

ETUDES CNR EUROPE

## Le TRM luxembourgeois - résumé

Version du 24 avril 2014

Petit pays au croisement de la France, de la Belgique et de l'Allemagne, le Luxembourg représente un cas spécifique dans le paysage du TRM européen. Soutenu par une fiscalité avantageuse dans plusieurs domaines, le pavillon luxembourgeois a souvent été présenté comme un pavillon de complaisance dans les pays limitrophes. Ces accusations sont-elles vraiment fondées ? Sont-elles en train d'évoluer ? Comment l'arrivée des nouveaux membres dans l'Union européenne a-t-elle impacté le pavillon luxembourgeois ?

Pour répondre à ces questions et présenter pour la première fois tant le côté économique que le côté administratif du TRM luxembourgeois, le CNR a réalisé une étude de terrain entre juin 2013 et décembre 2013. L'étude Luxembourg se concentre essentiellement sur la fiscalité des entreprises et la réglementation sociale spécifiques au TRM. Elle est suivie par une présentation des conditions d'exploitation, de coût de revient et des coûts de personnel de conduite.

L'étude du TRM luxembourgeois a été réalisée en partenariat avec l'expert en transports Philippe Auquièrre du cabinet d'études Conseil Energie et Transports. Elle est consultable sur le site internet du CNR : [www.cnr.fr](http://www.cnr.fr), rubrique Publications CNR, Europe. Le présent document propose une synthèse des points importants et établit une comparaison avec le TRM français. Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez contacter Alex Ugurlu au CNR, [a-ugurlu@cnr.fr](mailto:a-ugurlu@cnr.fr).

### Cadrage économique et infrastructures de transport

---

Véritable carrefour entre le Nord et le Sud de l'Europe Occidentale, le Luxembourg compte un peu plus de 500 000 habitants si on y inclut les quelques 220 000 étrangers résidents. De plus, il offre de l'emploi à près de 150 000 travailleurs frontaliers, d'origine française à plus de 50 %. Ce petit pays cosmopolite est plus connu pour sa place financière et ses établissements bancaires que pour le secteur du TRM et de la logistique. Néanmoins, le pays s'efforce de développer ces activités et y voit une grande opportunité dans le cadre de la diversification de son économie.

L'aéroport de Luxembourg se spécialise en fret aérien. La société Cargolux dessert près de 90 destinations dans le monde et emploie 1 500 personnes. Installé sur la Moselle, à la frontière allemande, le port de Mertert est le principal port fluvial du pays. Son développement est primordial au secteur pétrolier pour lequel le port est une porte d'entrée importante. Concernant le transport ferroviaire, son activité voyageurs se développe mais l'activité fret ne cesse de baisser depuis le début des années 2000. Le terminal multimodal de Bettembourg accueille les activités de ferroutage et la filiale Lorry-Rail exploite la ligne Bettembourg - Le Boulou, longue de 1 050 km. Une nouvelle ligne Bettembourg – Istanbul, via Trieste est en cours d'étude.

En ce qui concerne le transport routier, les 152 km d'autoroutes luxembourgeoises relient la France, la Belgique et l'Allemagne. Au centre du réseau routier se trouve Luxembourg-ville. Selon les statistiques, il y aurait près de 2 fois plus d'autoroutes/habitant qu'en France. Les autoroutes souffrent pourtant d'une congestion chronique due notamment à une sur-fréquentation par les travailleurs frontaliers.

Au niveau macroéconomique, selon le FMI et la Banque mondiale, le pays occupe la première place pour son PIB/habitant nominal, avoisinant les 80 000 € par tête, suivi par le Qatar et la Norvège. Le PIB est généré à hauteur de 46 % par le secteur financier. Les institutions européennes, les activités aérospatiales, ainsi que l'implantation des sièges européens de plusieurs géants de l'économie de l'Internet (Amazon, Skype, PayPal, Apple iTunes,...) ont permis de diversifier l'économie luxembourgeoise.

En raison de l'importance du secteur financier, le pays a été fortement touché par la crise financière de 2008 (-5,3 % de taux de croissance en 2009). La situation budgétaire du pays s'est détériorée et sa dette est passée de 6,7 % en 2007 à près de 25 % en 2013, mais elle demeure tout à fait soutenable. Le chômage reste contenu sous la barre des 7 %.

## L'organisation et l'évolution de l'activité de TRM au Luxembourg

La petite taille du pays rend l'analyse de son secteur du TRM difficile, dans la mesure où la plupart des transports classés « internationaux » s'apparente en fait à des échanges interrégionaux. Le cabotage (de proximité), relativement important, serait également une conséquence indirecte de « l'enclavement » du Grand-Duché parmi ses principaux partenaires économiques. Il représente 20 % du transport international du pavillon.

L'activité du TRM reste stable au fil des années et les chiffres de 2012, très mauvais pour le pavillon, doivent être interprétés avec précaution en raison d'un possible changement de méthodologie statistique, qui reste à confirmer.

Evolution du TRM* des pavillons français et luxembourgeois							
Transport Total							millions de t-km
Pavillon	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
France	211 445	219 212	206 304	173 621	182 193	185 685	172 060
Luxembourg	8 807	9 562	8 965	8 400	8 694	8 835	7 950
Transport National							millions de t-km
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
France	182 753	191 388	181 879	156 021	164 325	168 242	156 079
Luxembourg	544	548	555	530	574	650	1 044
Transport International							millions de t-km
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
France	28 692	27 824	24 425	17 600	17 868	17 443	15 981
Luxembourg	8 263	9 014	8 410	7 870	8 120	8 185	6 906

\* en UE + Norvège + Suisse + Liechtenstein

Source : Eurostat

Le secteur compte près de 470 entreprises, plus de 8 000 salariés, dont 7 250 conducteurs. Il est administré par le Ministère du développement durable et des infrastructures. L'Administration des douanes et accises occupe une place importante en matière de transport car, en plus de ses missions traditionnelles, elle assure avec la police grand-ducale les contrôles routiers et peut, depuis 2011, recouvrir les amendes sur la route. Les agents des douanes interviennent également en entreprise afin de contrôler les conditions d'obtention des autorisations d'établissement, étape préalable et nécessaire à la création d'une entreprise au Luxembourg. Introduite en 2008, l'Eurovignette, qui a remplacé la vignette papier, est gérée par le Ministère des finances. Son montant est de 1 250 € / par an pour un PL 40T de classe Euro 2 ou plus.

L'Inspection du travail et des mines (ITM) dépend du Ministère du travail. Elle veille au respect du droit du travail et est compétente sur les questions de santé et de sécurité.

Bien qu'il soit difficile de chiffrer l'étendue du phénomène, le Luxembourg est apparu dans les années 1998 à 2007 parfois comme une première étape de délocalisation d'entreprises françaises et belges, qui ont pu y transférer une partie de leur activité internationale afin de rester compétitives face à leurs concurrents occidentaux (en particulier allemands et néerlandais). Ces dernières années, l'intensification des contrôles et surtout la redéfinition des règles françaises et européennes du cabotage auraient stoppé la tendance. On signale même le retour de quelques entreprises sur le territoire français pour opérer sur le marché domestique.

Pour attirer des investissements, le Luxembourg offre :

- une facilité d'établissement,
- une forte productivité grâce à un temps de travail hebdomadaire de 40 heures et des congés payés de 25 jours ouvrables,
- une fiscalité très légère, notamment en matière sociale où le taux des cotisations sociales à la charge des entreprises n'est que de 14,9 %.

En contrepartie, les salaires sont relativement élevés. Le salaire minimum luxembourgeois est de 1 874,19 € brut par mois sur une base de 173 heures de travail effectif. Dans le TRM, la convention collective obligatoire prévoit un salaire minimum de 2 215,81 € pour un conducteur routier, majoré selon l'ancienneté de ce dernier dans l'entreprise.

### Les coûts et conditions d'exploitation

Les entretiens du CNR avec les entreprises de TRM locales et les conducteurs routiers travaillant pour des entreprises luxembourgeoises ont fait ressortir les aspects suivants du TRM luxembourgeois :

- Les conducteurs, d'origine étrangère dans la plupart des cas, choisissent de travailler au service du pavillon luxembourgeois non seulement pour le niveau de salaires que celui-ci offre, mais aussi pour le confort des heures de travail. En effet, les conducteurs routiers rentrent régulièrement chez eux pour le weekend et passent très peu de nuits en dehors de leur domicile.
- Le secteur du TRM est très présent dans l'international mais quasi-uniquement dans les régions limitrophes, à savoir la Sarre en Allemagne, la Lorraine en France et la Province de Luxembourg en Belgique.
- La plupart des entreprises sont liées à un groupe étranger plus grand et les salariés déclarent souvent avoir travaillé pour le compte du même groupe avant d'être embauchés par la filiale luxembourgeoise.
- Les modes de fonctionnement sont souvent dictés par la maison-mère. Le nombre de cadres dirigeants employés au Luxembourg est souvent réduit au minimum.

Le tableau suivant synthétise les résultats obtenus grâce aux entretiens et à la recherche documentaire. Il les compare aux référentiels français issus de l'enquête Longue Distance 40T annuelle du CNR. Les chiffres pour le Luxembourg n'ont pas valeur de statistiques. Ils reflètent la situation jugée typique par les experts du CNR.

<b>Comparatif des conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, valeurs 2012</b>			
	unité	France	Luxembourg
Kilométrage annuel du véhicule	km	112 700	127 000
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	230	232
Ratio semi-remorque/tracteur		1,36	1,30
Coût d'un conducteur	€/an	44 616	47 006
Ratio conducteur/tracteur		1,07	1,05
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	13 577	13 719
Consommation moyenne aux 100 km	litres	33,9	32,5
prix du carburant, moyenne 2012*	€/litre	1,12	1,10
Coût du carburant	€/an	42 794	45 279
Pneumatiques	€/an	3 381	3 700
Entretien-réparations	€/an	8 227	9 300
Péages et vignette	€/an	8 644	9 000
Assurance (véhicule)	€/an	2 639	3 500
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	516,00	710,00
<b>Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)</b>		<b>127 517</b>	<b>134 658</b>
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,13	1,06
Base 100 France		100	94

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

Source : études CNR Europe

L'analyse du tableau montre que les coûts d'exploitation français et luxembourgeois sont globalement similaires. Or, l'implantation au Luxembourg d'une société française ne génère pas d'économie spécifique, en termes absolus, si ce n'est le coût du carburant au litre. Elle permet cependant une plus grande souplesse dans la gestion des conducteurs et de la flotte, assurant une meilleure productivité. En effet, un véhicule luxembourgeois réalise 15 000 km de plus qu'un véhicule français, soit un kilométrage de +13 % supérieur pour un surcoût de seulement +5 %. Au final, le coût rapporté au kilométrage au Luxembourg ressort 6 points en dessous de l'indice français.

## Conditions d'emploi et coût du personnel de conduite

Au niveau social, selon le droit commun du travail, la durée de travail hebdomadaire de 40 heures et les congés payés sont moindres au Luxembourg. Le système de protection sociale est aussi plutôt libéral. Les taux de cotisations sociales sont bas (14,9 % pour les employeurs et seulement 12,45 % pour les employés) et ne s'appliquent en général que sur la partie fixe du revenu. Par conséquent, la majoration des heures supplémentaires n'est ni chargée, ni soumise à l'impôt sur le revenu. Il existe toute une série d'abattements qui abaissent le taux apparent de cotisations employeurs à 12,5 % pour un profil type de conducteur. En revanche, ces cotisations basses offrent souvent des services réduits en termes d'assurance maladie, de retraite et de chômage. Les salariés complètent souvent, de façon facultative, leur couverture sociale à travers des organismes privés. Selon les experts, les luxembourgeois devraient consacrer l'équivalent de 4 % à 5 % de leurs revenus pour atteindre le niveau de l'assurance maladie française. En revanche, les allocations familiales sont plus généreuses au Luxembourg et se déclenchent dès le premier enfant.

Selon les calculs du CNR, d'un côté, les salaires bruts luxembourgeois des conducteurs de TRM sont 40 % supérieurs aux salaires bruts français. De l'autre, le faible montant d'indemnités de déplacement et les taux de cotisations réduits atténuent ce surcoût salarial. En fin de compte, un conducteur luxembourgeois ne coûte que 5 % de plus qu'un conducteur français, mais en contrepartie, il réalise près de 15 % de kilomètres et conduit 11 % plus longtemps que son homologue français.

Comparatif du coût du personnel de conduite en France et au Luxembourg, valeurs 2012			
	unité	France	Luxembourg
Salaire brut (primes diverses et heures supplémentaires comprises)	€/an	27 300	37 991
Indemnités de déplacement	€/an	8 826	4 256
Taux de charges sociales apparent (en % du salaire brut)*	%	31,1%	12,5%
Cotisations employeur en valeur absolue	€/an	8 490	4 759
<b>Coût total annuel</b>	<b>€/an</b>	<b>44 616</b>	<b>47 006</b>
Nombre de jours de travail effectif par an	j/an	216	220
Temps de conduite annuel	h/an	1 572	1 738
Kilométrage annuel		105 327	120 750
Coût de l'heure de conduite	€/h	28,38	27,05
Base 100 France		100	95
Coût kilométrique	€/km	0,42	0,39
Base 100 France		100	92

\* après les réductions Fillon en France. Les cotisations sociales ne s'appliquent pas aux heures supplémentaires au Luxembourg, ceci vient baisser le taux apparent des charges sociales par rapport au taux officiel de 14,9%.

Source : études CNR Europe

En conclusion, le coût horaire d'un conducteur luxembourgeois ressort 5 % moins important que celui d'un français. Ceci, ajouté à une réglementation sociale plus souple, un environnement économique dynamique et un système fiscal avantageux, rend le pavillon luxembourgeois plus compétitif que le pavillon français. Néanmoins, les répercussions de cette compétitivité luxembourgeoise restent limitées aux régions de proximité en raison de la petite taille du pays et de son secteur TRM. Sur le long terme, le pays utilise ses richesses provenant d'activités financières pour se construire un tissu économique plus complexe, diversifié et donc moins fragile, par l'intermédiaire d'aides indirectes aux autres secteurs, dont celui du TRM, sous diverses formes, dont celle d'une baisse du coût de la main d'œuvre.