche, elle a développé un réseau commercial très actif.

### **FESTRU (Federação dos Sindicatos dos Transportes Rodoviários e Urbanos)**

Egalement appelée FECTRANS, FESTRU représente les intérêts des salariés du secteur des transports. Elle négocie avec ANTRAM les termes de la convention collective du travail. Elle est affiliée à la CGTP (Confédération générale des travailleurs portugais) et fédère des syndicats de salariés comme le STRUP.

## **2.1.2. Comment créer une entreprise au PORTUGAL <sup>7</sup>**

### ***Le cadre juridique et les formes d'entreprises***

Le code des sociétés commerciales portugais prévoit plusieurs formes de sociétés, dont les plus répandues sont la *Sociedade por quotas (Lda)* et la *Sociedade Anonima (SA)*. La Lda est la plus utilisée par les PME, la SA par les sociétés de taille plus importante. Nous reprendrons ci-dessous les principales formes de sociétés en vigueur au Portugal.

#### **Les entreprises individuelles :**

- *Empresa em Nome Individual (ENI)*, entreprise individuelle gérée par une seule personne, il y a confusion entre les patrimoines personnels et professionnels, le risque est illimité.

---

<sup>7</sup> Ces informations sont consultables sur le site du ministère des affaires étrangères français : [http : diplomatie.gouv.fr](http://diplomatie.gouv.fr) ainsi que sur le site du RNPC [www.dgrn.mj.pt](http://www.dgrn.mj.pt)

- *Empresa Individual de Responsabilidade Limitada (EIRL)*, traduite comme EURL en français, elle n'a pourtant pas d'équivalent en France. Il ne faut pas la confondre avec la SUQ (voir ci-dessous). Il s'agit d'une entreprise individuelle constituée par acte notarié. Un capital minimum de 5 000 € est requis. Les biens personnels du dirigeant sont protégés. Cette structure peut être transformée à tout moment en SUQ (voir ci-dessous) .

### Les sociétés par actions :

- *La sociedade por quotas de responsabilidade limitada (Lda)* est une société à responsabilité limitée de type Sarl en France. C'est de loin la plus répandue au Portugal.
  - o Nombre de partenaires et d'associés : 2 associés minimum.
  - o Capital minimum : 1 €.
  - o Responsabilité des associés : limitée au montant des apports.
  - o A noter que les « quotas » (quotes-parts) ne sont ni des actions ni des titres.

Il n'est pas obligatoire d'avoir recours à un commissaire aux comptes, sauf si des plafonds de chiffre d'affaires ou de nombre de salariés sont atteints. Néanmoins, toute entreprise doit nommer un expert-comptable, responsable pour toutes les déclarations fournies aux autorités fiscales, et sans lequel il n'est pas possible d'exercer une activité.

- *La Sociedade Unipessoal por Quotas (SUQ)* correspond à l'EURL française. Elle a les mêmes caractéristiques que la Lda mais n'a qu'un seul associé.
- *La Sociedade Anonima de responsabilidade limitada (SA)* est une société anonyme.
  - o Nombre de partenaires et d'associés : 5 associés minimum, qui peuvent être étrangers et non-résidents.
  - o Capital minimum: 50 000 € de capital minimum entièrement souscrit avec obligation d'en libérer au moins 30 %.
  - o Responsabilité des associés : la responsabilité est limitée à la valeur des actions souscrites par chaque associé.

Les modalités de gouvernance sont classiques. On y retrouve soit une structure avec Conseil d'administration et Conseil de surveillance, soit une direction générale contrôlée par un organe baptisé Conseil général (*Conselho geral*) et un commissaire aux comptes. Il est obligatoire de nommer un conseiller fiscal.

- *La Sociedade em Nome Colectivo* correspond en droit français à la société en nom collectif.
  - o Nombre de partenaires et d'associés : 2 associés au minimum.
  - o Pas de capital minimum.
  - o Responsabilité des associés : Solidaire et illimitée vis-à-vis des tiers.

- *La Sociedade em Comandita* est une société en commandite.
  - o Nombre de partenaires et d'associés : 2 associés au minimum, dont les associés commandités et les associés commanditaires.
  - o Pas de capital minimum.
  - o Responsabilité des associés : la responsabilité est illimitée pour les commandités, et limitée au montant des apports pour les commanditaires.

On mentionnera également le Consortium, qui est l'association de deux ou plusieurs personnes physiques ou morales, exerçant déjà une activité économique dans le but d'atteindre un objectif commun.

Enfin, les notions de bureau de liaison et de succursale viennent compléter ce descriptif, mais ne sont pas à proprement parler des entreprises.

### ***Les démarches administratives pour la création d'une entreprise***

La création d'une entreprise individuelle nécessite :

- d'effectuer une demande d'admissibilité au « Registro Nacional de Pessoas Colectivas »(RNPC) seulement si l'entrepreneur souhaite donner à son entreprise un nom différent du sien,
- de déposer une déclaration de début d'activité au centre des impôts,
- de s'enregistrer au registre du commerce (Conservatoria do Registro Comercial),
- de communiquer l'adresse de l'entreprise, le secteur d'activité et le nombre d'employés à l'IDICT (Instituto de Desenvolvimento e Inspeção de Trabalho) avant le démarrage d'activité,
- d'inscrire l'entreprise et son dirigeant auprès du CRSS (Centro Regional de Segurança Social).

La création d'une société par actions impose :

- d'ouvrir un compte bancaire au nom de la société en création et d'y déposer le total des montants souscrits en numéraire avant la fin de l'année civile en cours,
- de faire rédiger par un notaire les statuts de la société,
- de demander un titre provisoire de personne morale auprès du RNPC (voir ci-dessus),
- de déposer une déclaration de début d'activité au centre des impôts,
- d'enregistrer l'entreprise au registre de commerce dans les 90 jours suivant la rédaction des statuts,
- de publier les statuts au journal Officiel (Diário da Republica),
- de communiquer l'adresse de l'entreprise, le secteur d'activité et le nombre d'employés à l'IDICT (Instituto de Desenvolvimento e Inspeção de Trabalho) avant le démarrage d'activité,
- d'inscrire l'entreprise et son dirigeant auprès du CRSS (Centro Regional de Segurança Social).

Une carte d'identité NIPC (Numéro d'Identification des Personnes Collectives) émise par le RNPC sera remise à l'entreprise avec son numéro d'enregistrement au centre des impôts (qui est en fait le numéro de TVA) et son numéro de Sécurité Sociale.

Toutes les démarches peuvent être centralisées dans un centre de formalités des entreprises et sont alors effectuées par voie électronique, avec effet immédiat. Dans la mesure où il n'y a pas de spécificités (voir ci-

dessous) et que le dossier de création est complet, il suffira d'une heure pour ouvrir une entreprise, y compris la publication au journal officiel.

Il faut néanmoins compter sur les délais supplémentaires suivants :

- 3 jours si on désire un nom spécifique (pour éviter ce délai, on peut choisir soit le nom de l'actionnaire majoritaire, soit un nom prédéfini sur une liste de noms déjà publiés),
- 1 jour si on veut faire approuver des statuts spécifiques (en dehors d'une liste de statuts pré-établis),
- 5 jours pour que l'activité soit réellement ouverte, le fisc vérifiant par courrier l'existence de l'adresse de la société.

### **Les droits d'enregistrement**

Les coûts relatifs à la constitution d'une entreprise au Portugal s'élèvent à environ 2 000 €. Ils comprennent :

- le certificat d'admissibilité,
- les frais d'actes notariés,
- l'immatriculation au CRC (registre de commerce),
- l'enregistrement des statuts au RNPC,
- la publication au journal officiel.

Cela ne comprend pas l'éventuel recours à un avocat dont les honoraires s'ajouteront à ce montant.

Les droits d'enregistrement sont de 380 €, plus un pourcentage du capital social (environ 0,75 %) jusqu'à 50 000 €. Si le capital social est constitué de participations sociales, d'immeubles ou autres biens, des frais supplémentaires devront être pris en compte.

Les aides à l'investissement ont toutes été récemment supprimées.

### **2.1.3. La création d'une entreprise dans le secteur du TRM**

#### **La création d'une entreprise de transport routier de marchandises au Portugal**

Rappel des principaux textes en vigueur applicables aux entreprises :

<b>Objet</b>	<b>Textes *</b>	<b>domaines</b>
Accès à la profession	Règlement UE n. 1071/2209 D.D. n. 291/2011 Art.11 DL n.5/12 conv.L.n.35/12 DL.257/2007 Portaria 1017/2009 DL 136/2009	- Capacité d'exercice
Accès au marché	Règlement de l'UE n. 1072/2009 Art.2 c 227 L N. 244/2007  DL 257/2007 DL 138/2008 Deliberação 1065/2012	- Condition de cabotage - Parc de véhicules minimum pour la création d'une nouvelle entreprise de transport

\*« Portaria » (Ordonnance d'application) ou de « Deliberação » Délibérations.

## **Accès à la profession**

Les conditions d'accès à la profession de transporteur routier de marchandises au Portugal 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,
- satisfaire aux critères d'honorabilité,
- avoir la capacité financière appropriée,
- avoir la capacité professionnelle requise.

La loi portugaise (Décret de Loi n.º 257/2007, du 16 juillet, modifié par le Décret de Loi n.º 137/2008, du 21 de juillet et par le Décret de Loi n.º 136/2009, du 5 juin) prévoit 3 critères pour l'accès à la profession :

- 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 condamnations infligées pour des manquements à la législation (horaires de travail, non-respect des règles de protection de l'environnement etc...)
- 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 (dans ce cas, le nombre d'entreprises est actuellement limité à 3). Le certificat est délivré par l'IMT aux personnes ayant suivi une action de 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 minimum à acquérir pour accéder à la profession (droit civil, commercial, fiscal, gestion commerciale, normes techniques et de sécurité, etc.). Les examens sont organisés par l'IMT. L'IMT valide également les organismes qui forment les candidats à la capacité professionnelle, se basant pour cela sur le règlement 1071/2009.
- Capacité financière : l'administration portugaise a introduit une contrainte supplémentaire aux conditions de capacité financière prévues par la réglementation européenne. En effet, le capital social minimum d'une entreprise de transport doit être au moins de 125 000 € lors de sa création. Une garantie bancaire ou une assurance peuvent remplacer ce capital social. Cette contrainte vise à améliorer la santé financière des entreprises du TRM et à éviter une atomisation importante dans le secteur.

Pendant l'exercice de l'activité du TRM, les capitaux propres ne peuvent être inférieurs à 9 000 € pour le premier véhicule et 5 000 € pour chaque véhicule supplémentaire.

En 2012, la loi portugaise a précisé, en application des règlements européens, qu'en plus des éléments ci-dessus, il était obligatoire :

- 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.
- qu'elle soit a minima titulaire d'un contrat de travail si la personne détentrice de la capacité professionnelle dans l'entreprise n'est ni mandataire social, ni actionnaire.

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.

## ***L'accès au marché***

Chaque véhicule doit posséder une licence émise par l'IMT, valable pour 5 ans.

Tous les véhicules (Tracteur + semi-remorque, porteur, fourgon etc..) doivent être achetés neufs jusqu'au moment où leur PTAC global atteint 40T.

Ex : Un transporteur devra, pour s'établir, acheter neuf :

- un ensemble tracteur + semi de 40 tonnes de PTAC ou
- deux porteurs de 20 tonnes ou
- autres véhicules dont le PTAC cumulé atteint 40 tonnes.

Par la suite, il pourra acheter des véhicules d'occasion pour autant que la moyenne d'âge de la flotte soit toujours inférieure à 10 ans, en tenant compte de l'année de première immatriculation.

Les licences sont renouvelées tous les 5 ans. A chaque renouvellement, le transporteur doit prouver que les conditions d'accès au marché et à la profession sont respectées, ainsi que l'inexistence de dettes au fisc et à la Sécurité Sociale. Les véhicules possédant des filtres à particules bénéficient d'un « bonus » de 5 ans.

### **2.1.4 . Le marché du travail des conducteurs portugais**

Dans le cadre de l'étude des coûts de revient des entreprises portugaises, une dizaine d'entre elles ont été visitées. Les résultats concernant les coûts de revient sont présentés dans la partie 3 de cette étude. Néanmoins, les entretiens sont souvent sources d'informations intéressantes qui servent à apporter une approche terrain à cette partie. Ainsi, il ressort des entretiens qui ont été menés auprès d'entreprises de transport portugaises que le recrutement de conducteurs ne présente pas de difficulté majeure. La fidélité des conducteurs à l'entreprise est relativement élevée (7 à 8 ans). Bien que le nombre d'entreprises visitées (10) soit insuffisant pour avoir une valeur purement statistique, il a été constaté qu'un recrutement quasi systématique de conducteurs étrangers, pouvant parfois atteindre la quasi-totalité des effectifs, est tout à fait possible au Portugal.

Les nationalités les plus représentées sont les Roumains et Roumains d'origine moldave (ayant récemment acquis la nationalité roumaine), les Ukrainiens et les Brésiliens. Néanmoins, de la même manière que dans le reste du Portugal, la crise a causé le retour de beaucoup de conducteurs dans leur pays d'origine (notamment les Brésiliens) ou vers d'autres pays de l'UE (les cas des Roumains). A noter, la structure des salaires des conducteurs (près de la moitié de la rémunération étant des primes variables ou frais de déplacement) a fait que leurs rémunérations ont baissé depuis 2009, en moyenne de 25 % (renégociation des primes non-conventionnées et diminution des km parcourus dans le cas de la rémunération proportionnelle à l'activité).

La diminution de l'activité de transport a créé un surplus de l'offre et permis une baisse des rémunérations.

Il est aussi important de noter que depuis 2010, une partie des entreprises sont créées par des travailleurs immigrants, particulièrement d'anciens conducteurs originaires de l'Est de l'Europe.

## ***La formation des conducteurs routiers***

Pour exercer la profession de conducteur, il faut être titulaire du permis de conduire C ou CE et posséder un certificat d'aptitude du conducteur (appelé CAM). Les règles européennes de l'ADR s'appliquent également.

Les centres de formations sont sous l'égide de l'IMT, qui gère également les examens. Tous les conducteurs doivent se soumettre au CAM, à l'exception des chauffeurs travaillant en compte propre. Il existe une disposition transitoire pour les chauffeurs les plus expérimentés, qui ont encore quelques années pour obtenir le CAM.

La durée de la formation est de 140 heures, son coût de 600 € auxquels il faut ajouter 80 € pour les frais de dossier. Il n'existe pas d'examen à proprement parler, mais une validation des acquis. Tous les 5 ans, les conducteurs doivent suivre une formation minimale de 35 heures afin de renouveler leur CAM.

La formation du permis de conduire inclus 20 heures de cours théoriques, et 16h de cours pratiques (mécaniques et conduite). Son coût est de 600 €.

Le permis de conduire doit être renouvelé administrativement tous les 5 ans, à compter du 25<sup>ème</sup> anniversaire du titulaire. A cette occasion, une taxe de 80 € est perçue par l'administration. L'année de ses 50 ans, puis tous les cinq ans, le conducteur devra présenter un certificat médical et subir un test psychotechnique. A partir de 65 ans, le processus se répète tous les 2 ans.

Le permis de conduire poids lourds n'est pas un permis à points. Il ne peut être retiré au conducteur que sur décision d'un juge. La suspension du permis de conduire peut être définitive ou temporaire. Si elle est temporaire, le conducteur retrouve la possibilité de conduire une fois en possession de son permis.

## ***La sous-traitance***

Il n'existe pas de données précises sur la sous-traitance. Quelques grand transporteurs portugais (ex : Transportes Luis Simões, Transportes Figueiredo) y ont systématiquement recours, mais cela reste une exception. La sous-traitance est plutôt le fait des filiales de groupes étrangers installées au Portugal (ND, H. Essers, LKW Walter, Transportes Sésé). Il est fréquent que de petits transporteurs portugais travaillent pour des affréteurs espagnols, principalement basés à Irun, mais là encore, il n'existe aucun chiffre officiel permettant d'évaluer l'importance de ce phénomène.

## 2.2. La fiscalité des entreprises

**Avertissement : Pour des questions de lisibilité, seule la situation fiscale du Portugal continental sera prise en compte dans cette partie.**

### 2.2.1. La fiscalité générale<sup>8</sup>

Les différentes directions de l'administration fiscale portugaise, sont :

- la direction générale des impôts,
- la direction générale des douanes et accises,
- la direction générale des services informatiques.

Elles ont été rassemblées au sein d'un seul et même organisme en 2010 appelé « Autoridade Tributária e Aduaneira » (Autorité des Impôts et Douanes). Cet organisme est le seul en charge de la collecte des impôts, y compris locaux et municipaux. Il se charge par la suite de redistribuer la collecte des impôts aux organismes de gestion publique. Toutes les données sont informatisées, toutes les déclarations fiscales peuvent être faites en ligne.

L'administration fiscale portugaise est rattachée au Ministère des finances.

#### Les impôts directs

- *IRS (impôt sur le revenu)* s'applique aux traitements, salaires et revenus du travail indépendant perçus par les personnes physiques.
- *IRC (impôt sur le bénéfice)* correspond à l'impôt sur les sociétés et organismes commerciaux ou non.

#### Les impôts directs locaux

- *IMT* s'applique aux transferts de biens immobiliers
- *IMI* est un impôt foncier communal

#### Les impôts indirects

- IVA (TVA)
- IS (Imposto de selo)
- IUC (taxe annuelle sur les véhicules- ancienne vignette française)
- ISV (taxe sur les véhicules, payée lors de leur première immatriculation, entre 3 et 4 000 € pour un véhicule type peugeot 305)
- Les différents droits d'accises (boissons, tabac, produits pétroliers)

### 2.2.2. Impôts sur le revenu des personnes physiques

L'IRS (*Imposto sobre o Redimento de Pessoas Singulares*) s'applique sur les revenus de l'année écoulée. Il est calculé à partir d'une déclaration (papier ou électronique) transmise par les contribuables. Le revenu imposable des salariés est obtenu après déduction des cotisations sociales salariales et d'un abattement de 4 104 € (pour l'année 2014) pour les dépenses.

---

<sup>8</sup> Le code des impôts, les règles et tables d'imposition sont disponibles sur le site : <http://info.portaldasfinancas.gov.pt>

Le système de paiement de l'IRS est effectué selon deux procédures :

- le prélèvement à la source, tout au long de l'année,
- le paiement ou restitution du trop-perçu l'année suivante (entre juillet et septembre).

Le prélèvement à la source est effectué par les sociétés. Cela concerne non seulement les revenus du travail des salariés mais aussi les rémunérations versées aux travailleurs indépendants qu'elles emploient et les loyers versés par l'entreprise à des personnes physiques.

Lors du recrutement d'un salarié, l'employeur demandera à l'employé sa situation familiale (marié ou équivalent, célibataire, nombre d'enfants à charge) afin de déterminer la valeur du prélèvement à effectuer (maximum de 44,5 % pour la tranche du salaire supérieure à 25 000 € par mois). Les travailleurs ayant des salaires inférieurs à 590 € sont exemptés de l'impôt.

L'employeur n'est pas tenu de vérifier la situation familiale de l'employé (les cas de fraude sont assez rares). Le salarié peut déclarer une situation familiale non correcte, celle-ci étant rectifiée lors du calcul de l'impôt par les services administratifs.

Lorsque les sociétés utilisent les services de travailleurs indépendants, le principe du prélèvement à la source s'applique également sur les revenus versés à ce travailleur indépendant (les ventes de marchandises sont exemptées). Il en est de même lorsque l'entreprise verse des loyers à des personnes physiques. Les taux qui s'appliquent sont alors de 21,5 % (indépendants) et de 16,5 % (le cas de loyers).

Les institutions financières effectuent aussi un prélèvement à la source sur les revenus du capital de 21,5 %.

Le prélèvement à la source doit être payé à l'ATA jusqu'au 20 du mois suivant sa collecte (de manière globale et sans justificatif). De plus, le 28 février de chaque année, toutes les sociétés doivent envoyer la liste des revenus et des prélèvements par salarié.

Les contribuables reçoivent, au mois de mai, un document pré-rempli avec leur situation débitrice ou créditrice (la plus répandue) au regard du fisc.

Le barème des prélèvements à la source est généralement révisé tous les ans. Le fait, pour une entreprise, de ne pas reverser les prélèvements effectués est un délit grave. Le salarié contribuable de cette entreprise ne peut en être tenu pour responsable.

Barème d'imposition de l'IRS

<b>Revenus imposables annuels</b>	<b>Impôt sur le revenu - taux progressif (14,5 % à 48 %)</b>
Jusqu'à 7 000 €	14,5 %
Tranche entre 7 000 € et 20 000 €	28,5 %
Tranche entre 20 000 € et 40 000 €	37 %
Tranche entre 40 000 € à 80 000 €	45 %
Tranche au-dessus de 80 000 €	48 %
Participation de solidarité additionnelle	+ 3,5 % (sur le montant de l'impôt)
- Tranche de 6 790 € à 80 000 €	+ 2,5 %
- Tranche 80 000 à 250 000 €	+ 5 %
- Tranche > à 250 000 €	

Sources : Portaldaфинансас.gov.pt/PWC Tax guide 2014

Des exonérations et réductions existent pour l'éducation des enfants, des frais de santé, des investissements dans les énergies renouvelables etc...

## 2.2.3. Les impôts et taxes sur les sociétés

### **L'IRC (Imposto sobre o Redimento de pessoas Colectiva)**

Le taux d'imposition sur les profits taxables réalisés par les sociétés domiciliées au Portugal est de 23 %. Un taux réduit de 12,5 % pour 2014, s'applique aux PME sur la première tranche des bénéfices imposables fixée à 15 000 €.

La loi de finance pour 2014 a réduit le taux de l'IRC de deux points et il est envisagé par le gouvernement portugais, si la situation économique le permet, de l'abaisser de deux autres points en 2015 et de deux à quatre points en 2017, ce qui le situerait entre 17 % et 19 %.

L'IRC est dû au 31 juin de l'année suivant l'exercice. Toutefois, les sociétés ayant réalisé des profits payent, trois fois par an, des avances calculées sur le montant d'imposition prévisionnel calculé par l'administration fiscale.

Les sociétés en déficit doivent néanmoins s'acquitter du paiement des impôts suivants (considérés comme IRC) :

- avance sur profits futurs (impôt minimal de 1 000 € par an, payable en 2 fois, et qui augmente en fonction du chiffre d'affaires)
- impôts divers, tels que les dépenses de représentation : gazole, voiture, repas, etc. Le taux appliqué varie entre 5 % et 20 %, en fonction du type et de la valeur de ces dépenses.

#### **La surtaxe municipale**

Elle est de 1,5 % au maximum, et s'applique sur les profits imposables de l'exercice écoulé, avant déductions des pertes éventuelles des années précédentes. Les municipalités peuvent exonérer les sociétés réalisant moins de 150 000 € de CA et certains secteurs d'activité du paiement de cette surtaxe.

#### **La surtaxe (nationale)**

Son taux varie entre 3 % et 7 % en fonction du montant des profits réalisés (voir tableau ci-dessous). Les sociétés réalisant des profits inférieurs à 1 500 000 € en sont exonérées.

#### **Le taux combiné**

Il s'agit du taux maximum, actuellement de 31,5 %, applicable aux entreprises, incluant l'IRC, la surtaxe nationale et la surtaxe municipale.

Les sociétés de capitaux et assimilées ainsi que les établissements commerciaux et non commerciaux, publics ou privés sont soumis à l'impôt sur les sociétés, de même que les sociétés non résidentes pour les bénéfices réalisés au Portugal.

En règle générale, l'année de référence est l'année calendaire.

### **Autres taxes sur les entreprises :**

#### **L'IMT (Imposto Municipal sobre as Transmissões onerosas de imóveis)**

Il s'agit d'une taxe sur les transferts de biens immobiliers. Toutefois cette définition doit être comprise dans une acception assez large (ex : les locations de très long terme). Le taux appliqué sur la valeur du bien varie suivant le type de bien et sa localisation géographique entre 0 % et 10 %. En cas de transmission à titre gratuit, le calcul est effectué sur la valeur patrimoniale du bien.

### ***L'IMI (Imposto Municipal sobre Imoveis)***

C'est un impôt foncier communal, dont les taux varient de 0,4 à 0,8 % de la valeur patrimoniale calculée par l'administration, en fonction de critères obtenus auprès du constructeur ou suite à une contre-expertise mandatée par le propriétaire.

### ***L'IS (Imposto do Selo)***

Il s'agit d'un droit d'enregistrement qui s'applique sur les contrats, les actes notariés et autres occurrences qui ont en commun le fait de ne pas être soumis à la TVA.

### **L'ISV**

Cet impôt sur les véhicules est payé en une seule fois lors de l'immatriculation. Il est calculé en fonction de la cylindrée et des émissions de CO<sub>2</sub>. Les véhicules d'occasions importés bénéficient d'un abattement en fonction de leur âge (allant jusqu'à 52 % pour les véhicules de plus de 5 ans).

Sont exempts d'ISV :

- les véhicules de plus de 3 500 kg,
- les ambulances,
- les véhicules électriques,
- les véhicules légers de transport de marchandise de poids brut inférieur ou égal à 3 500 kg, et ne possédant pas plus de 3 places assises.

### **L'IVA (Imposto sobre o Valor Acrescentado)**

Cette TVA portugaise existe depuis 1986. Son taux standard est, à ce jour, de 23 %. Il existe un taux réduit de 6 % sur certains biens (ex : alimentaires, les médicaments, l'hôtellerie) ainsi qu'un taux intermédiaire de 13 % principalement sur les activités culturelles.

## **2.2.4. La fiscalité spécifique du secteur du TRM**

### ***L'IUC (Imposto Unico de Circulaçao)***

Il s'agit d'une taxe sur tous les véhicules en fonction de leur cylindrée et, pour les véhicules commerciaux, de leurs poids. Il n'y a pas une seconde taxe à l'essieu venant s'ajouter à l'IUC. L'IUC, pour un véhicule articulé à suspension pneumatique de 5 essieux dont la date d'immatriculation est postérieure à 2000, est de 655 €/an.

## Tableau de calcul de l'IUC

(à gauche le nombre d'axes et le PTAC, en haut la date d'immatriculation et le type de suspension)

Escalões de peso bruto (em quilogramas)	Veículos articulados e conjuntos de veículos									
	Ano da 1ª matrícula									
	Até 1990 (inclusivé)		Entre 1991 e 1993		Entre 1994 e 1996		Entre 1997 e 1999		2000 e após	
	suspensão pneumática ou equivalente (1)	Com outro tipo de suspensão	suspensão pneumática ou equivalente (1)	Com outro tipo de suspensão	suspensão pneumática ou equivalente (1)	Com outro tipo de suspensão	suspensão pneumática ou equivalente (1)	Com outro tipo de suspensão	suspensão pneumática ou equivalente (1)	Com outro tipo de suspensão
Taxas anuais (em Euros)		Taxas anuais (em Euros)		Taxas anuais (em Euros)		Taxas anuais (em Euros)		Taxas anuais (em Euros)		
<b>2+1 EIXOS</b>										
12000	185,00	187,00	172,00	174,00	164,00	166,00	158,00	160,00	156,00	159,00
12001 a 17999	258,00	316,00	242,00	294,00	231,00	280,00	223,00	269,00	222,00	267,00
18000 a 24999	341,00	402,00	320,00	374,00	306,00	357,00	296,00	343,00	293,00	340,00
25000 a 25999	370,00	412,00	347,00	384,00	331,00	366,00	320,00	352,00	318,00	349,00
>= 26000	688,00	757,00	646,00	704,00	616,00	672,00	596,00	645,00	591,00	640,00
<b>2+2 EIXOS</b>										
< 23000	256,00	292,00	240,00	272,00	229,00	259,00	221,00	249,00	220,00	247,00
23000 a 25999	329,00	373,00	309,00	347,00	294,00	331,00	285,00	319,00	283,00	315,00
26000 a 30999	627,00	715,00	588,00	665,00	561,00	635,00	543,00	610,00	538,00	605,00
31000 a 32999	678,00	734,00	636,00	683,00	607,00	652,00	587,00	626,00	582,00	621,00
>= 33000	722,00	870,00	678,00	810,00	647,00	773,00	626,00	742,00	621,00	736,00
<b>2+3 EIXOS</b>										
< 36000	639,00	719,00	599,00	669,00	572,00	639,00	554,00	613,00	549,00	609,00
36000 a 37999	705,00	765,00	662,00	717,00	632,00	685,00	611,00	662,00	606,00	657,00
>= 38000	731,00	860,00	685,00	807,00	654,00	770,00	633,00	745,00	628,00	739,00
<b>3+2 EIXOS</b>										
< 36000	638,00	702,00	598,00	653,00	571,00	624,00	552,00	599,00	548,00	594,00
36000 a 37999	653,00	743,00	613,00	692,00	585,00	660,00	566,00	634,00	561,00	629,00
38000 a 39999	654,00	790,00	614,00	735,00	586,00	701,00	567,00	674,00	562,00	666,00
>= 40000	762,00	979,00	715,00	912,00	682,00	870,00	660,00	835,00	655,00	829,00
<b>&gt;= 3+3 EIXOS</b>										
< 36000	592,00	701,00	555,00	652,00	530,00	622,00	513,00	598,00	508,00	593,00
36000 a 37999	698,00	775,00	655,00	721,00	625,00	688,00	605,00	661,00	600,00	655,00
38000 a 39999	705,00	788,00	661,00	733,00	631,00	700,00	610,00	672,00	605,00	667,00
>= 40000	721,00	861,00	678,00	745,00	646,00	711,00	625,00	683,00	619,00	678,00

### Les accises sur le gazole.

Les accises sur le gazole routier ULSD 10ppm sont de 369,40 € par mètre cube (08/2014). Ce taux est inférieur à la TICPE française, toutefois aucune récupération n'est possible.

Le tableau suivant compare le prix du gazole à la pompe en France et au Portugal.

### Comparatif des prix du gazole entre le Portugal et la France

Prix du gazole (semaine 31/2014) * (€/L)	Portugal	France
Prix au litre TTC à la pompe	1,3110	1,3002
Prix HTVA à la pompe	1,0659	1,0835
Prix HTVA après récupération des accises	1.0659	1,0346
Différentiel de prix pour les transporteurs professionnels (avantage France)		0,0313

\* Source : CNR

## **Les péages autoroutiers**

Les tarifs des autoroutes pour les poids lourds (classe 4) sont en moyenne de 0,17 €/kilomètre, que le réseau soit « fermé » ou « ouvert ».

Sur certaines autoroutes du système « ouvert » situées dans les régions intérieures du pays, le gouvernement a introduit le concept de discrimination positive pour les entreprises locales qui ont leur siège près de cette autoroute.

Il s'agit d'une exemption du paiement des 10 premiers trajets mensuels effectués par un véhicule sur cette autoroute, et d'une réduction de 15 % sur les trajets suivants. Tous les véhicules appartenant à une société implantée dans la région concernée (et quelle que soit son activité) ont droit à cette mesure, du moment qu'ils utilisent le système de péage Via Verde.

Pour effectuer la demande de « discrimination positive », il suffit d'effectuer une demande auprès de Via Verde en présentant tous les documents prouvant la localisation de l'entreprise, l'exemption-réduction étant appliquée automatiquement.

## **2.3. La réglementation sociale**

### **2.3.1. La réglementation générale du travail et les contrats de travail**

#### ***Droit du travail***

Les droits et obligations des salariés et des employeurs portugais sont régis par le code du travail. La réforme de 2012 a profondément modifié la réglementation du travail en la rapprochant de celle en vigueur dans d'autres pays européens.

Le 11 mai 2012, le parlement portugais a définitivement adopté une réforme du code du travail destinée à relancer l'activité économique au Portugal, en apportant plus de souplesse dans les entreprises. Cette réforme s'inscrit dans le projet gouvernemental connu sous l'appellation de « Compromis pour la Croissance, la Compétitivité et l'Emploi ».

Les principales modifications sont les suivantes :

- les procédures de licenciement sont assouplies et leur coût réduit,
- le nombre de jours fériés est ramené à dix jours au lieu de quatorze précédemment,
- les entreprises peuvent désormais imposer la prise de jours fériés entre, par exemple, un week-end et un jour férié,
- une compte d'heures supplémentaires (150 heures maximum par an) permettra de porter la journée de travail à 10 h et la semaine à 50 heures, ceci dans la limite des maximums autorisés par les textes européens,
- dans certains cas spécifiques, la rémunération des heures supplémentaires au-delà de ces 150 heures a été ramenée à 50 % de majoration.

Les règles de rémunération des heures supplémentaires seront reprises en détail dans le chapitre sur la rémunération des conducteurs.

Des conventions collectives propres aux différents secteurs d'activité viennent compléter la réglementation générale. La convention collective de l'industrie du transport routier signée par ANTRAM et FSTRU a été actualisée en février 2002.

## Synthèse des principales dispositions

Age minimum légal pour travailler	16 ans
Durée légale du travail	40 heures hebdomadaires mais 50 heures possibles dans le cadre des quotas d'heures supp.( voir ci-dessus)
Heures supplémentaires/an	Max. 175 h pour les PME et 150 h pour les grandes entreprises
Jours chômés	Samedi et Dimanche
Durée des congés	22 jours ouvrables/an
Nombre de jours fériés	9 jours nationaux + 1 jour municipal
Age légal de départ à la retraite	65 ans
Salaire minimum (01/10/2014)	505 € sur 14 mois soit 565,83 € sur 12 mois

## ***Le contrat de travail***

Le contrat de travail est défini par l'article 11 du nouveau code du travail portugais comme « un contrat par lequel une personne s'oblige, moyennant rétribution, à travailler pour une ou plusieurs personnes au sein de leur organisation et sous leur autorité. »

On retrouve dans le droit du travail portugais les grands types de contrats de travail en vigueur dans la plupart des pays européens, à savoir, le contrat à durée indéterminée (CDI), le contrat à durée déterminée (CDD), le contrat temporaire (intérim), le contrat à temps partiel. De plus, un contrat baptisé « Recibos Verdes » s'apparente à un statut d'auto-entrepreneur, souvent utilisé de manière abusive.

Le CDD (CTC- Contrato a Termo Certo) peut être renouvelé trois fois mais sa durée maximale cumulée est de trois ans. Exceptionnellement, et à condition que le contrat ne dépasse pas la date butoir de décembre 2016, la possibilité est donnée aux employeurs de renouveler deux fois le CDD sans que la durée totale maximale n'excède quatre ans. Dans les faits, le CDD est souvent utilisé comme période d'essai avant la conclusion d'un CDI dont les périodes d'essai sont comprises entre trois et six mois.

Le contrat de travail temporaire et le contrat à temps partiel ne présentent pas de spécificités remarquables.

Le statut de «Recibos Verde» est proche de la notion d'auto-entrepreneur. Il n'existe aucun contrat de travail. La personne embauchée dans ce cadre émet un reçu chaque fin de mois en échange de sa rémunération. Cette dernière acquitte les cotisations sociales. Il peut être mis fin à tout moment et sans préavis à ce type de contrat. Toutefois, afin de lutter contre le salariat déguisé, l'employeur représentant plus de 80 % des sommes versées à un « Recibos Verde » se verra contraint, l'année suivante, de verser à la sécurité sociale 5 % des sommes totales perçues par l'employé.

## 2.3.2. Les charges sociales<sup>9</sup>

Le calcul des cotisations sociales au Portugal repose sur deux taux uniques ; l'un pour les employeurs, l'autre pour les salariés. Les cotisations sont versées sur la totalité du salaire. Elles servent au financement des assurances invalidité, vieillesse et survivants, accidents du travail et maladies professionnelles, et couvrent une partie des assurances maladie-maternité (prestations en espèces) et chômage. Les prestations en nature de l'assurance maladie-maternité et les prestations familiales sont financées par l'impôt.

### **Cotisations patronales et salariales**

Activités salariées : taux de cotisation au 1er janvier 2014		
Branches	Employeur	Salarié
Maladie-maternité (prestations en espèces), invalidité, vieillesse, survivants, maladies professionnelles et chômage	23,75 %	11 %
Accidents du travail, assurance privée obligatoire (le TRM est considéré comme un métier à risque)	en fonction des risques	

Sources : Cleiss

La protection en matière d'accidents du travail incombe à l'employeur, qui doit s'assurer auprès d'une compagnie d'assurance privée agréée. Le montant de la prime d'assurance dépend de la nature de l'activité et du degré du risque. Le TRM est considéré comme étant un secteur avec un risque d'accident élevé. Certaines entreprises interrogées ont indiqué un taux de près de 4,7 % d'assurance pour les accidents de travail des conducteurs.

### **Recouvrement**

L'employeur est responsable du paiement mensuel des cotisations patronales et salariales. Il doit porter à la connaissance des services de l'*Instituto da Segurança Social I.P.* dont il dépend ou via [www.seg-social.pt](http://www.seg-social.pt), le début d'activité ou la cessation d'activité de ses salariés.

Les cotisations sont versées via le service *Segurança Social Direta* ou directement auprès du centre de district de l'institut de sécurité sociale dont dépend l'assuré (*instituição de Segurança Social competente*).

## 2.3.3. La réglementation applicable au TRM

S'ajoutent à la réglementation européenne sur les transports de marchandises :

- la législation nationale (textes de l'UE ayant été transposés dans la loi portugaise),
- la convention collective.

<sup>9</sup> D'après le Cleis

## Rappel des principaux textes en vigueur applicables aux conducteurs

Objets visés dans la législation	Textes européens	Textes de transposition dans la législation portugaise
Temps de conduite, de repos et chronotachygraphe digital	Règlement UE n. 561/2006 Règlement UE n.581/2010 Directive UE n.22/2006	- Portaria 44/2012 - Portaria 222/2008 - DL 27/2010
Horaires de travail des conducteurs	Directive UE n. 15/2002	- DL 117/2012
Classification des risques	Directive UE n. 22/2006	- DL 27/2010
Qualification des conducteurs	Directive UE n. 509/2003	- DR 15/2003 - DR 5/2006 - DR 43/2007

### ***La convention collective***

La convention collective en vigueur pour le transport routier de marchandise a été signée le 8 mars 1980 entre Antram et la FESTRU (collectif de syndicats représentatifs du secteur routier, actuellement FECTRANS), et par la suite plusieurs fois modifiée. Certaines clauses sont néanmoins totalement inusitées (comme les classifications professionnelles, avec certaines catégories qui n'existent plus, la proportion de mécaniciens en fonction du nombre de chauffeurs, l'obligation d'informer les travailleurs sur les conditions météorologiques à l'étranger pour les chauffeurs). Certaines clauses sont également illégales au vu des lois actuelles (impossibilité de transférer le siège de l'entreprise dans un rayon supérieur à 2km, ou le nombre de jours fériés).

La convention englobe tous les travailleurs du secteur des transports (y compris les travailleurs affectés aux entrepôts ou bureaux).

Les principales caractéristiques de cette convention :

- Institution d'un salaire minimum, de la clause 74 et de la prime TIR,
- Limite de la période d'essai à 15 jours,
- Repos obligatoire de 10 heures entre 2 périodes de travail,
- Possibilité de travailler pour d'autres entreprises du même groupe,
- Flexibilité du repos hebdomadaire (peut ne pas correspondre au week-end),
- Impossibilité pour un travailleur de travailler pour une autre entreprise pendant ses vacances,
- Mise en place d'une prime en fonction de l'ancienneté du travailleur dans l'entreprise, par période de 3 ans,
- Mise en place d'un subside de risque pour le transport ADR.

### ***La rémunération des conducteurs***

La rémunération des conducteurs portugais est théoriquement assez simple à calculer. Elle se compose en général :

- du salaire minimum légal,
- de la prime d'ancienneté
- de la clause 74 (Clasula 74),

- du Premio TIR,
- de la prime de Noël (13<sup>ème</sup> mois)
- du pécule de vacances (14<sup>ème</sup> mois)
- des heures supplémentaires et heures de nuit,
- des compensations pour jours travaillés les week-end et jours fériés,
- des indemnités de déplacements (Ajudas de custos),

Dans les faits, c'est un peu plus complexe. Il est en effet courant que la rémunération du conducteur varie fortement en fonction du nombre de kilomètres parcourus. C'est une pratique admise par les conducteurs. Ces « primes au kilomètre » varient suivant l'entreprise et le kilométrage mensuel. Nous avons observé des taux au kilomètre allant de 0,045 € à 0,090 €.

Ces primes au kilomètre sont parfois couplées avec d'autres primes basées sur la consommation de gazole ou bien la valeur de la marchandise transportée.

L'ensemble de ces pratiques peuvent représenter jusqu'à 50 % de la rémunération nette d'un conducteur.

### **Le salaire minimum légal**

Le salaire minimum mensuel des chauffeurs routiers est de 545,00 € (valeur 2014). Peu d'entreprises au Portugal appliquent un salaire de base supérieur au salaire minimum. Les maxima constatés atteignent 650 €. Les salariés bénéficient de 14 mois. Les 13<sup>ème</sup> et 14<sup>ème</sup> mois peuvent être ramenés en douzième et payés mensuellement, ou bien être payés en deux fois, habituellement en Juin et en Décembre.

### **L'ancienneté**

Les primes d'ancienneté (*diuturnidades*) sont prévues par la convention collective. Leur montant minimum est de 14,23 € par mois (mais les entreprises peuvent donner plus). Elles sont attribuées à partir de la troisième année passée dans l'entreprise, puis par périodes triennales. Après la quinzième année, elles sont plafonnées.

Ex : Un conducteur avec une ancienneté de 16 ans recevra donc une prime d'ancienneté égale à 71,15 € (5\*14,23 €)

### **La clause 74 (clausula 74)**

La clause 74 de la convention collective de travail relative au transport routier de marchandise prévoit une rémunération compensant la pénibilité du travail, et d'éventuelles heures de travail supplémentaires dont le contrôle effectif est difficile à réaliser, dû au fait que le travailleur se trouve à l'étranger.

Cette rémunération n'est pas liée à l'accomplissement effectif de certaines tâches mais s'apparente plutôt à une compensation du temps de disponibilité subit par le conducteur du fait du caractère international de sa mission. En ce sens, elle est souvent comparée aux compensations complémentaires versées aux travailleurs sans horaire de travail.

La rémunération de la clause 74 ne peut être inférieure à deux heures supplémentaires par jour. Son calcul se base sur le salaire horaire du conducteur auquel on applique les majorations légales pour les heures supplémentaires. La valeur mensuelle médiane de cette clause est de près de 240 € /mois.

En 2010, le « *Supremo Tribunal de Justiça* », dans son ordonnance du 9 juillet 2010, a considéré que la clause 74 est une rémunération sans contrepartie directe d'un travail effectué, et par conséquent ne peut être considérée comme une rémunération variable liée à un déplacement à l'étranger. Les conséquences de cette décision sont l'obligation de payer des charges sociales sur ces montants et de les intégrer dans le calcul des 13<sup>ème</sup> et 14<sup>ème</sup> mois.

Malgré la loi 23/2012 qui rendait caduques toutes les dispositions prévues par les conventions collectives de travail rémunérant les heures supplémentaires au-delà des valeurs imposées par la loi, la valeur de la clause 74 n'a ni diminuée, ni été supprimée (vu qu'il n'y a pas de travail effectif).

### **Prémio TIR**

La prime TIR a été instituée par la convention collective multi sectorielle dite « verticale » (inhérente à tous les secteurs d'activité) et est versée à tous les travailleurs se déplaçant à l'étranger dans l'exercice de leur fonction. Elle est totalement indépendante du nombre de jours passés en déplacement

Sa valeur est de 105,74 € par mois et est actualisée annuellement par décret. Considérée comme une rémunération liée à un déplacement, elle n'est pas soumise à charges sociales, et n'est due que lorsqu'il y a travail effectif (bien qu'ici aussi les interprétations des tribunaux divergent).

### ***Les indemnités de déplacements***

Les indemnités de déplacement sont la variable d'ajustement de la rémunération des conducteurs. Appelées « Ajudas de custos » (ou aides pour les coûts), elles sont en effet totalement exemptées de charges et d'impôts en deçà d'une valeur maximale de 39,83 € par jour sur le territoire portugais et de 72,72 € par jour à l'étranger. Leur montant est souvent l'objet de négociations internes à l'entreprise.

C'est sous cette rubrique que les entreprises rassemblent toutes les rémunérations variables, à savoir :

- Rémunération au km (plein ou vide),
- Rémunération à la charge,
- Rémunération au voyage (avec des critères en fonction de la distance),
- Rémunération en fonction du nombre de week-end passés à l'étranger.

Il existe aussi des variables combinant ces différents types de rémunération.

Faisant l'objet d'un calcul interne, cette rémunération variable est reprise dans la fiche de paie sous la rubrique « indemnité de déplacements ».

C'est pour cette raison que lors de leur licenciement, des chauffeurs demandent la réintégration de ces « indemnités de déplacements » dans le calcul des indemnités de départ. La plupart du temps, les tribunaux donnent raison aux chauffeurs, reconnaissant que ces indemnités sont en fait un salaire déguisé versé de manière régulière. Mais ils ne vont pas jusqu'à saisir l'ACT (Autorité des conditions de travail) sur l'illégalité de cette mesure.

### **Le travail de nuit, dimanche et jours fériés**

La loi prévoit une augmentation de 25 % pour les heures de travail nocturnes. Néanmoins, si le travail est organisé par tournée hebdomadaire, la valeur du surplus est plafonnée à 15 %.

### ***Les heures supplémentaires***

Les heures supplémentaires sont payées avec une augmentation de :

- 25 % sur la première heure,
- 37,5 % sur les heures supplémentaires.

Il est courant dans les entreprises de services de ne pas payer les heures supplémentaires et de « compenser » celles-ci par des heures de repos pendant les heures de service. Par expérience, elles ne sont que rarement appliquées au chauffeur portugais, même lorsqu'il effectue des journées de 10 heures de conduite.

## **Les indemnités de fin de contrat de travail**

Les indemnités de fin de contrat de travail par décision de l'employeur sont calculées par année de travail complète :

- Période du contrat antérieure à octobre 2012 : 30 jours de compensations
- Période du contrat comprise entre le 1<sup>er</sup> novembre 2012 et le 30 septembre 2013 : 20 jours
- Période du contrat postérieur au 1<sup>er</sup> octobre 2013 : 12 jours

Il existe de plus des montants minimums (18 jours s'il y a lieu à une année de travail complète) et maximums

## **Les 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	9h (10h deux fois par semaine)
Temps conduite hebdomadaire	56h
Temps conduite 2 semaines	90h
Temps conduite ininterrompu	4h30'
Pause	45' (ou 15' + 30')
Temps repos journalier 1 chauffeur	11h/24h (9h 3 x/semaine) ou 12h/24h (3h + 9h)
Temps repos journalier 2 chauffeurs	9h/30h 8h/30h
Temps repos hebdomadaire	45h (réduction à 24h avec compensation dans les 3 semaines)
Nombre jours conduite consécutifs	6

## **Le chronotachygraphe**

Distribué par l'Institut pour la mobilité et les transports terrestres (IMT), le chronotachygraphe au Portugal est régi par les règlements (561/2006, 581/2010) et les directives européennes (n°22/2006).

## 2.4. Contrôles, sécurité et amendes

### 2.4.1. Les contrôles

Il existe 4 organismes qui peuvent contrôler les entreprises de transport :

- la PSP (police),
- la GNR (gendarmerie),
- l'IMT,
- l'ACT (autorité des conditions de travail).

La totalité des infractions référentes au respect des horaires de travail et relevées par la Police ou la Gendarmerie sont communiquées à l'ACT, qui procède généralement à des contrôles supplémentaires par la suite dans les installations des transporteurs. L'ACT peut demander les relevés du temps de conduite des 6 derniers mois et établit des amendes pour chaque infraction relevée.

### 2.4.2. La sécurité routière<sup>10</sup>

Chaque année, l'Observatoire de l' « *Autoridade Nacional de Seguranca Rodoviaria* » (ANSR) publie un rapport sur la sinistralité routière. Ce rapport analyse le nombre et les circonstances de sinistres ayant occasionné des morts ou des blessés graves. Ces statistiques étudient les types de véhicules concernés, les typologies de victimes ainsi que les principaux facteurs de risques.

Le nombre de victimes de la route en 2013 a augmenté de 1,6 % par rapport à 2012. 38 872 victimes ont été recensées, dont 2 054 blessés graves et 518 morts. Ce dernier chiffre est en baisse de 9,6 % comparé à 2012, ceci est le résultat d'un plan stratégique national pour la sécurité routière engagé en 2008.

D'après l'ACAP, association automobile du Portugal, le nombre de véhicules lourds (passagers et marchandises) impliqués dans des accidents a été de 3 % en 2013. Ces mêmes nombres, rapportés au nombre de véhicules immatriculés dans la catégorie concernée, donne un résultat de 12 véhicules lourds pour 1 000 immatriculés. Ce résultat place cette catégorie devant les véhicules légers (7/1 000) mais derrière les deux roues (18/1 000).

Les accidents impliquant un véhicule lourds (passagers et marchandises) sont plus souvent mortels que pour les autres types de véhicules (4 morts pour 100 victimes).

### 2.4.3. Amendes

Les amendes concernant le code de la route sont reversées à l'ANSR. Celles relevant des lois spécifiques au transport de marchandises sont en théorie reversées de la façon suivante :

- 50 % pour l'ACT,
- 25 % pour le fonds des Accidents de Travail,
- 15 % pour l'organisme qui verbalise,
- 10 % pour l'IMT.

Néanmoins, dans le cas de la Police et de la Gendarmerie, n'ayant qu'un seul type de formulaire pour les amendes, ces montants arrivent directement sur les comptes de l'ANSR.

---

<sup>10</sup> [www.ansr.pt](http://www.ansr.pt)

Il existe une particularité pour les contraventions dans le cas du non-respect des horaires de travail et tout ce qui est lié aux tachygraphes. Elles font l'objet de 2 amendes : une pour le chauffeur et une autre pour l'entreprise. Les amendes aux entreprises sont émises par l'ACT, après qu'elle ait reçu la communication de la part des forces de l'ordre de l'amende du chauffeur.

Dans le cas du non-respect des horaires de travail, l'employeur peut échapper à l'amende correspondante, s'il peut prouver qu'il n'a pas demandé au chauffeur d'enfreindre la loi. Il existe une certaine subjectivité dans l'appréciation de la non-responsabilité de la société. Elle doit prouver pour cela qu'elle forme ses chauffeurs de manière continue aux connaissances sur les horaires de travail, qu'elle met en place des mesures pour la promotion de bonnes conditions de travail, etc. Il est courant que des contrôles à posteriori soient effectués sur d'autres registres afin de vérifier l'application pratique de cette politique.

Les contraventions sont divisées en 3 catégories : légères, graves et très graves.

Valeur des amendes :

Type	Chauffeur	Société
Légère	100 € à 300 €	100 € à 300 €
Grave	200 € à 600 €	400 € à 2 000 €
Très grave	600 € à 1 800 €	1 200 € à 6 000 €

Quelques exemples de contraventions :

- Légères : temps de conduite journalier compris entre 9h et 10h, temps de conduite hebdomadaire compris entre 56h et 60h, temps de conduite ininterrompu compris entre 4h30 et 5h,
- Graves : temps de conduite journalier compris entre 10h et 11h, temps de conduite hebdomadaire compris entre 60h et 70h, temps de conduite ininterrompu compris entre 5h et 6h
- Très graves : manipulation du tachygraphe, perte des données du tachygraphe (digital), temps de conduite journalier supérieur à 11h, temps de conduite hebdomadaire supérieur à 70h, temps de conduite ininterrompu supérieur à 6h.

#### 2.4.4. Le contrôle technique

Le décret(DL) n° 144/2012 du 11/07/2012 modifié par l'arrêté (DR) n° 44/2012 du 07/09/2012 précise les règles et conditions régulant les inspections techniques périodiques et ponctuelles, ainsi que les conditions de délivrance des immatriculations de véhicules. Ces textes sont les transpositions des Directives européennes n° 2009/40/CE et 2010/48/UE.

Le contrôle technique des véhicules d'un PTAC supérieur à 3,5 T, tel que défini dans l'article 116 du code de la route portugais, doit être effectué tous les ans dans l'un des 171 centres de catégorie A spécialisés dans les inspections périodiques.

Il est organisé par l'Institut de la Mobilité et des Transports terrestres. Les tarifs sont actualisés chaque année. Pour 2014, les tarifs étaient de 37,17 € pour un tracteur routier et de 24,83 € pour une remorque ou une semi-remorque.

# 3. Etude des coûts d'exploitation d'un PL 40 tonnes du TRM portugais à l'international

## 3.1. Analyse des coûts d'exploitation

La fixation des prix de transport au Portugal est parfaitement libre et aucune indication sur la constitution des prix de revient des entreprises de transport n'est centralisée à des fins réglementaires ou statistiques.

### 3.1.1. Résultats de l'enquête « entreprises »

#### Conditions de réalisation de l'enquête

Les enquêtes ont été réalisées en face à face, dans des entreprises de tailles variées, situées dans les régions de Lisbonne et du nord du Portugal. Dans la plupart des entretiens, les responsables d'entreprises ont été très ouverts et la qualité des informations récupérées entièrement satisfaisante. Dans le cadre de cette étude, dix entreprises ont été interrogées et les données recueillies dans huit entreprises ayant une activité essentiellement internationale ont été retenues. Ceci ne constitue pas un échantillon représentatif au sens statistique du terme, mais apporte une sensibilité « terrain » et des éléments suffisants pour dégager des tendances représentatives.

#### Typologie des entreprises interrogées

Entreprise	Nature de l'activité	% inter	Chiffre d'affaires (K€)	Nb de salariés	Taille de la flotte
E1	FRIGO/TAUTLINER	100 %	4 000	46	41
E2	CONTAINERS/TAULINER	70 %	1 560	20	18
E3	TAUTLINER	100 %	1 200	13	11
E4	FRIGO/TAUTLINER	100 %	2 100	24	19
E5	TAUTLINER	36 %	4 500	64	47
E6	TAUTLINER	50 %	7 200	120	90
E7	CITERNES/TAUTLINER	70 %	22 000	400	370
E8	TAUTLINER	100 %	1 300	6	5

#### Données générales

Sept des huit entreprises sont des LDA (équivalent de la SARL en France) et une SA, ceci confirme la place prépondérante de ce qui correspond à la SARL dans les entreprises de transport portugaises.

Concernant le personnel, le CDI est le contrat de travail le plus utilisé. Toutefois, le recours au CDD comme contrat initial d'embauche est une pratique répandue et des durées longues (jusqu'à 3 ans) ont été constatées parmi les entreprises interrogées. Le recours au temps partiel ou à l'intérim est peu développé.

Le recours à la sous-traitance par des entreprises portugaises est peu courant.

Le chiffre d'affaires par véhicule ne peut être évalué précisément car certaines de ces entreprises ont des activités de logistique qui viennent s'ajouter au chiffre transport. Néanmoins, un prix de vente au kilomètre compris entre 0,85 € pour le national et 1,00 € à l'international semble être une donnée réaliste. Le kilométrage annuel moyen constaté pour un ensemble 40 tonnes à l'international est de 140 000 km.

Le recrutement des conducteurs est aisé, le recours à des conducteurs brésiliens et ukrainiens est assez courant. Les chauffeurs sont dans l'ensemble fidèles à l'entreprise, ce qui se traduit par des anciennetés élevées.

## ***Données relatives aux coûts d'exploitation hors personnel de conduite et structure***

### **Financement des matériels**

Les prix d'acquisition des véhicules avant remise sont de près de 79 500 € pour un tracteur Euro V et 92 000 € pour un tracteur Euro VI. Une semi-remorque neuve est achetée aux alentours de 25 500 €. Les transporteurs ont majoritairement recours au leasing pour le financement de leurs véhicules sur des durées de location de 60 mois. Après le leasing, les véhicules sont conservés encore 3 à 4 ans. La valeur résiduelle de revente équivaut généralement à 10 % du prix d'achat.

La durée de conservation des tracteurs est de moins de 8 années à l'international et de près de 10 ans pour le national, ce qui est en ligne avec la législation qui impose un âge moyen pour le parc moteurs inférieur à 10 ans. Le kilométrage des véhicules est élevé au moment de la revente, approchant souvent 1,2 million de kilomètres.

### **Le gazole**

Le gazole semble être le premier poste de coût, avant même le salaire du conducteur. La consommation moyenne constatée est de 32,34 litres aux 100 km pour une charge moyenne transportée de 15,30 tonnes. Les transporteurs portugais ne bénéficient pas d'une récupération partielle des accises sur les carburants au Portugal. Le prix brut avant récupération partielle de la TICPE du gazole est pratiquement le même au Portugal qu'en France. Après la récupération, on peut dire qu'il est de 3 à 4 centimes d'euro moins cher en France.

### **Les pneumatiques**

Ils sont achetés neufs et le recours au rechapage semble réservé aux remorques. Le prix d'un pneu pour un tracteur est compris entre 420 € et 600 €. Le kilométrage réalisé avec des pneus neufs est compris entre 150 000 et 180 000 km pour le tracteur et entre 200 000 et 250 000 km pour la semi-remorque.

### **Les coûts d'entretien**

L'entretien des véhicules est effectué soit dans un atelier intégré, soit au coup par coup chez un prestataire. Les contrats de maintenance avec des concessionnaires sont peu développés.

Le coût d'entretien constaté est de 0,045 €/km. Certains contrats de location incluent l'entretien du véhicule. Dans ce cas, le coût d'entretien est évalué à 0,036 €/km.

Le faible coût de la main d'œuvre au Portugal explique pour partie la différence importante des coûts d'entretien avec la France.

### **Les assurances**

Le montant d'une assurance tous risques (Omnium) pour un ensemble 40T est de 2 300 €. L'assurance marchandises transportées s'élève à 297 €/an.

### **Les péages**

Les péages sont un poste important du prix de revient d'un ensemble 40T à l'international. En effet, le montant annuel est de près de 13 000 €. Toutefois, de grandes disparités existent entre transporteurs, suivant qu'ils favorisent ou pas l'autoroute et selon la nature de leur activité et le pays traversé. La hausse des prix de l'autoroute au Portugal semble avoir récemment fait augmenter ce poste de coût de près de 15 % dernièrement.

En général, la fourchette constatée pour les péages s'étale de 6 600 €/an à 18 000 €/an.

### **Exemple de coût d'exploitation chez un transporteur portugais**

Le tableau ci-dessous reprend les coûts d'exploitation générés par un ensemble 40T sur un voyage à l'international. Ce sont des données réelles issues du « reporting » d'un transporteur portugais sur un voyage isolé.

La distance en kilomètre a été estimée en considérant les consommations moyennes et le prix du gazole. Le kilométrage ainsi recalculé est de 4 250 km.

#### **Composition du coût d'exploitation d'un voyage à l'international**

Postes de coûts	Montant en €	% du PR Total
Gazole	1 511,40	39,08 %
Ad-blue	30,44	0,79 %
Pneumatiques	89,79	2,32 %
Maintenance	32,98	0,85 %
Entretien	79,72	2,06 %
Péages	535,17	13,84 %
S/TOTAL 1- Coûts Variables	2 279,50	58,94 %
<b>€/km</b>	<b>0,54</b>	
Salaire	236,47	6,11 %
Ancienneté	18,70	0,48 %
Premio TIR	46,86	1,21 %
Clausula 74	106,27	2,75 %
Fin de semaine	66,98	1,73 %
Pécule vacances	23,30	0,60 %
Prime Noël	23,30	0,60 %
Charges sociales	140,53	3,63 %
Ind.de déplacement	360,00	9,31 %
S/TOTAL 2 - Coûts conducteur	1 022,41	26,44 %
<b>€/km</b>	<b>0,24</b>	
Assurances	63,74	1,65 %
Impôts et Taxes	17,53	0,45 %
Dépréciation, frais fin. et locations	453,97	11,74 %
Charges de structures	30,43	0,79 %
S/TOTAL 3 - Charges de structure	565,67	14,63 %
<b>€/km</b>	<b>0,13</b>	
TOTAL 1 + 2 + 3 - Coût du voyage	3 867,58	100 %
<b>€/km</b>	<b>0,91</b>	

## 3.2 Observation des coûts du personnel de conduite

Afin d'affiner les résultats concernant le personnel de conduite, les informations obtenues lors des entretiens en entreprises sur le travail des conducteurs ont été complétées par des entretiens en face à face avec des conducteurs portugais.

Cette série d'entretiens s'est déroulée en Espagne sur le centre routier Valcarce à Urbasa (A1-Navarre). Plus de vingt conducteurs ont été interrogés. Le rapprochement des données obtenues en entreprise avec les informations communiquées par les conducteurs permet de mettre en perspectives les résultats.

### Résultats comparés des enquêtes entreprises et conducteurs

	Entreprises	Conducteurs
Nombre de jours de travail par an	235 j	239 j
Nombre d'heures de travail par mois*	215 h	222 h
Nombre de kilomètres par mois*	12 772 km	12 635 km
Nombre de kilomètres par an	135 610 km	138 635 km
Nombre d'heures de conduite par mois*	187 h	193 h
Nombre d'heures de conduite par an	2057 h	2123 h
Nombre d'heures d'attente par mois*	nc	21 h
Ancienneté moyenne des conducteurs	nc	6,49 ans
Salaire brut moyen mensuel	1 534 €	1 592 €

\* pour un mois de pleine activité

#### Commentaires :

Il convient de relativiser la cohérence de ces résultats à la lumière de deux spécificités portugaises. Les feuilles de paie ne reprennent pas le nombre d'heures effectuées car le salaire minimum de base est un forfait mensuel pour 30 jours. Les heures supplémentaires sont rarement payées et font parfois l'objet de compensations en jours de repos. La relation entre employeur et employé est fondée sur la flexibilité et la réciprocité. Les primes au kilomètre en sont une manifestation typique. Les heures de conduite sont souvent confondues avec les heures de travail, d'où les résultats légèrement supérieurs aux limites imposées par la réglementation européenne.

### 3.2.1. Rappel de la formation des coûts du personnel de conduite

#### La rémunération fixe annuelle d'un conducteur routier international

Elle est constituée :

- du salaire minimum légal : 505 €/mois depuis octobre 2014, salaire de base constaté de 545 €/mois
- des primes d'ancienneté : 14,23 € à partir de la troisième année.
- du pécule de vacances : minimum légal de 505 €.
- de la prime de Noël : minimum légal de 505 €.
- de la Clause 74 : 2 heures par jour soit 44 heures par mois, dont les deux premières majorées de 25 % et les suivantes de 37,5 %.

### La rémunération variable d'un conducteur routier international

Elle est constituée :

- du Premio TIR, pour mémoire il n'est versé que lorsque le conducteur se déplace à l'étranger et ne supporte pas de charges sociales : 105,74 €.
- des primes de fin de semaine : près de 140 €/mois pour 2 weekends passés au travail (elles varient suivant les entreprises).
- des heures supplémentaires : dans les faits rarement payées mais généralement compensées en repos.
- des indemnités de déplacement ne supportent pas de charges sociales et sont plafonnées à 72,72 €/jour à l'étranger. Dans le TRM, l'usage est d'accorder 50 €/jour sur les trajets à l'étranger. En réalité, ces indemnités remplacent officiellement des primes kilométriques dont le montant unitaire moyen est de 0,065 €/km.

Les charges sociales sont de 23,75 % pour l'entreprise et de 11 % pour le salarié. L'assurance pour les accidents de travail est gérée par les organismes privés et elle n'est pas comprise dans le taux des cotisations sociales. Elle est de 4,7 % du salaire brut dans le cas des conducteurs, activité considérée comme étant un métier à risque. Son paiement est obligatoire et à la charge de l'employeur.

### 3.2.2. Définition d'un profil type de conducteur portugais international

Le tableau ci-dessous regroupe les informations sur les conditions et coût de travail des conducteurs portugais opérant à l'international.

Profil Type	
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none"><li>- Conducteur travaillant à 100 % à l'international</li><li>- 16 découchés par mois à l'international</li><li>- Retour à la base un week-end sur deux</li><li>- Salaire de base calculé sur la base des minima légaux</li><li>- Ancienneté moyenne de 7 ans</li><li>- Les indemnités de déplacement remplacent sur la fiche de paie la prime au kilomètre calculée sur la base de 0,065 € du km.</li><li>- Temps de service de 198 heures par mois sur 11 mois</li></ul>
Kilométrage annuel réalisé	135 610 km
Nombre de jours de travail par an	235 jours
Nombre de semaines d'activité par an	45,5 semaines
Nombre d'heures de conduite par an	1 980 heures
Coût annuel pour l'employeur en €	26 217,43 €
Coût horaire de conduite en €	13,24 €
Coût kilométrique en €	0,19 €

### 3.2.3. Reconstitution du coût d'un conducteur

Décomposition du coût d'un conducteur					
EMPLOYEUR			EMPLOYÉ		
<b>Salaire Brut</b>	<b>Description</b>	<b>943,19 €</b>	<b>Salaire Brut</b>		<b>943,19 €</b>
Salaire Brut minimum conventionnel	171 heures	545,00 €	Salaire Brut minimum conventionnel		545,00 €
Ancienneté	7 ans	28,48 €	Ancienneté		28,48 €
Clause 74 (30 jours, 2h/jour avec 25% de majoration)	14 mois	239,04 €	Clause 74		239,04 €
Mensualisation des 13ème et 14ème mois		90,83 €	Mensualisation des 13ème et 14ème mois		90,83 €
Mensualisation de la Clause 74		39,84 €	Mensualisation de la Clause 74		39,84 €
<b>Remarque :</b> Le Premio TIR et les indemnités de fin de semaines ne sont pas soumis aux charges sociales, ils sont donc présentés après les cotisations sociales.					
<b>Cotisations sociales de l'employeur</b>	<b>Taux</b>	<b>268,34 €</b>	<b>Cotisations sociales de l'employé</b>	<b>Taux</b>	<b>103,75 €</b>
SGD	23,75%	224,01 €	SGD	11%	103,75 €
Assurance accidents de travail	4,70%	44,33 €			
<b>Rémunération brute chargée hors Premio TIR et hors indemnités de fin de semaine</b>		<b>1 211,52 €</b>	<b>Salaire net avant impôt pendant 11 mois de travail effectif, hors Premio TIR et indemnités de fin de semaine</b>		<b>839,44 €</b>
			- Impôt sur le revenu (IRS) mensualisé		<b>60,10 €</b>
Premio TIR (mois travaillés uniquement)	11 mois	105,74 €	+ Premio TIR (mois travaillés uniquement)		105,74 €
Indemnités fin de semaine (mois travaillés uniquement)	2 w-e	156,00 €	+ Indemnités fin de semaine (mois travaillés uniquement)		156,00 €
<b>Rémunération brute chargée, toutes primes et indemnités incluses (pour un mois de pleine activité)</b>		<b>1 473,26 €</b>	<b>Salaire net après impôt (pour un mois de pleine activité)</b>		<b>1 041,07 €</b>
<b>Indemnités de déplacement (50€/jour) (pour un mois de pleine activité, souvent calculée en fonction du kilométrage mensuel)</b>	<b>16 jours</b>	<b>800,00 €</b>	<b>Indemnités de déplacement (pour un mois de pleine activité, souvent calculé en fonction du kilométrage mensuel)</b>		<b>800,00 €</b>
<b>Coût mensuel d'un conducteur pendant 11 mois</b>		<b>2 273,26 €</b>	<b>Revenu mensuel disponible moyen sur 11 mois de travail effectif</b>		<b>1 841,07 €</b>
<b>Coût mensuel d'un conducteur pendant le 12ème mois (congés payés)</b>		<b>1 211,52 €</b>	<b>Revenu mensuel disponible pendant le mois de congés payés</b>		<b>779,33 €</b>
<b>Coût annuel d'un conducteur : 26 217,43 €</b>			<b>Revenu annuel net après impôt : 21 031,15 €</b>		

Les Premio TIR et indemnités de fins de semaines sont considérées comme des frais de déplacement et ne sont, en conséquence, pas soumis à cotisations sociales, ni à l'impôt sur le revenu.

Le calcul de l'impôt sur le revenu ne prend pas en compte les éventuelles réductions d'impôts dont le salarié pourrait bénéficier, et qui ne sont connues qu'à posteriori (voir chapitre 2.2.2).

## 4. BIBLIOGRAPHIE

- Plan logistique pour le Portugal, 2012 - D'après les commentaires de l'IMT et le document de séance préparé par le groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la Commission Economique pour l'Europe,
- Organisation du système portuaire portugais- L.Martins et J.Cruz de l'instituto Maritimo-Portuario. Disponible en version imprimable sur [www.imarpro.pt](http://www.imarpro.pt),
- L'évolution du transport de fret aérien au Portugal - Etude de l'INAC, [www.inac.pt](http://www.inac.pt),
- La gouvernance locale dans les Etats-membres de l'Union européenne - CERAPS (CNRS, UMR n°8026 - Université de Lille 2),
- Fichas pais Portugal -- AICEP, septembre 2013,
- EU Transport in figures- Statistical pocket book 2012,
- Rapport annuel 2012- Banco do Portugal,
- Sinistralidade rodoviaria – Rapport 2013 de l' Autoridade Nacional Seguranza Rodoviaria.

### Ressources Internet :

- [www.imt.pt](http://www.imt.pt) : Instituto da Mobilidade e dos Transportes,
- [www.ine.pt](http://www.ine.pt) : Instituto Nacional de Estatistica,
- [www.bportugal.pt](http://www.bportugal.pt) : Banco do Portugal,
- [www.eurostats.eu](http://www.eurostats.eu) : Statistiques européennes,
- [www.diplomatie.gouv.fr](http://www.diplomatie.gouv.fr) : Ministère des affaires étrangères français,
- [www.dgeg.pt](http://www.dgeg.pt) : Direction générale de l'énergie et de la géologie portugaise,
- [www.irn.mj.pt](http://www.irn.mj.pt) : Instituto dos Registos e Notariado (chamber des notaires),
- [www.info.portaldasfinancas.gov.pt](http://www.info.portaldasfinancas.gov.pt) : Ministère des finances portugais,
- [www.cleiss.fr](http://www.cleiss.fr) : Centre des liaisons européennes et internationales de sécurité sociale,
- [www.ansr.pt](http://www.ansr.pt) : Autoridade Nacional de Seguranza Rodoviaria (Sécurité routière portugaise).

## 5. ANNEXES

En raison de la taille importante des annexes, les documents suivants sont disponibles en ligne sur notre site internet en fichiers séparés :

- Annexe 1 : Estatisticas dos transportes e comunicacoes 2012,
- Annexe 2 : Convention Collective (ANTRAM/FESTRU).