

Etude

Transport routier de marchandises et coûts de personnel de conduite aux Pays-Bas

conduite par

Laurent Guihéry

Maître de Conférences à l'Université Lumière Lyon 2

Enseignant - Chercheur au Laboratoire d'Economie des Transports (LET-ISH, Lyon)

Pour le compte du



Comité National Routier

88 boulevard de la Villette
75019 PARIS

Octobre 2007

Table des matières

1) Les Pays-Bas : cadrage socio-économique	3
2) Le transport de marchandises aux Pays-Bas ...	10
3) Le transport routier de marchandises aux Pays-Bas.....	18
4) Coûts du personnel de conduite	37
5) Coûts généraux d'exploitation d'un véhicule .	42

S'intéresser au transport routier de marchandises aux Pays-Bas et entrer en contact avec de nombreuses entreprises hollandaises, c'est d'emblée changer de monde par rapport à la France ! En effet, ce pays a, depuis de nombreuses années, un surnom qui nous renvoie à sa place en Europe :

« La porte de l'Europe » !

Sa position centrale en Europe, renforcée par la place du port de Rotterdam dans les flux de transport de marchandises, en fait un pays leader pour le transport routier de marchandises et riche d'enseignements pour les transporteurs français. En effet, ce pays se fonde sur une approche très ouverte, moderne et libérale des relations employeurs-employés-Etat au sein desquelles l'entreprise occupe une place centrale : ce pays est ainsi souvent présenté comme un modèle en France car, en se fondant sur l'entreprise et l'initiative privée, il repose aussi sur un modèle social équilibré et paritaire très proche de la co-organisation où les partenaires sociaux jouent un rôle essentiel, mais dans un sens bien moins conflictuel qu'en France. On parle de « polder model ».

Mais c'est du côté de l'ouverture, du dynamisme à l'exportation et à la conquête de nouveaux marchés que les Pays-Bas ont acquis une réelle réputation : il n'est donc pas inutile d'étudier le secteur du TRM afin d'en tirer des enseignements pour les transporteurs français dans un environnement de plus en plus concurrentiel qui est le lot quotidien des transporteurs néerlandais.

Notre étude s'appuiera sur des rencontres et interviews d'acteurs – clés du secteur du TRM aux Pays-Bas, du côté des milieux institutionnels (Ministère des Transports) mais aussi auprès des organisations professionnelles (TLN) et de l'organisme en charge des licences (NIWO). La plus grosse partie de l'enquête réside dans des visites en entreprises dans diverses régions des Pays-Bas afin de confronter les analyses plus globales avec des études empiriques sur le terrain. Une avancée significative de notre travail a pu être réalisée grâce à une rencontre avec le bureau d'études privé N.E.A. qui propose une analyse fine sur la base de données de panel du secteur du TRM aux Pays-Bas : nous nous appuyerons dans ce rapport sur leurs publications que nous avons pu confirmer par les interviews. Ce bureau d'études occupe une position centrale aux Pays-Bas et le Ministère des Transports lui délègue certains traitements statistiques et analyses de données de panel. En écho avec ces analyses de panel, nous présenterons aussi, pour chaque partie – coûts de conduite et coûts généraux d'exploitation – et dans un second temps, un exemple-type d'une entreprise néerlandaise de TRM.

1) Les Pays-Bas : cadrage socio-économique

Au-delà du succès du port de Rotterdam, au-delà du caractère multilingue des citoyens néerlandais et de la grande liberté d'expression et de comportement que l'on trouve aux Pays-Bas, on observe chaque jour en France la réalité de ce surnom de « porte de l'Europe » : des milliers de touristes hollandais affluent, s'implantent et parfois investissent dans l'hexagone et surtout des milliers de poids lourds hollandais sillonnent nos routes, en import-export ou sur une base de cabotage...

Comment donc brièvement caractériser cette « porte de l'Europe » que constituent les Pays-Bas ?

Le Royaume des Pays-Bas, aussi appelé la Hollande, comprend les Pays-Bas en Europe, l'Aruba et les Antilles néerlandaises qui se composent des îles Bonaire, Curaçao, Saba, St Eustache et St Martin du Sud. Les trois pays ont chacun un gouvernement indépendant. La capitale des Pays-Bas est Amsterdam. C'est la plus grande ville avec 736 045 habitants. Le siège du Gouvernement et le centre administratif se trouvent à La Haye, ville qui compte 469 568 habitants.

Les douze provinces des Pays-Bas en Europe :

Provinces	Chefs-lieux de province
Brabant-Septentrional (Noord-Brabant)	Bois-le-Duc ('s Hertogenbosch)
Drenthe	Assen
Flevoland	Lelystad
Frise (Friesland)	Leeuwarden
Groningue (Groningen)	Groningue (Groningen)
Gueldre (Gelderland)	Arnhem
Hollande-Méridionale (Zuid-Holland)	La Haye (Den Haag)
Hollande-Septentrionale (Noord-Holland)	Haarlem
Limbourg (Limburg)	Maastricht
Overijssel	Zwolle
Utrecht	Utrecht
Zélande (Zeeland)	Middelburg

Les Pays-Bas comptent 16 337 261 habitants (avril 2006). La population connaît un certain vieillissement : en 2004, le taux de fécondité était de 1,73 enfant par femme ce qui est insuffisant pour renouveler une génération.

En moyenne, on compte 483 personnes par km². Avec une superficie totale de 41 500 km², soit un treizième de la superficie de la France, les Pays-Bas sont un pays de dimension réduite. La distance maximale que l'on peut parcourir aux Pays-Bas, entre le nord et le sud du pays, n'excède pas 300 km. La largeur, quant à elle, varie entre 150 et 200 km. Le pays est bordé par 200 km de côte et 1 080 km de frontière.

L'identité nationale néerlandaise s'est lentement construite dans le double combat pour la défense du territoire et contre l'invasion de l'eau. Pas moins de 16% des terres ont ainsi été arrachées à la mer. Situés au bord de la mer du Nord, et à l'embouchure de trois grands fleuves, le Rhin, la Meuse et l'Escaut, les Pays-Bas ont toujours été menacés par les inondations : la moitié du pays doit être protégée en permanence contre les tempêtes et les crues, et 26 % du territoire sont situés en dessous du niveau de la mer. L'endroit le plus élevé du territoire, la colline de Vaalserberg située à la frontière entre les Pays-Bas, l'Allemagne et la Belgique (région de Maastricht), atteint 323 m d'altitude. L'altitude minimale se trouve à Nieuwerkerk aan de IJssel (près de Rotterdam) avec - 6,74 m.



Source : MINEFI, Mission économique aux Pays-Bas

Au gré de l’histoire, s’est constituée une société marquée par une forte cohésion et le respect des différences. Celle-ci se manifeste dans le modèle consensuel des rapports sociaux et de la vie politique : le « modèle polder », qui est fait d’un dialogue social intense. Nous y reviendrons dans l’analyse du transport routier de marchandises. Le respect des différences trouve sa marque dans la société des « piliers » : chaque communauté, d’origine religieuse ou ethnique peut s’organiser autour de ses institutions (écoles, médias, presse, vie associative) indépendamment de l’Etat. Malgré le recul de la pratique religieuse et la sécularisation de la vie politique, les « piliers » restent vivaces pour structurer la société. Le respect des différences et un certain esprit de tolérance, conjugués à un héritage calviniste, se manifestent aussi dans le domaine des mœurs et de la sphère privée. Les Pays-Bas ont été, par rapport à beaucoup de pays européens, précurseurs notamment en matière de législation sur la contraception et l’interruption volontaire de grossesse, le mariage homosexuel, ou l’euthanasie (MINEFI, « Fiche de synthèse Pays-Bas », Mission économique au Pays-Bas, juillet 2006).

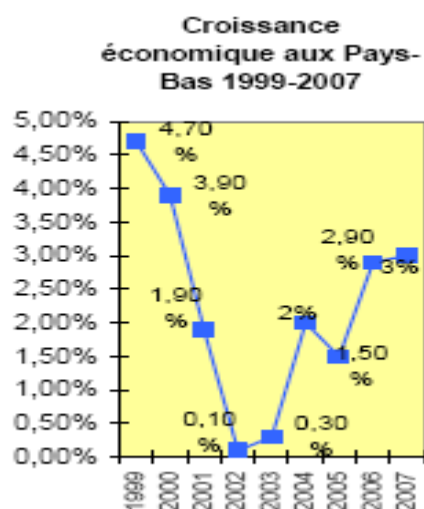
Ce pays est ainsi caractérisé par ce lien profond entre la terre et l’eau et par un sens inné des échanges, du commerce et des voyages : la maîtrise des océans marque le début de l’expansion marchande des Pays-Bas. « Après les Portugais, et avant les Anglais, les explorateurs puis les marchands sillonnent les mers. Les Hollandais sont présents en Afrique

(Le Cap), en Amérique du Nord (fondation de New Amsterdam, future New York), du Sud (le Cap Horn), en Asie (établissement de Batavia, future Djakarta en Indonésie, à Ceylan, au Japon). Avec l'afflux des épices, des produits exotiques et des métaux précieux, Amsterdam devient au dix-septième siècle (« le Siècle d'Or ») le centre et le moteur de la première «économie-monde», selon l'expression de l'historien Fernand Braudel» (MINEFI, « Fiche de synthèse Pays-Bas », Mission économique au Pays-Bas, juillet 2006). La Compagnie des Indes Orientales (VOC), qui anime le trafic entre la métropole et les établissements outre-mer, est la première firme multinationale : au dix-huitième siècle, elle ne compte pas moins de vingt-cinq mille agents en Asie. Cette tradition marchande s'est perpétuée jusqu'à nos jours, avec une forte internationalisation de l'économie, le port de Rotterdam comme premier port mondial, et le rôle des Pays-Bas comme plate-forme logistique pour l'Europe du Nord-Ouest.

L'économie des Pays-Bas en 2007

L'économie des Pays-Bas connaît actuellement une vigoureuse croissance, amorcée en 2006 avec une croissance de près de 3 % (cf. graphe ci-dessous). La croissance hollandaise est bien entendu supérieure à la croissance européenne ce qui fait des Pays-Bas, jusqu'en France, un modèle que l'on présente, scrute et cherche à suivre... ! Pour 2007, cette croissance se maintiendra à 3 % environ, à un taux supérieur à la moyenne de l'UE 25 (2,4 % en 2007).

Graphe : croissance économique aux Pays-Bas 1999-2007



Source : MINEFI, « Fiche de synthèse Pays-Bas », Mission économique aux Pays-Bas, mars 2007

Le tableau suivant offre une lecture synthétique de l'économie néerlandaise : tous les voyants sont au vert et la tendance est nettement favorable. Le chômage baisse ainsi depuis 2005 (6,5% de la population active en 2005, 5,4% en 2006 et 4,75 % en 2007 prévus). L'inflation est maîtrisée (1,7 % en 2005, 1,1 % en 2006, 1,25 % en 2007).

Les principaux agrégats de l'économie des Pays-Bas 2005-2007

Croissance par rapport à l'année précédente

	2005	2006	2007
PIB	+1,5 %	+2,9 %	+3 %
Consommation privée	+0,7 %	+2,4 %	+2,25 %
Investissements	+3,1 %	+4,5 %	+5 %
Exportations	+5,25 %	+7,5 %	+7,25 %
Importations	+6%	+8,25 %	+7,25 %

Source : MINEFI, « Fiche de synthèse Pays-Bas », Mission économique aux Pays-Bas, mars 2007

Les exportations ont profité d'un renforcement de la demande dans la zone euro et d'une meilleure compétitivité-prix. Les exportations sont le point fort de l'économie néerlandaise (avec une hausse de 7,5% en 2006) et la place du transport routier de marchandises dans le suivi de ces exportations est essentielle. On observe aussi une croissance très forte des réexportations (+12,25 % en 2006). 45 % des exportations néerlandaises concernent ces réexportations : elles sont donc vitales pour l'économie des Pays-Bas (hausse de seulement 4 % pour les exportations manufacturées nationales).

La consommation privée a été stimulée par des salaires réels plus élevés et une amélioration de l'emploi (croissance de +2,4% par rapport à 2005). Le pouvoir d'achat, après trois années

de baisse continue, a augmenté de 2% en 2006, grâce notamment à l'augmentation des salaires dans le secteur privé (+1,8 % en 2006), la maîtrise de l'inflation (1,1% en 2006) et la diminution des charges pesant sur les ménages.

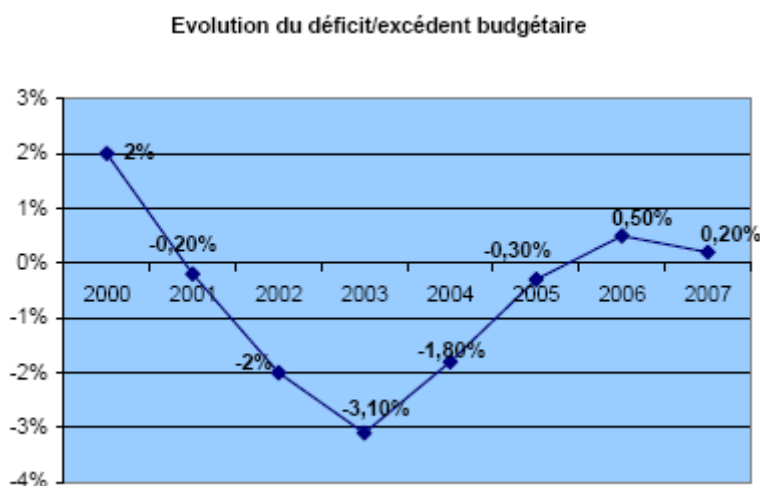
L'augmentation des investissements marque la confiance des entrepreneurs dans l'évolution des perspectives économiques. En 2007, les investissements ont augmenté de 5 % par rapport à l'année 2005 (cf. tableau), ce qui constitue un atout pour l'avenir. Les investissements se sont faits notamment dans l'équipement informatique, l'automobile et les machines. Les investissements dans le logement et l'infrastructure ont également fortement augmenté.

Le chômage est en recul. Le nombre de chômeurs s'est établi à 413 000 personnes en 2006. De plus, il y avait 105 000 emplois de plus qu'en 2005. Le taux de chômage est passé de 6,5% en 2005 à 5,2% en décembre 2006. Fin 2006, il y avait 219 000 emplois vacants sur le marché du travail contre 170 000 emplois en 2005. La forte demande sur le marché du travail incite de plus en plus de chômeurs à retrouver une activité professionnelle, comme on peut l'observer du côté du transport routier de marchandises.

Le taux d'inflation a été maîtrisé en 2006. Ce taux d'inflation (1,1%) est le plus faible taux d'inflation enregistré aux Pays-Bas depuis la fin des années 1980. Une des explications est à trouver du côté du gouvernement qui a baissé un certain nombre de taxes sur la consommation.

Sur le volet des finances publiques, des efforts ont été entrepris et ont porté leurs fruits : les Pays-Bas prévoient un excédent de 0,5% en 2006 et un excédent léger de 0,2% en 2007. L'amélioration des finances publiques s'explique d'une part par la croissance économique qui a produit des recettes fiscales plus élevées (dont certaines liées aux exportations de gaz naturel), mais aussi par des réformes structurelles conduites depuis plusieurs années visant à réduire ou contenir la dépense publique (réforme de certains régimes sociaux, réduction d'effectifs dans la fonction publique...)

Graphe : Taux de déficit/excédent budgétaire des finances publiques néerlandaises



Source : MINEFI, « Fiche de synthèse Pays-Bas », Mission économique aux Pays-Bas, mars 2007

La croissance restera probablement forte en 2007, proche de 3 %. Un regain de tension sur le marché du travail devrait entraîner une accélération des salaires et des prix au cours des prochains mois. Face à cette période de reprise, le nombre d'emplois créés devrait également augmenter : le chômage devrait baisser à 4,75% de la population active en 2007.

Certains spécialistes, à l'OCDE par exemple, observent que l'apparition d'un écart de production positif laisse entrevoir des risques de surchauffe de l'économie. Il faudrait mettre en œuvre une politique budgétaire plus restrictive afin d'atténuer les pressions sur la demande. Simultanément, il s'agirait de renforcer les mesures visant à accroître l'offre de main-d'œuvre. Compte tenu du rapide recul du chômage et du fait que la population d'âge actif n'a pas augmenté, le gouvernement devrait chercher à favoriser l'activité et à augmenter le nombre d'heures travaillées, ce qui a pu être observé dans nos divers entretiens et enquêtes sur le terrain.

2) Le transport de marchandises aux Pays-Bas

Le dynamisme hollandais est riche d'enseignements pour les transporteurs et les acteurs du transport en France.

Sauf mention spéciale, les données présentées dans les différents tableaux concernent 2003 ou 2004 et sont les dernières proposées par le Ministère néerlandais des Transports (disponibles en anglais auprès du Ministère : www.rws-avv.nl). Une mise à jour est en cours de réalisation et devrait être rendue publique à la fin 2007. Le Ministère des Transports des Pays-Bas produit peu de données statistiques en interne. Il sous-traite de nombreuses études auprès du cabinet N.E.A. qui, bien qu'étant de droit privé, possède une connaissance très fine du secteur des transports aux Pays-Bas. Pour les besoins de l'étude, une rencontre a été programmée avec le cabinet N.E.A. qui a mis à notre disposition de nombreux documents intéressants.

Comme dans le reste de l'Europe, le transport routier de marchandises est dominant aux Pays-Bas, surtout pour le transport national (82 % des flux en national) mais la particularité néerlandaise s'exprime dans la part importante du transport fluvial, surtout à l'exportation (cf. tableau suivant avec, en tonnes, 40 % des exportations). Les Pays-Bas sont ainsi connectés à l'Europe de manière quasi optimale par les trois principaux modes de transport : route, voie d'eau et fer. Le fer occupe une position très minoritaire, en cours de refondation avec la reprise des activités fret des chemins de fer néerlandais NS par le puissant acteur ferroviaire allemand du fret européen, Railion.

Tableau : transport de marchandises aux Pays-Bas en 2003 (millions de tonnes)

	Route	Fluvial	Rail	Maritime
Transport national	447	92	6	0
Export	52	110	17	102
Import	48	46	7	330
Transit fluvial	-	34	-	-

Sources: AVV and CBS, *Freight Transport in the NL*, p.4

Evidemment la force des Pays-Bas dans le secteur des transports en Europe s'exprime avant tout par la toute première place européenne du port de Rotterdam devant Hambourg et Anvers. Le port de Rotterdam est bien connecté par voie fluviale, ferroviaire et maritime.

Tableau : classement des douze premiers ports européens / marché des containers (1000 TEU*)

Port	Pays	1999	2000	2001	2002	2003	En % du 1er	Croissance 2003/1999
Rotterdam	Netherlands	6 342	6 274	6 096	6 506	7 107	100%	12%
Hamburg	Germany	3 738	4 248	4 689	5 374	6 138	86%	64%
Antwerp	Belgium	3 624	4 082	4 218	4 777	5 445	77%	50%
Bremen	Germany	2 181	2 737	2 915	2 999	3 191	45%	46%
Gioia Tauro	Italy	2 253	2 653	2 488	2 955	3 100	44%	38%
Felixstowe	United Kingdom	2 697	2 800	2 950	2 732	2 650	37%	-2%
Algeciras	Spain	1 833	2 009	2 152	2 229	2 590	36%	41%
Valencia	Spain	1 153	1 308	1 507	1 821	1 993	28%	73%
Le Havre	France	1 378	1 464	1 525	1 720	1 980	28%	44%
Barcelona	Spain	1 236	1 388	1 411	1 461	1 652	23%	34%
Genoa	Italy	1 235	1 501	1 527	1 531	1 606	23%	30%
Piraeus	Greece	984	1 161	1 166	1 405	1 605	23%	63%

*TEU = Unité équivalent 22 pieds, taille standard pour les containers

Source: MbR N.V. / Port Information Desk, Freight Transport in NL, p.10

Les relations commerciales des transporteurs néerlandais avec leurs voisins sont intenses (cf. tableau suivant). L'Allemagne est le principal partenaire. La France occupe une place très limitée dans les relations des transporteurs néerlandais avec leurs voisins, derrière l'Allemagne, la Belgique et le Royaume-Uni.

Tableau:relations des transporteurs hollandais avec les pays limitrophes (millions de tonnes)

	Pays d'arrivée				
	France	Pays-Bas	Allemagne	Royaume-Uni	Belgique
France		13			
Pays-Bas	16		109	29	52
Allemagne		54			
Royaume-Uni		37			
Belgique		40			

Note : données valables pour le mode routier (seuls les transporteurs hollandais), ferroviaire, fluvial, maritime
28 % des expéditions sont à destination des 4 pays ci-dessus

16 % des importations sont en provenance de ces 4 pays ci-dessus

Sources: AVV and CBS, Freight Transport in NL, p. 8 ; données 2003

Concernant le partage modal, la voie d'eau joue un rôle particulier aux Pays-Bas, de même que le transport maritime à l'international avec la porte de l'Europe que constitue le port de Rotterdam. Le routier est, par rapport au fer, le mode privilégié pour l'éclatement terminal des marchandises vers les Pays-Bas, en national donc. Pour l'Europe, en particulier vers l'Allemagne, c'est la voie d'eau qui est privilégiée.

Tableau : partage modal entre transport national et international en 2003 (% base tonnes)

	Transport national	Transport international	Total
Routier	35,2%	7,9%	43,10%
Voie navigable	7,9%	14,2%	22,10%
Rail	0,4%	1,6%	2%
Maritime	0,0%	32,9%	32,90%
Total	43,5%	56,6%	100%

Notes :

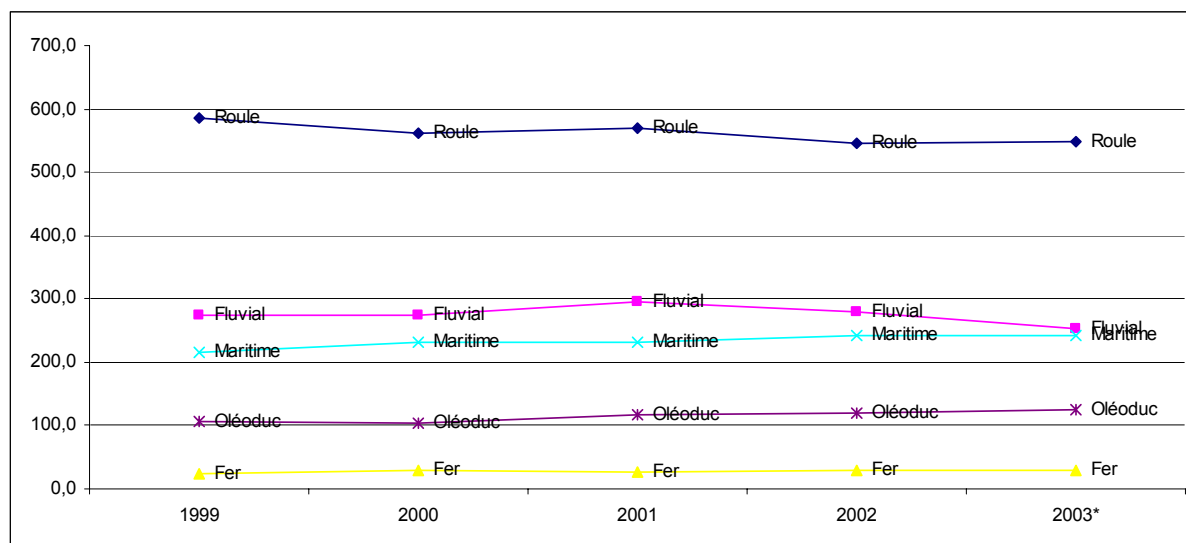
Le mode routier ne comprend que les transporteurs néerlandais

Le trafic par voie navigable ne comprend pas le transit sans transbordement

Source : Ministère des Transports, « *Freight Transport in NL* », 2004

Concernant l'évolution du trafic depuis 1999 (tableaux ci-dessous en tonnes et tonnes.kilomètres), le mode routier reste prépondérant même s'il décline légèrement... La réforme des chemins de fer et l'ouverture à la concurrence de l'accès aux sillons ferroviaires, de même que l'association du fret ferroviaire néerlandais avec le fret ferroviaire allemand et le puissant Railion – nouveau nom de la filiale fret de la DBAG - expliquent-elles cette tendance ?

Graphes : évolution du transport intérieur de marchandises aux Pays-Bas par mode en millions de tonnes



Notes :

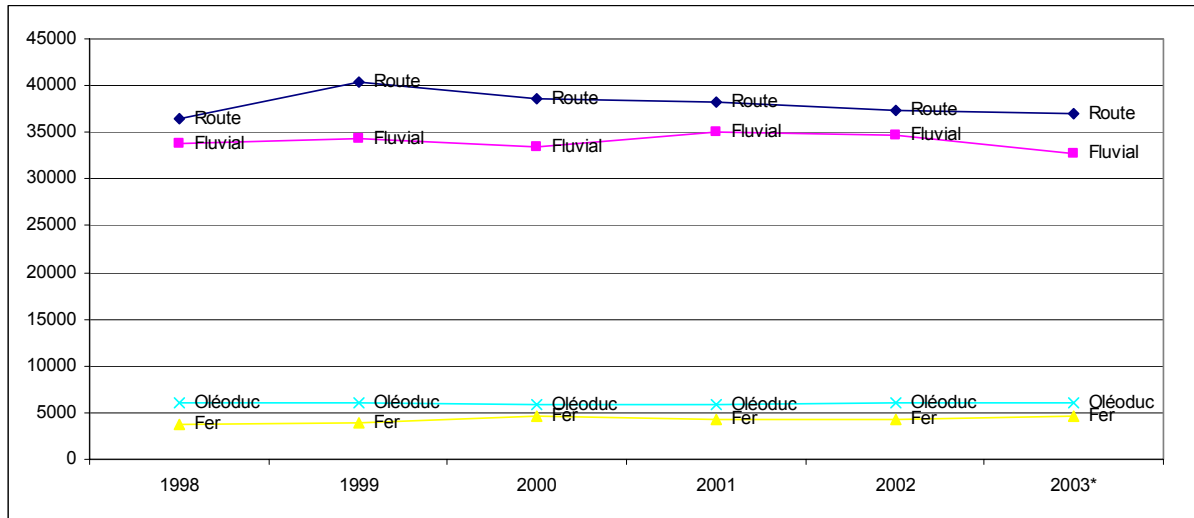
* : données provisoires pour le mode routier en 2003.

Le mode routier ne comprend que les transporteurs néerlandais.

Le trafic par voie navigable ne comprend pas le transit sans transbordement.

Source: Ministère des Transports, « *Freight Transport in NL* », 2004, p. 17

Tableau : évolution du transport intérieur de marchandises aux Pays-Bas par mode en millions de tonnes.kilomètres



Notes :

* : données provisoires pour le mode routier en 2003.

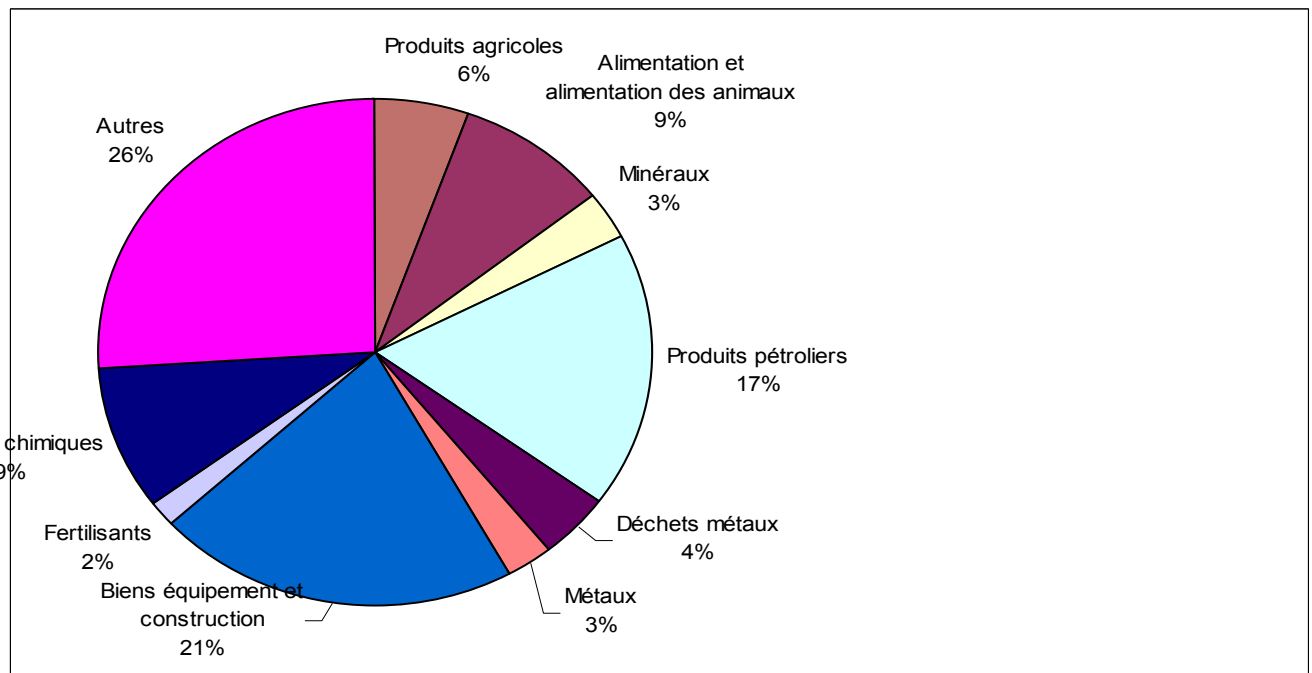
Le mode routier ne comprend que les transporteurs néerlandais.

Le trafic par voie navigable ne comprend pas le transit sans transbordement.

Source: Ministère des Transports, « *Freight Transport in NL* », 2004, p. 17

Concernant la structure des transports, les produits pétroliers et les biens d'équipement arrivent en tête. Les types de transport sont assez diversifiés, confirmant la fonction multi spécialisée de la zone portuaire de Rotterdam et de la plateforme aéroportuaire de Schiphol.

Graphe : structure des produits transportés aux Pays-Bas en 2003 (en millions de tonnes)

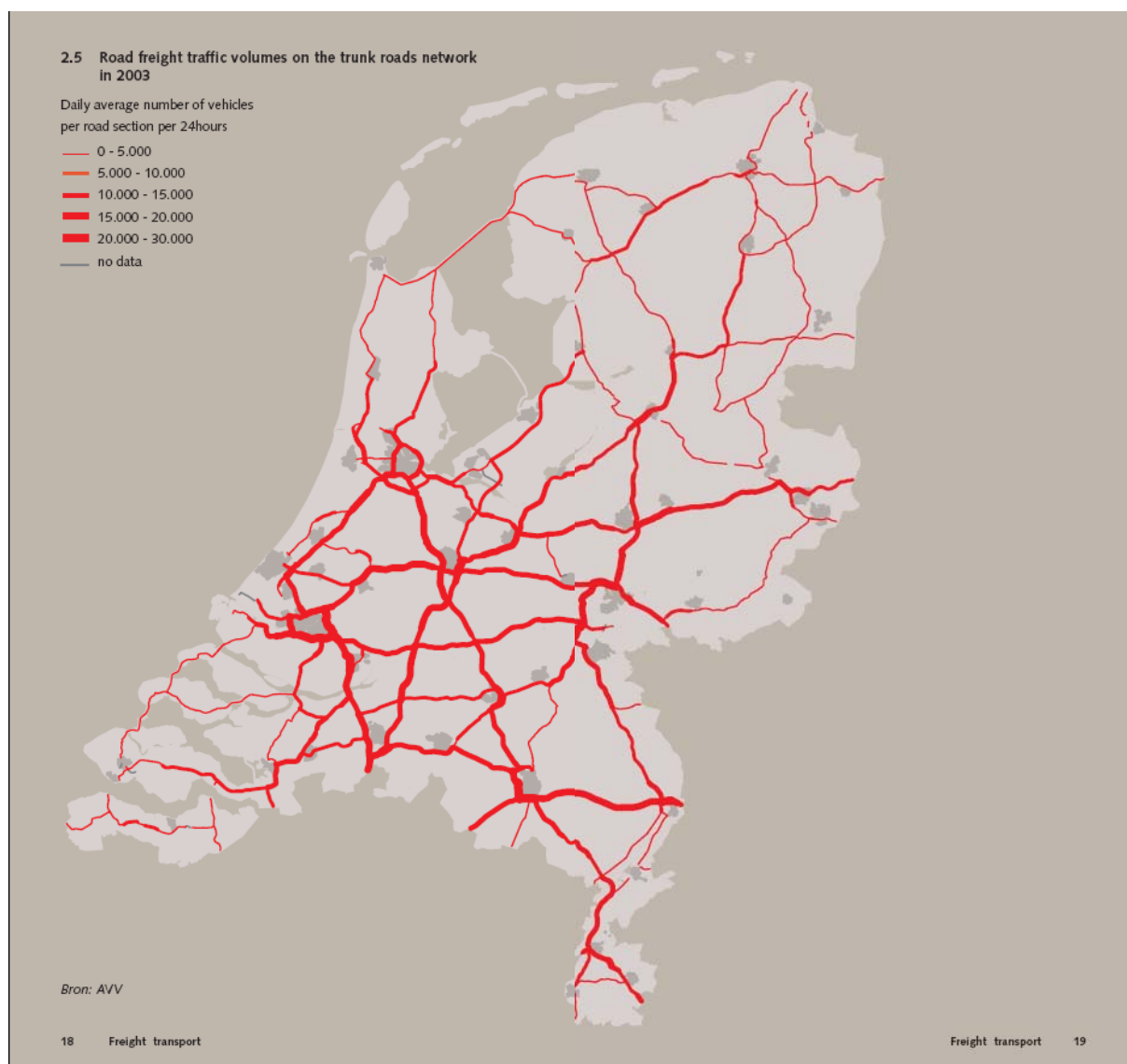


Note : pour le mode routier, fluvial, maritime et ferroviaire

Source: Ministère des Transports, « *Freight Transport in NL* », 2004, p. 16

Evidemment, cette place importante du port de Rotterdam et l'éclatement des trafics par le mode routier qui en découle a un impact certain sur la congestion des autoroutes néerlandaises qui est importante comme en atteste la carte suivante (intensité du trafic routier aux Pays-Bas en 2003). C'est autour du port de Rotterdam que l'on retrouve les trafics les plus importants, en particulier à destination du Sud (Belgique, France, Espagne et Italie) et vers l'Allemagne.

Carte : intensité du trafic routier aux Pays-Bas sur le réseau hollandais en 2003
(Nombre moyen de véhicules par jour par section routière)



Source : Ministère des Transports, « *Freight Transport in NL* », 2004, p. 18-19

De la même manière, pour le mode de transport très complémentaire voire concurrentiel à la route que représentent les voies navigables, la carte suivante propose l'intensité des trafics sur les voies navigables aux Pays-Bas en 2002. Les trafics les plus importants sont en direction de la Belgique (Anvers) et de l'Allemagne.

Carte : intensité du trafic sur les voies navigables aux Pays-Bas en 2002
(cargo en millions de tonnes)



Source : Ministère des Transports, « *Freight Transport in NL* », 2004, p. 20-21

Perspectives de croissance

Les tableaux suivants expriment les fortes perspectives de croissance des différents modes de transport aux Pays-Bas. La croissance du transport routier à l'international aux Pays-Bas est proche de 7 % par an et on peut observer, ces dernières années, un développement rapide du marché du TRM. Des goulots d'étranglement apparaissent : certains professionnels ont mentionné le fait qu'il n'y avait quasiment plus de place de stockage pour les containers à Rotterdam. Les Pays-Bas doivent plutôt tenter de résorber ces goulots d'étranglement : les estimations de croissance du TRM aux Pays-Bas sont de l'ordre de 20 à 30 % d'ici à 2020, voire un doublement selon certains scénarii du Ministère des Transports. Le scénario présenté dans les tableaux ci-dessous est la vision prospective "prudente" à moyen terme du développement du transport de marchandises aux Pays-Bas.

Tableau : estimation de la croissance des différents modes de transport (millions de tonnes)

	1994	2002	Taux de croissance annuel moyen	2003	2009	Taux de croissance annuel moyen
	Réalisé			Prévisions		
Routier	541	591	1,1%	588	671	2,2%
Voie navigable	265	279	0,6%	275	300	1,4%
Ferroviaire	18	28	5,8%	29	33	2,5%
Maritime/Cabotage	172	241	4,3%	239	272	2,2%
Oléoduc	102	121	2,1%	119	128	1,2%
Total	1 099	1 260	1,7%	1 251	1 405	2,0%

Notes :

Scénario prudent.

Le mode routier ne comprend que les transporteurs néerlandais.

Le trafic par voie navigable ne comprend pas le transit sans transbordement.

Source: Ministère des Transports, « *Freight Transport in NL* », 2004, p. 24-25

Les perspectives de croissance sont également fortes du côté des tonnes.kilomètres.

Tableau : estimation de la croissance des différents modes de transport aux Pays-Bas (millions de tonnes.kilomètres)

	1994	2002	Taux de croissance annuel moyen	2003	2009	Taux de croissance annuel moyen
	Réalisé			Prévisions		
Routier	36 923	41 449	1,5%	41 231	47 335	2,3%
Voie navigable	29 957	34 741	1,9%	34 040	36 441	1,1%
Ferroviaire	2 806	4 323	5,6%	4 363	4 984	2,2%
Oléoduc	5 622	6 017	0,9%	5 876	6 122	0,7%
Total	75 308	86 530	1,8%	85 508	94 881	1,7%

Notes :

Scénario prudent.

Le mode routier ne comprend que les transporteurs néerlandais.

Le trafic par voie navigable ne comprend pas le transit sans transbordement.

Source: Ministère des Transports, « *Freight Transport in NL* », 2004, p. 24-25

Même constat de forte croissance en ce qui concerne les véhicules.kilomètres.

Tableau : estimation de l'évolution de l'intensité du trafic aux Pays-Bas (millions de véhicules.kilomètres)

	1994	2002	Taux de croissance annuel moyen	2003	2009	Taux de croissance annuel moyen
	Réalisé			Prévisions		
Routier	7 094	8 394	2,1%	8 671	10 132	2,6%
Voie navigable	42	52	2,7%	53	57	1,2%
Ferroviaire	7	9	3,2%	9	11	3,4%

Notes :

Scénario prudent.

Le mode routier ne comprend que les transporteurs néerlandais.

Le trafic par voie navigable ne comprend pas le transit sans transbordement.

Source: Ministère des Transports, « *Freight Transport in NL* », 2004, p. 24-25

En des termes plus prospectifs, le Ministère des Transports s'attend, comme dans toute l'Europe, à une progression de la part du transport routier qui pourrait atteindre 50 % des flux en 2010.

Il est clair que les entreprises néerlandaises sont parmi les plus dynamiques d'Europe. Quelles sont les raisons de ce succès ?

Les Pays-Bas ont toujours considéré la mer comme la porte ouverte vers le monde, puisqu'ils étaient entourés par de grands pays (France, Allemagne et, dans une moindre mesure Belgique à partir de 1830). Pour garder une certaine indépendance, ils ont dû faire preuve d'une fine intelligence, d'esprit d'initiative et de flexibilité que l'on retrouve aujourd'hui dans le système économique et social. Aujourd'hui, le modèle néerlandais s'est éloigné des logiques d'assistance pour se fonder sur l'emploi, en se rapprochant ainsi du cas britannique. Un filet minimum de sécurité existe mais les politiques de stricte assistance ont été réduites (réduction des primes d'invalidité). Comme les Allemands aujourd'hui et avant eux les Anglais, les Néerlandais empruntent la voie de l'attractivité du travail.

Concernant la forte spécialisation « transport », cette position de « porte de l'Europe » des Pays-Bas est primordiale pour expliquer le succès des entreprises néerlandaises : rôle-clé du port de Rotterdam avec l'éclatement du trafic, importance de l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol, mise en œuvre d'une stratégie de spécialisation dans le re-export, c'est-à-dire la réorientation vers l'Europe des produits arrivant de Chine par exemple via Rotterdam, forte présence dans la logistique avec une spécialisation sur les *European Distribution Center* (EDC) qui sont autant de plateformes d'expédition vers toute l'Europe, existence de bonnes infrastructures, ouverture internationale et bonne maîtrise des langues étrangères, localisation centrale en Europe au cœur de la « banane bleue ».

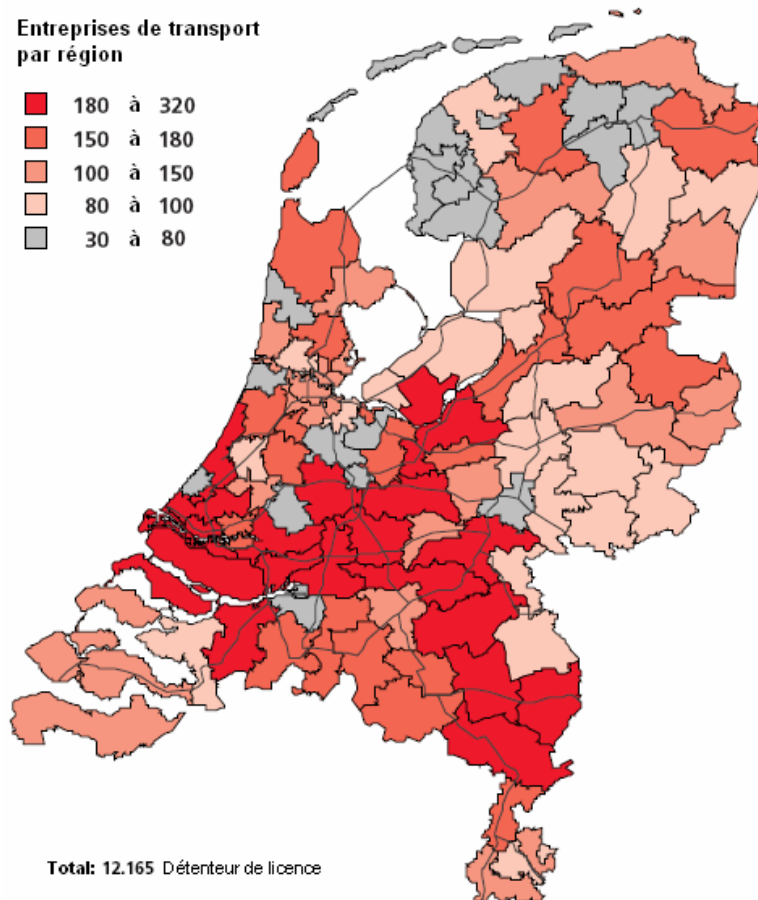
3) Le transport routier de marchandises aux Pays-Bas

Cette partie vise à prendre la mesure du transport routier de marchandises et du pavillon néerlandais. Son positionnement à l'international va se révéler déterminant, prenant ainsi le contre-pied du TRM en France qui ne « tient » désormais que par le marché national français. De plus, son implication dans les autres pays européens, par le cabotage en particulier, constitue aussi un deuxième élément caractéristique qui tranche avec les expériences françaises. Enfin un des résultats les plus importants concerne la part majoritaire des transporteurs néerlandais dans les importations vers les Pays-Bas, ce qui est exceptionnel et très différent du cas français. Nous y reviendrons.

Répartition géographique des licences

Tout d'abord, dans une perspective plus géographique, la carte suivante détaille le nombre d'entreprises possédant une licence pour effectuer du transport de marchandises pour compte d'autrui par la route aux Pays-Bas par région (2005). On observe que c'est au sud des Pays-Bas et autour de Rotterdam que sont concentrées la plupart des entreprises, en raison de débouchés importants vers l'Allemagne, la Belgique et la France.

Carte : Nombre d'entreprises avec une licence pour transport de marchandises pour compte d'autrui par la route aux Pays-Bas par région en 2005 (base code postal)

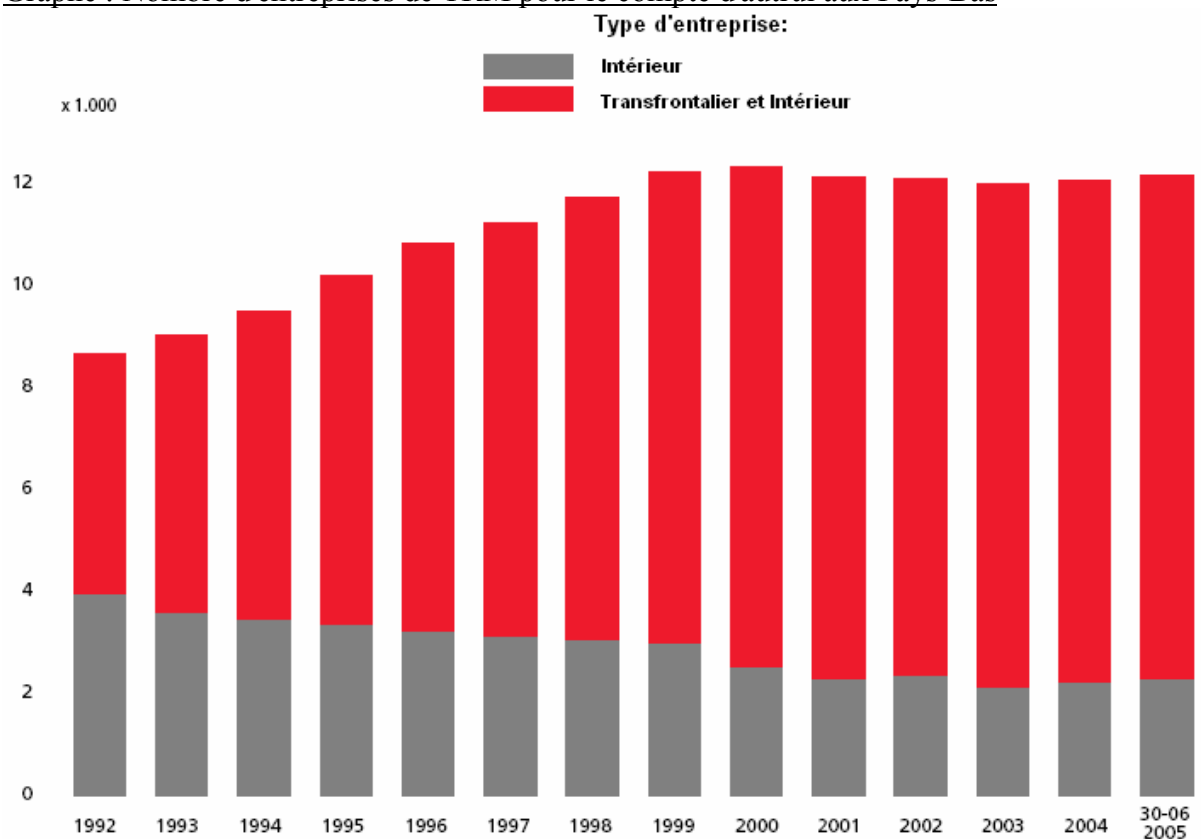


Source : “*Transport in cijfers*”, édition 2005, TLN

Entreprises de TRM

On enregistre aux Pays-Bas environ 12 000 entreprises de TRM. La particularité de ces entreprises, comme le résume clairement le tableau suivant, est la forte spécialisation à l'international pour 80 % de ces entreprises. Nous sommes dans une configuration opposée à celle de la France et cette spécialisation est en augmentation continue depuis le début des années 1990.

Graphique : Nombre d'entreprises de TRM pour le compte d'autrui aux Pays-Bas

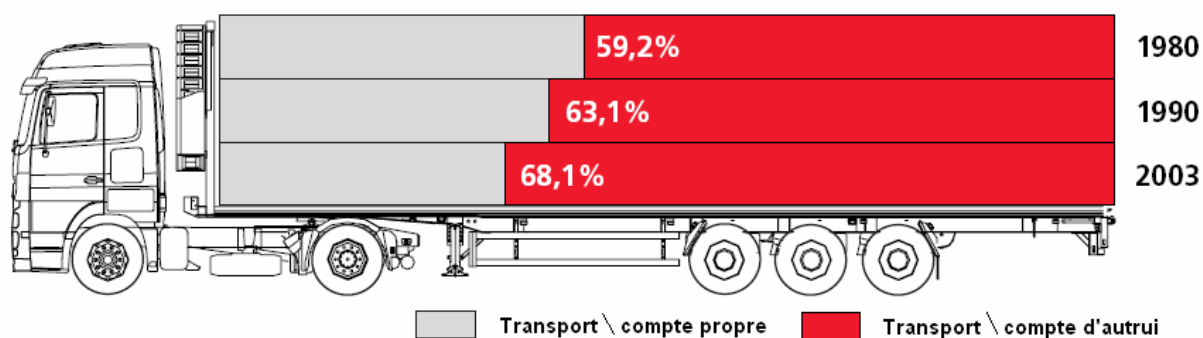


Source : "Transport in cijfers", édition 2005, TLN

Entreprises : compte propre et compte d'autrui

Comme dans le reste de l'Europe, on observe aux Pays-Bas une spécialisation du transport routier sur des entreprises de transport pour le compte d'autrui : ces entreprises réalisent aujourd'hui près de 70 % du transport (sur la base des tonnes transportées), en forte hausse depuis 1980 (59,2 % en 1980). Cette hausse se poursuit encore aujourd'hui.

Graphe : Compte d'autrui et compte propre aux Pays-Bas (base tonnes)

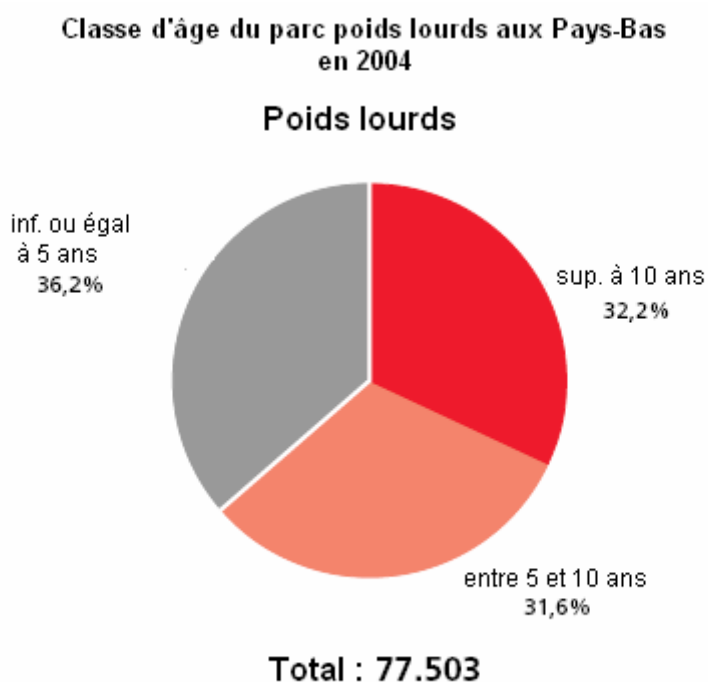


Source : “*Transport in cijfers*”, édition 2005, TLN

Le parc

Concernant la structure du parc, on peut enregistrer aux Pays-Bas une certaine jeunesse du parc de poids lourds avec près d'un tiers des camions âgés de moins de 5 ans. 32% du parc ont plus de 10 ans d'âge.

Tableau : classe d'âge du parc PL aux Pays-Bas en 2004 (TRM)



Source : “*Transport in cijfers*”, édition 2005, TLN

Le pavillon hollandais : une force à l'international incomparable en Europe

Notre travail nous conduit, dans un second temps, à une analyse fine du pavillon néerlandais, ce qui va mettre en lumière certains traits caractéristiques qui font désormais largement défaut en France.

Premier élément caractéristique du TRM aux Pays-Bas : les transporteurs néerlandais sont plus actifs à l'international qu'en national, ce qui place les Pays-Bas à l'opposé de la France. Le marché néerlandais est donc inversé par rapport au marché français !

Tableau : Types de TRM réalisés par des entreprises hollandaises

Transport national aux Pays-Bas	31 865 604	37 %
Exports et imports avec les Pays-Bas	40 721 543	48 %
Transport entre pays tiers	8 824 735	11 %
Cabotage dans les pays étrangers	2 748 746	4 %
Total	84 160 628	100 %

Source : CNR - base de données des TRM européens 2005 du SESP,

Unités : milliers de tonnes.kilomètres.

Périmètre géographique : UE25+Norvège+Lichtenstein-Malte

Le marché néerlandais est fondamentalement un marché capté par les transporteurs néerlandais : 1 % du transport national de TRM aux Pays-Bas est effectué par des transporteurs étrangers (cabotage).

Tableau : transport national aux Pays-Bas

Par le pavillon hollandais	31 865 604	99,0%
Par les pavillons étrangers (ou cabotage)	322 079	1 %
Total national	32 187 683	100 %

Source : CNR - base de données des TRM européens du SESP,

Toutes données : Transport routier de marchandises en 2005, en milliers de tonnes.kilomètres.

Périmètre géographique : UE25+Norvège+Lichtenstein-Malte

Les exportations des Pays-Bas sont d'abord effectuées par le pavillon hollandais : elles atteignent un niveau de 57 %, ce qui correspond au niveau français il y a un quinzaine d'année.

Tableau : Exportations des Pays-Bas

Par le pavillon hollandais	23 814 951	57%
Par les pavillons des pays importateurs	13 689 493	33%
Par les pavillons tiers	4 417 290	11%
Total exportations	41 921 734	100 %

Source : CNR - base de données des TRM européens du SESP,
Toutes données : Transport routier de marchandises en 2005, en milliers de tonnes.kilomètres.
Périmètre géographique : UE25+Norvège+Lichtenstein-Malte

Un des points les plus percutants du TRM aux Pays-Bas est présenté tableau suivant qui révèle que les transporteurs hollandais **sont majoritaires sur les importations** dans leur pays, ce qui est exceptionnel... et par la même trahit toute la faiblesse à l'international des transporteurs français qui sont minoritaires dans « leurs » exportations vers les Pays-Bas. Il est vrai que, durant nos entretiens, les transporteurs néerlandais ont souvent mis en avant l'importance de décrocher des chargements pour les trajets retour aux Pays-Bas.

Tableau : Importations aux Pays-Bas

Par le pavillon hollandais	16 906 592	52%
Par les pavillons des pays exportateurs	12 308 809	38%
Par les pavillons tiers	3 170 400	10%
Total importations	32 385 801	100%

Source : CNR - base de données des TRM européens du SESP,
Toutes données : Transport routier de marchandises en 2005, en milliers de tonnes.kilomètres.
Périmètre géographique : UE25+Norvège+Lichtenstein-Malte

Le tableau suivant confirme la bonne santé du TRM aux Pays-Bas : avec un taux d'exportations et d'importations d'origine hollandaise de 55 %, les Pays-Bas se placent assurément au premier rang des principales nations du TRM en Europe.

Tableau : Total importations et exportations aux Pays-Bas

par le pavillon hollandais	40 721 543	54,8%
par les pavillons des pays exportateurs ou importateurs	25 998 303	35,0%
Par les pavillons tiers	7 587 690	10,2%
Total importations+exportations	74 307 535	100,0%

Source : CNR - base de données des TRM européens du SESP,
Toutes données : Transport routier de marchandises en 2005, en milliers de tonnes.kilomètres.
Périmètre géographique : UE25+Norvège+Lichtenstein-Malte

Le marché Allemagne-Pays-Bas est le premier marché de fret des Pays-Bas, la France se situant en deuxième position mais avec un écart énorme. Il est clair que le port de Rotterdam est le grand port d'exportation et d'importation de l'économie allemande et européenne.

Tableau : Classement des marchés bilatéraux, tous pavillons intervenants

Somme des exportations et des importations aux Pays-Bas, quelle que soit la nationalité de l'opérateur		
1 ^{er}	Allemagne	23 589 086
2 ^{ème}	France	9 787 163
3 ^{ème}	Belgique	7 861 726
4 ^{ème}	Espagne	6 972 450
5 ^{ème}	Italie	5 239 948
6 ^{ème}	Royaume-Uni	3 690 911
7 ^{ème}	Pologne	2 716 568
8 ^{ème}	Autriche	1 952 720
9 ^{ème}	Danemark	1 744 748
10 ^{ème}	Suède	1 603 141
11 ^{ème}	République Tchèque	1 302 334
12 ^{ème}	Portugal	1 022 431
13 ^{ème}	Hongrie	973 891
14 ^{ème}	Grèce	437 051
15 ^{ème}	Slovaquie	430 276
16 ^{ème}	Lituanie	407 676
17 ^{ème}	Lettonie	399 489
18 ^{ème}	Luxembourg	393 806
19 ^{ème}	Norvège	393 642
20 ^{ème}	Irlande	307 405
21 ^{ème}	Estonie	292 999
22 ^{ème}	Finlande	278 087
23 ^{ème}	Slovénie	235 348
24 ^{ème}	Chypre	5 083
25 ^{ème}	Liechtenstein	169

Source : CNR - base de données des TRM européens du SESP,

Toutes données : Transport routier de marchandises en 2005, en milliers de tonnes.kilomètres.

Périmètre géographique : UE25+Norvège+Lichtenstein-Malte

Les transporteurs néerlandais cabotent en premier en Allemagne puis au Royaume-Uni et en France.

Tableau : Pays où le pavillon hollandais cabote

1er	Allemagne	1 135 011
2ème	Royaume-Uni	758 228
3ème	France	351 091
4ème	Belgique	336 097
5ème	Suède	75 409
6ème	Espagne	29 137
7ème	Italie	22 904
8ème	Danemark	12 143
9ème	Autriche	7 702
10ème	République Tchèque	1 512
11ème	Norvège	1 368
12ème	Hongrie	376
13ème	Pologne	158
14ème	Irlande	122
	Total autres	17 488
		2 748 746

Source : CNR - base de données des TRM européens du SESP,
 Toutes données : Transport routier de marchandises en 2005, en milliers de tonnes.kilomètres.
 Périmètre géographique : UE25+Norvège+Lichtenstein-Malte

Au Pays-Bas, le TRM international laissé au pavillon tiers est principalement capté par les pavillons belge, allemand et polonais.

Tableau : Pavillons tiers intervenant sur les importations et exportations

1er	Belgique	1 627 672	21,5%
2ème	Allemagne	1 536 101	20,2%
3ème	Pologne	1 205 407	15,9%
4ème	Lituanie	580 465	7,7%
5ème	Luxembourg	372 911	4,9%
6ème	République Tchèque	309 734	4,1%
7ème	Autriche	270 518	3,6%
8ème	Slovaquie	268 398	3,5%
9ème	Espagne	246 619	3,3%
10ème	Portugal	236 624	3,1%
11ème	Hongrie	143 112	1,9%
12ème	Italie	140 687	1,9%
13ème	Lettonie	115 918	1,5%
14ème	Slovénie	101 203	1,3%
15ème	Danemark	93 743	1,2%
16ème	France	85 719	1,1%
17ème	Estonie	73 343	1,0%
18ème	Royaume-Uni	69 027	0,9%
19ème	Irlande	49 275	0,6%
20ème	Suède	48 808	0,6%
21ème	Liechtenstein	11 147	0,1%
22ème	Finlande	1 191	0,0%
23ème	Norvège	68	0,0%
		7 587 690	100%

Source : CNR - base de données des TRM européens du SESP,

Toutes données : Transport routier de marchandises en 2005, en milliers de tonnes.kilomètres.

Périmètre géographique : UE25+Norvège+Lichtenstein-Malte

Transport par un pavillon tiers : transport effectué entre deux pays par le pavillon d'un troisième pays, autre que le pays de chargement et le pays de déchargement.

Pour une grande nation européenne, les Français occupent une position très faible dans le cabotage aux Pays-Bas (2% des parts de marché).

Tableau : Pavillons étrangers cabotant aux Pays-Bas

1er	Belgique	147 080	45,7%
2ème	Allemagne	128 576	39,9%
3ème	Pologne	18 066	5,6%
4ème	Luxembourg	9 782	3,0%
5ème	France	6 585	2,0%
6ème	Italie	4 873	1,5%
7ème	Slovaquie	1 729	0,5%
8ème	Slovénie	1 210	0,4%
9ème	Hongrie	897	0,3%
10ème	Suède	886	0,3%
11ème	Royaume-Uni	591	0,2%
12ème	Autriche	538	0,2%
13ème	Danemark	498	0,2%
14ème	Lituanie	349	0,1%
15ème	Espagne	257	0,1%
16ème	Irlande	141	0,0%
17ème	Liechtenstein	22	0,0%
		322 079	100,0%

Source : CNR - base de données des TRM européens du SESP,

Toutes données : Transport routier de marchandises en 2005, en milliers de tonnes.kilomètres.

Périmètre géographique : UE25+Norvège+Lichtenstein-Malte

La vie économique et la vie des entreprises de TRM aux Pays-Bas

Les Pays-Bas sont caractérisés, nous l'avons vu, par un certain sens de l'initiative privée, un rôle central des mécanismes de marché qui sont toujours privilégiés même si, dans un deuxième temps, les défaillances de marché appellent une intervention forte et dynamique de l'Etat. Mais ce pays se fonde surtout sur une logique de coopération et de concertation employeurs / employés qui est très poussée sans que l'un des partenaires sociaux ne soit en situation de faiblesse par rapport à l'autre. On observe ainsi un vrai rapport de forces débouchant sur un accord qui est suivi par toutes les parties. Lors de nos entretiens, aucun interlocuteur n'a critiqué la convention collective « transport » qui sert de référence pour le paiement des heures de conduite des conducteurs : elle va de soi !

Ainsi, vivre aux Pays-Bas, c'est se plonger dans un pays très libéral que l'on peut résumer en trois expressions : liberté, initiative et esprit d'entreprendre, modernité¹. Une rencontre avec un haut fonctionnaire du Ministère des Transports néerlandais a confirmé ce dynamisme : les Pays-Bas se caractérisent par une relation particulière entre le marché et la gouvernance publique (l'Etat). L'Etat est prêt à intervenir autant que nécessaire mais sans plus... Il

¹ Les entreprises hollandaises sont, en Europe, leader sur les technologies GPS d'aide à la navigation, par exemple avec l'entreprise TomTom, leader du marché.

recherche plutôt une modernité constante de son action. De façon très surprenante du point de vue de notre culture française, l'administration néerlandaise manque fondamentalement d'informations sur les entreprises, ce qui ne les pousse pas à agir. Elle considère en tous cas que les entreprises sont plus réactives et qu'elles auront toujours un coup d'avance s'il s'agit de jouer avec les règles.

Plaçant le gouvernement un peu dans l'ombre, les Pays-Bas reposent sur un système paritaire employeurs / employés fort, fondé sur un large travail de pédagogie et d'explication jusqu'à ce qu'un accord soit trouvé. C'est une des bases de ce que l'on nomme « le polder model », mais il a été grandement atténué ces dernières années au profit d'un libéralisme très tempéré à l'anglo-saxonne d'inspiration scandinave et britannique. Le discours politique franc et réaliste s'est peu à peu imposé aux Pays-Bas et les citoyens sont prêts à faire des efforts face à un discours politique réaliste.

Les syndicats sont puissants aux Pays-Bas et sont d'habiles négociateurs. Dans les transports, les salaires des conducteurs progressent fortement depuis plusieurs années.

Dans le secteur des transports, on observe aux Pays-Bas une coordination forte entre les différents acteurs du transport, les collectivités locales, les chargeurs. Nous avons là une autre particularité de la coordination « à la hollandaise », susceptible de faire émerger des pôles de compétences et de compétitivité et d'attirer des investisseurs étrangers. C'est ce que l'on observe dans la région de Twente à l'Est du pays vers la frontière allemande. Twente possède en effet une organisation régionale des firmes de transport : *European Plateforme Transport Twente* qui regroupe transporteurs, chargeurs et collectivités locales. Le but est d'optimiser les services de transport (tournées) et l'offre de transport, en particulier pour gagner de la lisibilité à l'international. La France devrait grandement s'inspirer de ces expériences plutôt réussies.

Pour les chefs d'entreprises néerlandais engagés en France, la France est devenue un pays de contraintes, de limitation (surtout pour le cabotage) et de contrôles. Les chefs d'entreprises néerlandais se plaignent par ailleurs beaucoup de la dureté et du nombre des contrôles en France. Ils se considèrent harcelés, surtout par des accusations de cabotage illégal.

Ainsi, pour créer son entreprise aux Pays-Bas, un seul document suffit... Les entretiens avec les transporteurs néerlandais font ainsi apparaître, comme avec les transporteurs allemands, des faiblesses récurrentes du côté français : faible apprentissage des langues étrangères et donc difficulté de communiquer, « *very difficult country* » selon certains transporteurs qui n'ont pas peur de parler d'un « pays dangereux », difficulté de trouver un sous-traitant fiable, comportements des chargeurs très stricts avec les rendez-vous de livraisons,...

Evidemment, le discours face aux nouveaux entrants à l'Est de l'Europe est très différent de ce que l'on entend en France : « la concurrence avec l'Est est vive mais c'est tant mieux car une forte croissance à l'Est va entraîner des besoins de transport immenses »... et « nous avons besoin de tout le monde (NDLR, les Français !)... mais surtout de conducteurs » ! Et les transporteurs néerlandais se tiennent prêts à conquérir pour prendre une part non négligeable de cette croissance !

Ainsi, le gouvernement néerlandais soutient-il une libre mobilité de la main d'œuvre en provenance de l'Europe de l'Est, car les transporteurs hollandais ont besoin de conducteurs, ce qui montre, une fois de plus, que les Hollandais n'ont pas peur de l'élargissement. Aujourd'hui 2000 à 3000 conducteurs polonais² travaillent aux Pays-Bas après avoir obtenu

² Et il semble manquer 30 000 conducteurs en Pologne ! Les salaires progressent vite en Pologne dans le secteur du transport.

un permis de travail après examen³. Même si le débat est ouvert, les conducteurs polonais reçoivent le même salaire que les conducteurs hollandais et ils bénéficient de la même convention collective. Il est apparu, à l'occasion de certains entretiens, que des chauffeurs turcs pouvaient être embauchés : ils sont eux moins bien payés que leurs collègues hollandais.

Les entreprises de TRM hollandaises : à marche forcée vers l'Europe... !

Les entreprises hollandaises sont avant tout des transporteurs. Il n'y a pas, comme en Allemagne, de commissionnaires. Elles proposent toutes des services logistiques. Elles sont très spécialisées⁴ et l'élargissement a renforcé cette spécialisation. L'usage de sous-traitants, polonais par exemple, est courant comme solution à des coûts de transport particulièrement élevés.

Les entreprises aux Pays-Bas sont plutôt des petites entreprises très dynamiques, prenant des risques, réalisant par exemple du cabotage en dehors de leurs frontières sans complexe. On compte environ 12 000 entreprises⁵, la particularité des entreprises néerlandaises étant une forte spécialisation à l'international (la Belgique, la France, le Royaume-Uni et l'Allemagne représentent 60 % environ des destinations). Durant les différentes visites, il a été possible d'observer qu'il règne aux Pays-Bas une réelle atmosphère favorable à la création d'entreprise, à l'initiative privée et à l'ouverture sur le monde et l'Europe. Les Pays-Bas ne se nomment-ils pas la « porte de l'Europe » ?

On observe aussi des délocalisations et/ou des partenariats importants avec l'Europe de l'Est où les coûts de conduite sont moindres.

Comme en Allemagne, les transporteurs néerlandais font face à une concurrence est-européenne de plus en plus importante et leur rentabilité en est affectée. Certains experts résument la situation générale : « la logistique est néerlandaise et le transport est polonais ».

Certains transporteurs hollandais voient de bonnes perspectives de transport du côté de la Roumanie, le port de Constantza pouvant devenir le Rotterdam de l'Europe de l'Est, selon certains avis bien argumentés. La Turquie connaît aussi de fortes croissances et de bonnes opportunités.

³ Mais les entreprises néerlandaises doivent prouver qu'elles n'ont pas pu trouver de conducteurs hollandais.

⁴ Nous avons ainsi rencontré une firme très spécialisée dans le transport de ... costumes à travers toute l'Europe.

⁵ TLN, comme la FNTR et TLF en France, représente plus de 50 % de ces entreprises (6200 membres en 2006). Entre autres, TLN négocie la convention collective qui sert de référence pour le salaire des conducteurs.

Face à cette concurrence est-européenne, quelles stratégies les entreprises hollandaises ont-elles adoptées ?

Comme en Allemagne, les transporteurs néerlandais se spécialisent sur des niches là où les prix ne jouent pas un rôle important. Les conducteurs hollandais sont hyper productifs⁶, cela a été rappelé lors de nos différents entretiens, et cela de manière quasi systématique, « très loin devant les Français » a-t-on souvent ajouté. Du point de vue du temps de conduite, on peut dire, selon diverses observations, qu'ils sont très forts pour maximiser le temps de conduite et d'utilisation des véhicules. Selon de nombreux avis, l'engagement des conducteurs est bien plus intensif qu'en France : 12 heures payées par jour n'est pas inhabituel du côté des entreprises hollandaises de transport.

Ainsi certaines entreprises fonctionnent à plein régime : une semaine de travail « à fond », avec plus de 60 heures par semaine et une semaine de repos, un autre conducteur prenant le relais. On peut même imaginer dans cette configuration qu'un autre conducteur prenne le camion à mi-parcours une fois ces 60 heures achevées (et c'est mieux si, in fine, le transporteur a un retour en charge).

Cette hyper-productivité s'explique aussi par la difficulté de recrutement de nouveaux conducteurs, le marché des conducteurs étant très étroit aux Pays-Bas : le recrutement de conducteurs constitue ainsi, de l'avis de tous les opérateurs, un des principaux goulots d'étranglement⁷ en Hollande. La question centrale pour les chefs d'entreprise n'est pas de trouver de nouveaux marchés mais plutôt de trouver des chauffeurs pour faire face à l'afflux des commandes dans toute l'Europe.

On arrive à un schéma de relations sociales dans l'entreprise proche d'un modèle « donnant-donnant » : salaire élevé, fort rendement de la part des conducteurs et grande sensibilisation à la survie de l'entreprise dans un environnement très concurrentiel, en particulier avec l'Europe de l'Est. De plus, l'ouverture très internationale des entreprises néerlandaises – et donc le contact permanent sur les routes des conducteurs néerlandais avec la concurrence – favorise une synergie conducteurs – management autour de cette dynamique donnant-donnant. Il est aussi vrai que les conducteurs n'ont pas vraiment le choix... !

Enfin, face à l'étrouffement du marché intérieur hollandais, les entreprises sont d'emblée orientées vers l'étranger, avec un certain succès comme en témoigne la part du cabotage des poids lourds néerlandais en France par exemple. Cette stratégie du « tout international » est au fondement du « polder model » comme nous le rappelle l'histoire très maritime et coloniale de cette petite nation.

Les enseignements à tirer pour la France renvoient à ces deux logiques : logique fondamentalement internationale d'une part et, d'autre part, confiance préalable dans les relations entre les organisations professionnelles patronales et syndicales œuvrant à un objectif unique : garantir la pérennité de l'entreprise et redistribuer équitablement les fruits de l'activité et du travail de tous. Le capitalisme français est malheureusement assez loin de cet équilibre social.

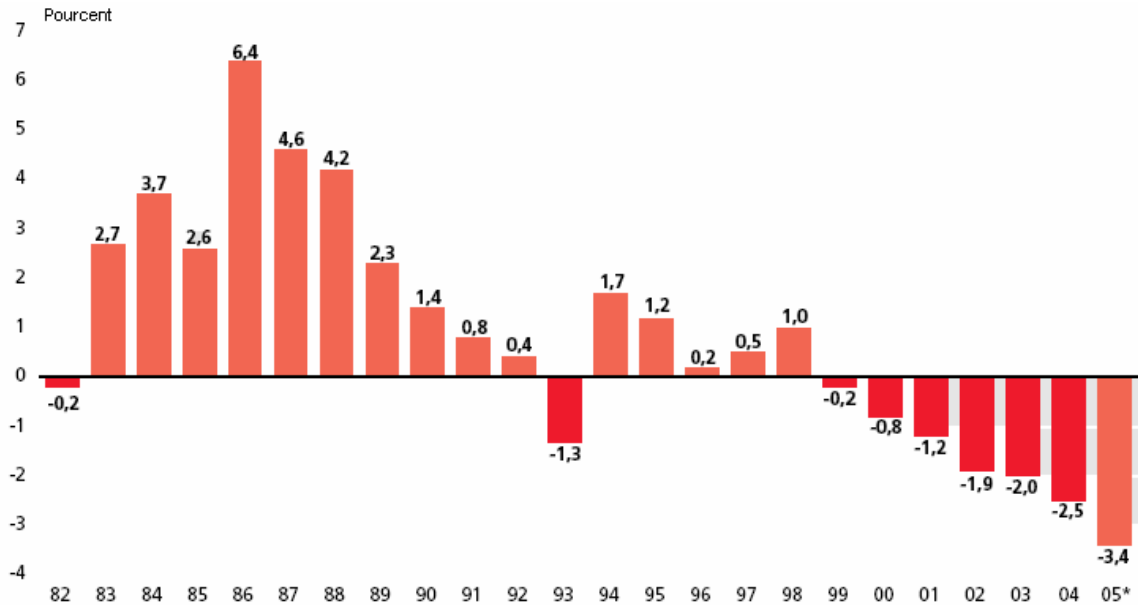
⁶ Par exemple : un trajet « international » sur un sens se compose en général de 5 à 6 stops pour des livraisons. Les chauffeurs sont en général absents 6 à 7 jours d'affilée. En service de transport local, il n'est pas rare de prévoir 50 à 60 stops par jour.

⁷ TLN, le premier syndicat professionnel des transporteurs et de la logistique, estime un manque d'environ 6000 conducteurs pour le marché néerlandais en 2007.

Rentabilité aux Pays-Bas

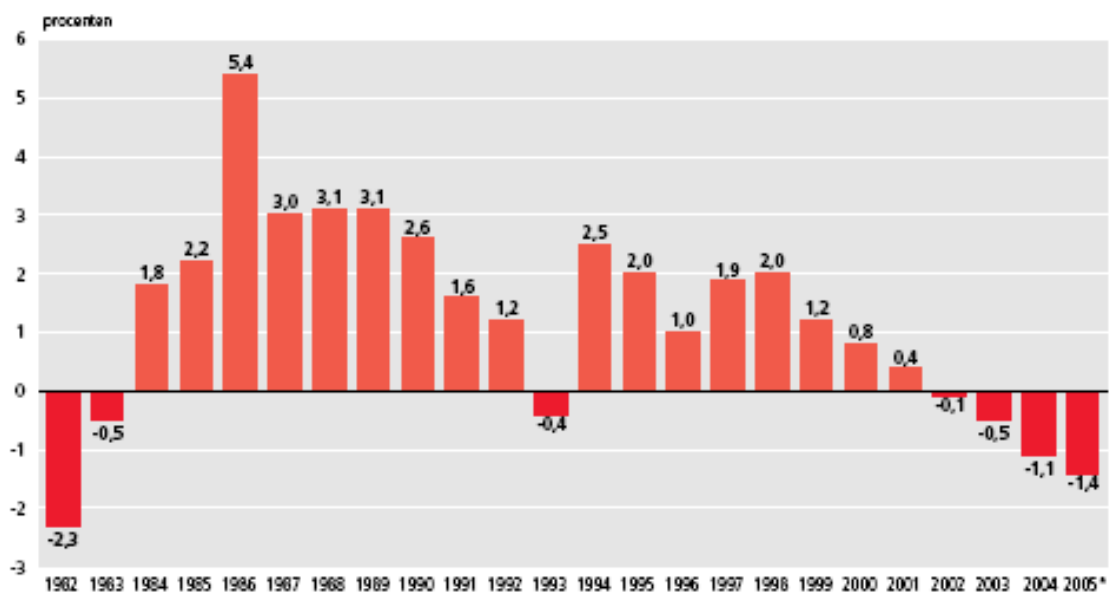
Du côté de la rentabilité des entreprises, il est difficile d'avoir des informations précises. Néanmoins le graphe suivant nous offre la lecture surprenante d'une baisse forte de la rentabilité des entreprises de TRM hollandaises ces dernières années, ce qui semble contraster avec nos observations d'une réelle dynamique à l'international des entreprises hollandaises. Le point commun pourrait provenir d'une accentuation de la concurrence entre opérateurs Est et Ouest européens, ce qui a un impact non pas en termes de transport et d'activité mais en termes de rentabilité des entreprises néerlandaises.

Graphe : Rentabilité moyenne des entreprises néerlandaises de TRM à l'international



Source : “*Transport in cijfers*”, édition 2005, TLN. Sondage sur 200 entreprises.

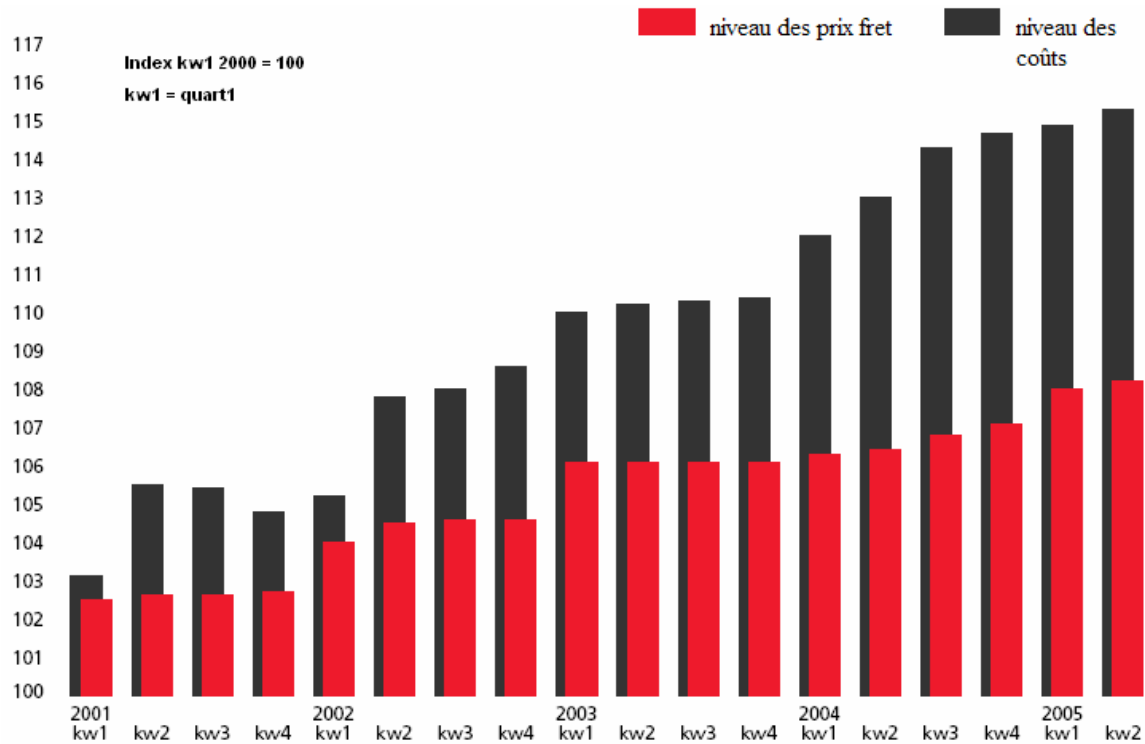
Graphe : Rentabilité moyenne des entreprises néerlandaises de TRM en national



Source : “*Transport in cijfers*”, édition 2005, TLN. Sondage sur 200 entreprises.

En écho à cette baisse de rentabilité observée sur les graphes précédents, les transporteurs hollandais se plaignent aussi d'une hausse des coûts du transport supérieure à la croissance du prix du fret (cf. graphe suivant), ce qui renforce les difficultés sur la trésorerie des entreprises et leur rentabilité.

Graphe : Evolution du niveau du prix du fret et du niveau des coûts du transport dans le transport routier national de marchandises pour le compte d'autrui aux Pays-Bas

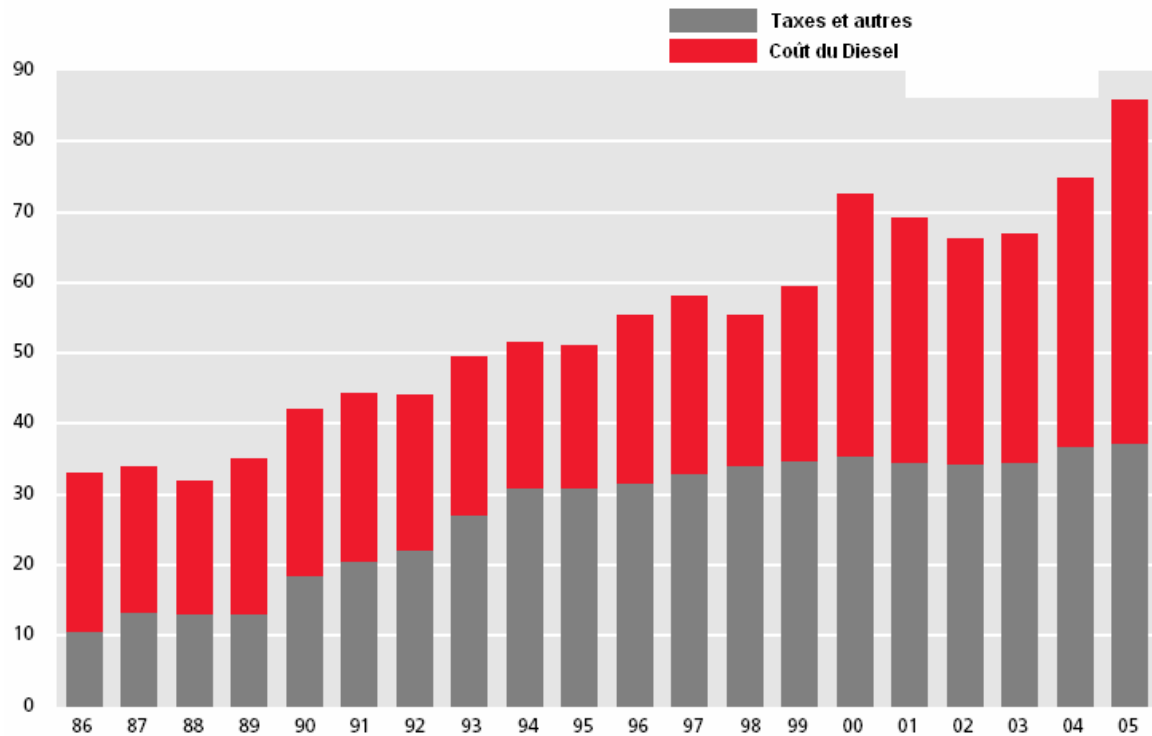


Source : “*Transport in cijfers*”, edition 2005, TLN

Fiscalité aux Pays-Bas

Du côté de la fiscalité, nous retrouvons une situation comparable à celle des transporteurs français avec une hausse continue du prix du carburant supérieure à celle de la fiscalité sur les carburants. En 2005, cette hausse a été particulièrement importante.

Graphe : Evolution des taxes sur le gazole et du prix moyen du gazole exprimés en centimes d'euro par litre



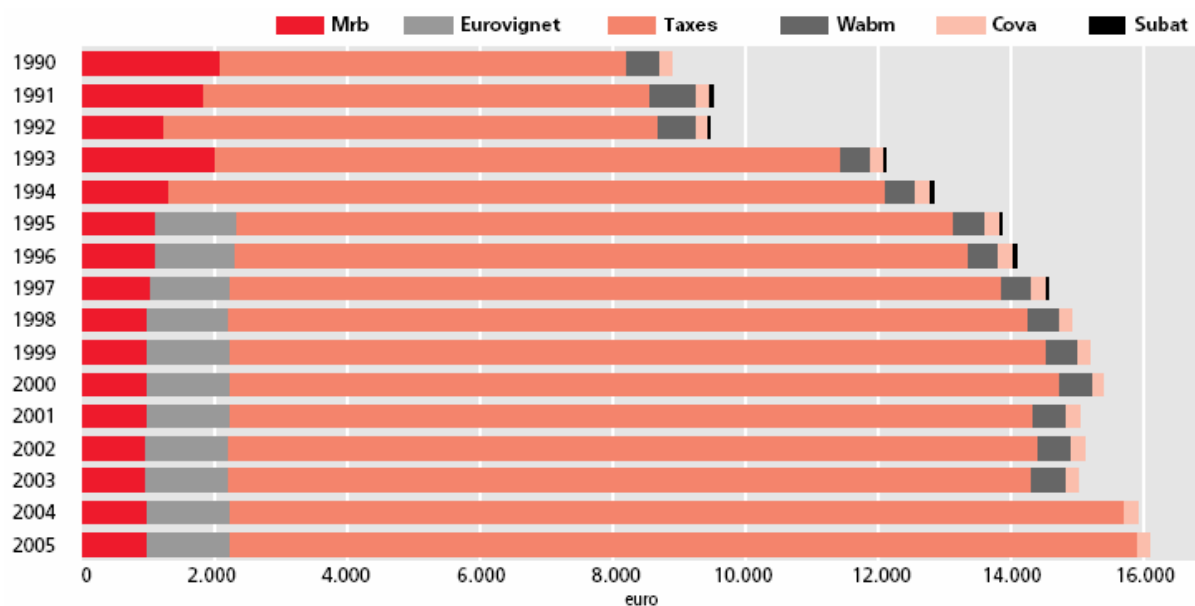
Source : Source : "Transport in cijfers", édition 2005, TLN

De manière plus large, le graphe suivant détaille les principales taxes qui pèsent sur un poids lourd hollandais. Nous retrouvons bien entendu la taxe à l'essieu (Mrb), l'eurovignette, les taxes générales et un ensemble de taxes annexes spécifiques. Chaque année, plus de 16.000 € par poids lourd sont payés en taxes.

Comme en France, ces taxes ont fortement progressé ces dix dernières années avec une stabilisation voire une baisse entre 2001 et 2003.

Graphe : évolution des taxes sur un poids lourd (tracteur et remorque) aux Pays-Bas

Mrb : taxe à l'essieu ; Wabm : taxe sur les assurances ; Subat : taxe environnement pour l'entretien des stations services, Cova : divers (taxes vacances,...)



Source : Source : "Transport in cijfers", édition 2005, TLN

Des propositions pour l'avenir

Concernant les évolutions à venir, une augmentation du temps de travail est à l'étude : des études sont en cours pour étudier la possibilité du samedi comme jour officiel travaillé. De grandes entreprises néerlandaises étudient une augmentation de la durée hebdomadaire de travail (Shell et Akzo Mobel proposent de passer de 34/36 heures à 40 heures par semaine).

De plus, comme en Allemagne, les chefs d'entreprise expriment une préférence pour une augmentation de la charge utile des poids lourds à 60 tonnes (300 camions sont actuellement à l'essai aux Pays-Bas). Certains y voient même pour la France une chance en raison de « vastes étendues », d'autoroutes plus ou moins « vides » et en plus une telle charge utile permettrait de réduire le poids des concurrents étrangers.

Le Ministère néerlandais des transports est actif sur ce point via un programme-test sur des camions de plus de 40 tonnes. Un des arguments en faveur d'un accroissement de la charge utile réside dans le fait que cela permet de réduire la consommation de carburant et que cela représente un poids lourd de moins sur la route.

A la différence de l'Allemagne, de la France et de l'Autriche, les camions sont (encore) plutôt bien acceptés aux Pays-Bas car les Néerlandais vivent pleinement cette spécialisation de « porte de l'Europe » qui implique une dominante « transport » forte.

Concernant les contrôles du secteur du transport routier de marchandises

Les contrôles aux Pays-Bas sont assez rares sur les routes : ainsi les données transmises par l'Union Européenne nous renseignent que 1/3 des jours de travail contrôlés aux Pays-Bas le sont à l'occasion de contrôles de bord de route et 2/3 le sont à l'occasion de contrôles en entreprises, ce qui constitue une réelle singularité en Europe. C'est, après l'Irlande, le pays le plus orienté sur les contrôles en entreprises (21^{ème} rapport social sur le transport routier de marchandises, Commission Européenne). De nombreux spécialistes nous ont affirmé qu'il n'y avait même pas d'arrêts des conducteurs sur les routes aux Pays-Bas. Ces contrôles sont plutôt le fait de l'IVW ou Inspection Générale du Travail qui demande par courrier les disques pour vérification. Elle peut aussi passer en entreprise pour vérification si nécessaire, en général en s'annonçant quelques jours à l'avance... De plus, chaque année, une grande enquête statistique est menée et analyse deux semaines d'activité de l'entreprise dont les principaux contrats et documents sont à transmettre. De l'avis même du Ministère, la stratégie des contrôles évolue vers moins de contrôle et d'inspections et plus de « stratégie » dans les contrôles, par exemple en tentant de prévenir la fraude par des inscriptions sur des listes de qualification.

Pour les licences de transport routier international, les contrôles sont plutôt le fait de NIWO qui est l'organisme indépendant du Ministère en charge des licences et de la surveillance générale du secteur, aussi en matière économique. Au sujet des contrôles, NIWO rapporte les plaintes des transporteurs néerlandais sur la dureté des contrôles de la Gendarmerie française sur les transporteurs néerlandais en France.

NIWO observe une pratique intéressante en Europe, à savoir des délocalisations de transporteurs anglais aux Pays-Bas en raison de nouvelles dispositions fiscales peu favorables au Royaume-Uni. NIWO observe aussi cette mobilité fiscale aussi du côté allemand et a été obligé « de faire le ménage » afin de vérifier que ces entreprises avaient une réelle activité aux Pays-Bas.

La spécificité de NIWO :

Sur la question des contrôles, la particularité des Pays-Bas concerne le rôle de l'agence indépendante de gestion des licences, NIWO, qui a un rôle très actif sur le TRM aux Pays-Bas. NIWO est une organisation de type "ZBO" (en hollandais). Elle est indépendante du ministère des transports et effectue à sa place certaines tâches d'administration du secteur de TRM. NIWO est financée par les transporteurs à travers une redevance perçue sur les licences qu'elle délivre. Elle est de droit privé, mais non commerciale, donc elle n'a pas le droit de faire des bénéfices. Les excédents éventuels sont reversés aux transporteurs.

Missions de NIWO

Gère en première instance les autorisations d'accès à la profession et au marché de TRM (délivre les licences de transport).

Collecte certaines données, l'équivalent de l'enquête TRM et de l'enquête prix en France (d'autres enquêtes statistiques sont confiées à NEA : coûts, prix gazole, etc.).

Participe aux négociations bilatérales pour les autorisations de TRM international hors UE.

Délivre les attestations de conducteurs nécessaires aux chauffeurs hors UE employés aux Pays-Bas.

NIWO ne s'occupe que du TRM. L'équivalent de ses missions pour le TRV sont réalisées par IVW : l'inspection des transports, service ministériel. Il y a actuellement un projet de

regrouper ces missions au sein de NIWO pour le TRM, le TRV et l'aérien (et peut-être d'autres encore ?). IVW ne garderait que les contrôles.

Organisation de NIWO

Un conseil d'administration formé de 10 personnes :

- 5 représentants pour les associations des employeurs :
 - 4 membres de TLN
 - 1 membre de KNV
- 2 représentants des syndicats :
 - 1 membre de FNV
 - 1 membre de CNV
- 1 représentant de l'association des usagers du transport
- 2 membres indépendants, en fait 2 représentants du ministère des transports.

L'équipe opérationnelle est composée de 41 salariés, dont un directeur, et un département de seulement 14 personnes pour gérer les licences.

Ce fut, jusqu'en 1992 environ, un organisme de plus de 100 salariés lorsqu'il gérait encore les nombreuses autorisations de TRM international en UE.

NIWO siège à La Haye, cité des ministères et du parlement. Elle ne possède aucune représentation locale. Les démarches d'accès au marché et à la profession se font par courrier.

Critères d'accès à la profession

Ils sont communs aux Etats membres de l'UE :

- Honorabilité
- Capacité financière : comme ailleurs, il faut 9 000 euros pour le premier véhicule et 5 000 pour les suivants. En revanche il y a un minimum par entreprise de 18 000 euros ce qui est rare en Europe. Mais ce sera aboli le 1^{er} janvier 2008. La capacité financière n'est contrôlée que tous les cinq ans (comme le reste) et il est clair qu'en attendant le renouvellement de la licence, l'entreprise n'est pas obligée de respecter cette capacité.
- Capacité professionnelle : en vue d'éviter les recours à des hommes de paille, des critères sévères sont attachés au détenteur de cette capacité dans l'entreprise. Elle est remise en cause avant cinq ans en cas de départ du titulaire de l'entreprise ou en cas de plainte d'un concurrent.
- Etablissement effectif aux Pays-Bas : cette disposition vise à faire la chasse aux entreprises étrangères (UE comprise) qui ne prennent qu'une boîte aux lettres aux Pays-Bas. NIWO contrôle donc par exemple qu'une personne (au moins) est physiquement installée sur le territoire batave et répond au téléphone, que l'entreprise possède un compte bancaire, paye des taxes aux Pays-Bas, etc. En fait, NIWO dispose de peu de moyens de contrôle des entreprises au moment où elles demandent l'accès au marché, mais 6 mois après la délivrance de l'autorisation, elles font ce contrôle "d'établissement effectif".

Le dossier est renseigné par les services de NIWO qui émettent également un avis. C'est la commission ad hoc composée d'administrateurs de NIWO qui décide. Un dossier complet est traité au maximum sous 8 semaines. En cas de refus, il existe une procédure de recours interne. En cas d'échec, l'appel est fait devant les tribunaux.

Accès au marché (licences véhicules)

Les entreprises autorisées à exercer le TRM pour compte d'autrui doivent également posséder une licence par véhicule. De façon originale en UE, le seuil est de 500 kg de PMA, autant dire que sont concernés tous les véhicules motorisés à 4 roues. Rappelons que la législation européenne n'oblige la soumission à licence que pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes de PMA et qu'elle laisse la liberté aux Etats membres pour les véhicules de PMA inférieur. Les Pays-Bas vont rejoindre la norme minimale européenne le 1^{er} janvier 2008. Donc les licences nationales, généralement demandées pour les véhicules utilitaires légers, vont disparaître. Cela génère une perte de revenus pour NIWO et une perte de régulation dans le transport léger.

NIWO est aussi en charge des autorisations bilatérales de TRM international hors U.E.

Nombre de licences

En 2006, environ 104 000 licences de TRM étaient en circulation, dont 95 600 licences communautaires (92 %). Elles sont détenues par environ 12 000 entreprises, dont 9 800 possèdent au moins une licence communautaire (82 %). 64 % des entreprises possèdent entre 1 et 5 licences. 3 % des entreprises en possèdent plus de 50.

Coûts des licences

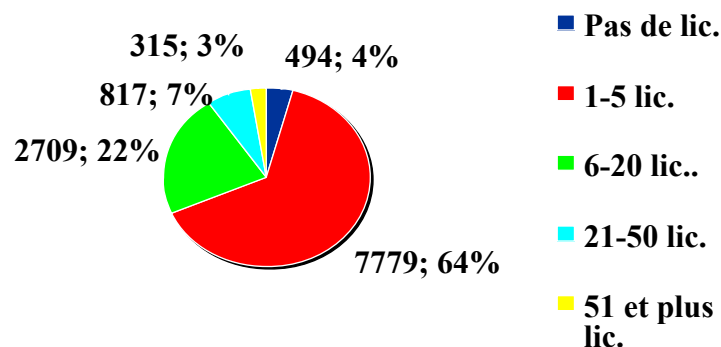
La licence attachée à l'entreprise (ou accès à la profession) coûte 342€10 la première fois puis 100€ à chaque renouvellement (tous les cinq ans).

Les licences attachées aux véhicules (ou accès au marché) coûtent environ 25€ par véhicule à la première demande ainsi qu'à chaque renouvellement (tous les cinq ans).

Ces redevances constitueraient la seule source de revenus de NIWO qui reverse aux transporteurs les éventuels excédents budgétaires. Mais ces redevances devront être réévaluées à la hausse pour le 1^{er} janvier 2008 lorsque les véhicules utilitaires légers ne seront plus soumis à licence.

Concernant les conducteurs étrangers hors Union Européenne employés aux Pays-Bas, ils sont aussi recensés par NIWO : en mai 2007, 425 conducteurs étrangers hors Union Européenne à 27 sont autorisés au Pays-Bas.

Nombre de licences par entreprise autorisée à exercer le transport pour compte d'autrui



Pour les deux parties qui vont suivre, à savoir la gestion du personnel de conduite et une vision plus générale des coûts d'exploitation d'un poids lourds aux Pays-Bas, nous procéderons suivant une même méthodologie : dans un premier temps, nous présenterons une étude de cas plus empirique, en prenant un exemple dans une entreprise de transport de marchandises néerlandaises et nous détaillerons ensuite les résultats de N.E.A. sur ces deux questions.

4) Coûts du personnel de conduite

Le cabinet privé d'études N.E.A., situé dans la banlieue de La Haye, nous a reçus pour cette étude car il occupe une place centrale dans le microcosme des bureaux d'études « transport » aux Pays-Bas. Il est même une référence puisque le Ministère des Transports lui délègue une partie de ses traitements statistiques.

Les données proposées par N.E.A. et présentées dans ce rapport sont issues de données de panels et d'enquêtes menées par N.E.A.

Les entreprises néerlandaises suivent en général un régime très précis de convention collective entre employeurs et salariés. Cette convention collective est fondamentale dans le modèle social néerlandais. Elle sert de référence à l'ensemble du secteur, est facilement accessible et elle est très précise (112 pages en tout). Tout est clairement précisé et explicité : congés, salaires, horaires de travail,... Certes, cette convention n'est pas obligatoire mais elle constitue la référence incontournable du secteur. Car le goulot d'étranglement du TRM aux Pays-Bas réside dans les conducteurs qui sont très demandés : ils sont donc aujourd'hui un enjeu-clé du secteur. Dans les entreprises qui n'appliquent pas la convention, on peut observer un fort turnover des chauffeurs et y appliquer la convention apparaît comme un minimum « vital » pour garder ses conducteurs.

La convention collective principale est préparée, du côté des transporteurs, par TLN mais il existe aussi une convention collective de KMV qui regroupe 60 membres environ. C'est la convention de TLN qui s'applique à l'ensemble du secteur et c'est celle que nous retiendrons. Dans nos entretiens, nous avons pu mesurer l'importance de cette convention collective, qui est massivement suivie. Il est même apparu, comme évoqué précédemment, que ceux qui ne la suivaient pas – ils sont rares mais ils existent - avaient peu de chance de conserver leurs conducteurs à moyen terme car ces derniers préféreraient rouler sur la base de la convention collective TLN.

Les Pays-Bas offrent 7 jours fériés et environ 28 jours de vacances (35 jours en tout) soit un total de 7 semaines non travaillées, ce qui laisse l'équivalent de 45 semaines de travail effectif par an.

Le tableau suivant détaille les niveaux de salaire de la convention collective TLN. Trois possibilités de calcul sont proposées : à la semaine, sur une base de 4 semaines (13 périodes de 4 semaines) et de manière mensuelle (sur 12 mois). On peut observer aux Pays-Bas une coexistence entre ces trois pratiques : selon nos différents entretiens, il semble néanmoins que la base mensuelle soit privilégiée (base salariale fixe).

Tableau : convention collective TLN : conducteur en transport routier international (en €)

Catégorie en fonction de l'ancienneté	Semaine	4 semaines A l'année : 13 périodes de 4 semaines	Mois A l'année : 12 fois	100 % Base 40 h/ semaine	130 % Si dépassement sur lundi-vendredi	150 % Samedi	200 % Dimanche
E0	393,51	1574,04	1710,98	9,84	12,79	14,76	19,68
E1 1 année d'ancienneté	411,54	1646,16	1789,38	10,29	13,38	15,43	20,58
E2	429,57	1718,28	1867,77	10,74	13,96	16,11	21,48
E3	447,60	1790,40	1946,16	11,19	14,55	16,79	22,38
E4	465,63	1862,52	2024,56	11,64	15,13	17,46	23,28
E5	483,66	1934,64	2102,95	12,09	15,72	18,14	24,18
E6 plus de 6 années d'ancienneté	501,69	2006,76	2181,35	12,54	16,30	18,81	25,08

Source : convention collective valable au 1.10.2006, p. 35

Notre salaire de référence sera donc 2 181 € par mois pour 40 heures de travail. Ces salaires sont, comme en France, des données brutes. Le salaire net s'obtient en prélevant les taxes (en particulier l'impôt sur le revenu) qui sont retenues à la source, contrairement à ce qui passe en France. La fixation des salaires s'appuie d'abord sur une base mensuelle fixe (payée par mois ou sur 4 semaines) de type forfait. La lecture des disques extraits du chronotachygraphe permet, comme en France, de calculer les défraiements et les heures supplémentaires..

Structure des charges sociales et de l'imposition aux Pays-Bas :

- sur les premiers 17 046 € de revenu annuel : 34,15 % (2,45 % d'impôt et 31,70 % de contributions)
- 41,5 % sur les 13 585 € suivants (9,75 d'impôt et 31,70 % de contributions)
- sur les 21 597 € suivants : 42 %
- sur les revenus supérieurs : 52 %

La taxation des heures supplémentaires est identique à celle du salaire normal. Il n'y a pas d'exonération fiscale.

Selon différents entretiens avec des professionnels, pour 2007, le salaire d'un conducteur de référence travaillant au maximum peut atteindre 44 000 € brut par an pour 2800 heures de travail (heures supplémentaires comprises) : ce salaire sera alors imposé sur le revenu à hauteur de 38 % environ ce qui donne un salaire mensuel net d'environ 2270 €/mois.

Du côté des charges patronales, le taux moyen de charges patronales est de 28 % environ.

Pour les défraiements, les professionnels avancent le même résultat **de 40 € / 24 heures** de déplacement pour un conducteur international⁸. **Quelques professionnels avancent aussi ce montant pour des déplacements nationaux** et il semblerait que les défraiements fonctionnent aussi comme un « bonus » pour des conducteurs qui sont un facteur « rare » et

⁸ Pour un conducteur local, les défraiements peuvent être nul s'il retourne à l'entreprise dans les 4 heures. En général, ce montant est de 4 à 10 € par jour (conducteur local).

recherché pour le secteur. Ce montant s'appliquerait quelle que soit la distance et la destination. Le système se base sur un calcul d'heures lorsque le conducteur est en dehors de l'entreprise. Il est plutôt favorable aux conducteurs.

On peut déjà en conclure, et nos entretiens sur place l'ont confirmé, qu'une concurrence sur le coût du travail est difficile aux Pays-Bas : ce sont les heures supplémentaires⁹ et les conditions de travail qui vont déterminer les différences entre conducteurs. N'oublions pas que le marché du travail, même s'il repose sur des conventions, reste très libre aux Pays-Bas, et que le turnover des conducteurs est important : lors de nos entretiens, il est ainsi apparu que les employeurs étaient largement incités, par des bonus salariaux et des primes à garder leurs meilleurs conducteurs.

Sur la base de cette convention collective et vu le manque réel de conducteurs aux Pays-Bas, il apparaît que les conducteurs néerlandais sont les mieux payés d'Europe... ce qui n'empêche pas les firmes hollandaises de se porter plutôt bien ! Pour les petites entreprises, qui sont nombreuses, le système est plus auto-organisé et les conventions collectives sont peu utilisées, comme en Allemagne.

Normalement, les salaires des conducteurs étrangers aux Pays-Bas doivent être au même niveau que ceux des conducteurs néerlandais mais on peut observer des différences selon certains propos tenus de manière plus officieuse.

Pratique de la conduite, usage du chronotachygraphe aux Pays-Bas et transposition de la directive 2002/15

De manière synthétique, la directive 2002/15 vise à limiter le temps de travail à 48 h en moyenne (et 60 h maximum sur une semaine isolée). Il apparaît que, pour l'instant, cette réglementation ne pose pas de problèmes particuliers pour les professionnels hollandais et les conducteurs néerlandais peuvent sans difficulté travailler 55 heures par semaine sur une période de 6 mois. **En effet, le gouvernement néerlandais a obtenu de la Commission Européenne une dérogation de 5 années pour la mettre en œuvre (prévue donc en mars 2010) en raison d'une très grande ouverture internationale et d'un rôle charnière dans l'approvisionnement de l'Europe, ce qui oblige les entreprises néerlandaises à une plus grande flexibilité et réactivité.**

Aussi, les conducteurs maximisent l'usage du chronotachygraphe en optant pour deux positions : position « conduite » et position « pause et repos ». Les entreprises néerlandaises, et les chauffeurs, sont très sensibilisés au différentiel de compétitivité avec les pays d'Europe centrale et orientale et sont donc prêts à maximiser les gains de productivité. Cette situation est apparue évidente à l'issue de nombreux entretiens : elle s'explique par les exigences de forte productivité et les rendements élevés du TRM aux Pays-Bas, un des plus élevés d'Europe. Là encore, il faut distinguer les grandes entreprises où la feuille de paie est le reflet du disque – des contrôles à l'initiative de l'inspection du travail ont d'ailleurs à ce sujet lieu en entreprise - et les petites entreprises familiales qui sont nombreuses aux Pays-Bas et où le fonctionnement est plus pragmatique. La position « temps de disponibilité » est peu utilisée : un consensus implicite « employeurs - employés » semble se dessiner pour maximiser le temps de conduite : cela semble revenir à une logique « gagnant / gagnant », l'entreprise maximisant les tournées et le conducteur maximisant les heures complémentaires qui sont plutôt bien rémunérées en fonction de la convention collective TLN.

⁹ Les Pays-Bas sont un des pays d'Europe qui a le plus recours aux heures supplémentaires.

Coûts de conduite : panel N.E.A.

Le tableau type des coûts de conduite proposé par N.E.A. est présenté page suivante. Il est tiré d'une étude de janvier 2006 sur la base d'un panel d'entreprises interrogées et analysées. On observe une base de calcul équivalente de 2 343 heures de travail par an pour une rémunération brute de 38.600 €/an ce qui est, là encore, conforme aux observations empiriques menées dans les différentes entreprises rencontrées. Ces résultats ont pu être confirmés par divers recoupements et observations sur le terrain. En intégrant l'ensemble des charges sociales patronales pour ce conducteur à l'international avec plus de six années d'ancienneté, on obtient un coût de près de 50.000 € / an hors frais de déplacement ce qui constitue un des niveaux les plus élevés d'Europe (coût horaire proche de 21,4 €).

Coûts de conduite aux Pays-Bas pour un chauffeur né après 1950 sur un parcours international (catégorie de la convention TLN E6, 1.1.2006)

Source : NEA, analyse coûts de TRM international(b), 2006, p.13

Journées maximum d'activité	260
Journées de vacances	25
Jours de récupération	3,5
Jours fériés	5
Jours d'attente	1
Jours de maladie	12,5
Jours effectifs de travail	213
Heures supplémentaires par semaine	15
Horaire hebdo de base : 40	
On obtient 15 + 40 = 55 ce qui est bien conforme à la pratique	
Heures effectuées (par an)	2343

Coûts de conduite :

Rémunération de base :	24.650,01 €
Part salaires payée par employeur en cas de maladie	1.405,85 €
Heures supplémentaires	10.551,17 €
Primes de vacances	2.071,60 €
SALAIRE BRUT	38.678,63 €

Sur ce salaire brut, l'entreprise, comme en France, doit payer des charges sociales résumées dans le tableau suivant. Les heures supplémentaires ne bénéficient pas de régimes dérogatoires.

Les charges patronales s'appliquent à tous les revenus, heures supplémentaires comprises. Comme évoqué précédemment, le taux moyen de charges patronales est de 28 % environ. La liste ci-dessous détaille les taux de charges et le niveau de charges que cela donnerait pour le salaire brut présenté ci-dessus. On ne donne pas les bases car différentes règles complexes s'appliquent en fonction du type de charge. Certaines charges patronales ne s'appliquent pas sur la part des salaires payée par employeur en cas de maladie et sur les primes de vacances. De surcroît, il y a des plafonds et certaines exonérations qui entrent en compte.

<i>Charges sociales employeurs</i>	en %	
Retraite	18,60	4.517,95 €
Assurance maladie	6,50	1.950 €
Epargne chômage	1,27	461,60 €
Assurance chômage	3,45	733,70 €
Assurance invalidité	5,355	1.946,37 €
Divers assurance	1,24	450,70 €
Formation, éducation	0,815	296,23 €
Assurance remplacement maladie	3	1090,40 €
Total des charges sociales employeurs		11.447,93 €
(28 à 30 %)		
Salaires et charges sociales par an		50.126,56 €
Coût horaire hors frais de déplacement :		21,39 €/heure

5) Coûts généraux d'exploitation d'un véhicule

Forts de ces résultats pour les coûts de conduite, nous pouvons maintenant proposer une analyse plus générale des coûts généraux d'exploitation aux Pays-Bas, là encore du côté de N.E.A mais tout d'abord du côté d'une entreprise-type pour un cas un peu extrême. En moyenne, le nombre de journée d'exploitation est proche de 240 jours par an (pour une exploitation d'un véhicule proche de 125 000 à 140 000 km par an)

Coûts généraux d'exploitation : un cas pratique un peu extrême d'entreprise moyenne :

Prenons d'abord un exemple plutôt extrême d'une entreprise néerlandaise : certains véhicules sont engagés jusqu'à 150 000 km/an en moyenne. Le temps d'exploitation d'un véhicule est bien supérieur aux observations faites en France et est proche de 250 à 260 jours/an (avec plus d'un conducteur impliqué) et avec un temps d'exploitation de 13 à 14 heures par jour.

De manière synthétique, on peut présenter ainsi la structure de coût pour une PME néerlandaise autour d'un poids lourd engagé de façon un peu maximale avec plus d'un conducteur :

Coût de carburant diesel : 33 000 €/an

Coûts de maintenance : 12 000 €/an

Eurovignette : 2 000 €/an

Matériel de transport : 20 000 en moyenne €/an

Coûts de conduite et défraiements : 55 000 à 60 000 €/an en longue distance international.

Coûts administratifs : 18 000 €/an

Soit un total des coûts proche de : 140 000 € par an

Coûts généraux d'exploitation : panel N.E.A.

En nous appuyant sur les études très précises du Cabinet N.E.A., une fiche récapitulative des coûts généraux d'exploitation est présentée à la suite et correspond à un déplacement international de 500 km avec des prestations non spécialisées avec tracteur et semi-remorque à destination de la France en 2006. Ce parcours peut être accompli par plus d'un chauffeur. Seuls ne sont pas évalués les coûts de péages, tunnels et ferry (l'Eurovignette est prise en compte).

Kilométrage annuel : 125.000 km

Heures totales d'exploitation : 2.615

Le tableau suivant présente la structure des coûts fixes par an pour la prestation considérée :

Coûts fixes par an

	Tracteur	semi-remorque	Ensemble	
Amortissement		2.878	2.878	
Taxe à l'essieu	664		664	
Eurovignette	1.250		1.250	
Intérêts	1.975	959	2.934	
Assurance	3.966	391	4.358	
Divers coûts de transport	124		124	
TOTAL	7.979	4.229	12.208 €	

Soit environ 8 % du total environ

De la même manière, NEA propose dans son étude les coûts variables suivants :

Coûts kilométriques

	Tracteur	semi-remorque	Ensemble	par km
Amortissement	10.491		10.491	0,08 €/km
Pneus	1.648	1.619	3.267	0,03 €/km
Carburants	32.425		32.425	0,26 €/km
Maintenance	6.177	2.455	8.632	0,07 €/km
TOTAL	50.741	4.073	54.815 €	0,44 €/km

Soit environ 36 % du total (21 % pour le seul poste des carburants)

Passons maintenant à l'analyse des coûts personnels de conduite :

Coûts personnels de conduite

	Ensemble	% du total
Salaires et charges sociales	57.004	37,3
Frais de déplacement	7.343	4,8
Autres coûts	1.110	0,7
TOTAL	65.457 €	42,8

Nous avons ici une observation qui concerne un poids lourd prenant en compte plus d'un chauffeur. Dans l'analyse précédente des coûts de conduite, nous avons évalué le coût de personnel de conduite hors frais de déplacements à environ 50.000 € par an. Dans cet exemple, nous avons donc un ratio conducteur par véhicule proche de 1,14, ce qui nous semble assez proche des observations empiriques et des comptes-rendus des entretiens.

Le coût du conducteur à l'heure d'exploitation est de 25 €.

A partir des ces trois calculs, nous pouvons obtenir les coûts directs totaux soit 65.457 € + 54.815 € + 12.208 € + coûts du matériel de réserve de 470 € + coûts de transport spécifiques de 736 €, soit un niveau de coûts directs **totaux de 133.686 € (87,5 % du total des coûts)**.

Nous pouvons alors passer aux coûts généraux liés à l'entreprise :

Coûts généraux (%)

		Ensemble	% du total
Salaires et charges sociales	7,14 %	9.546	6,2
Locaux	2,86 %	3.824	2,5
Autres	4,29 %	5.736	3,8
TOTAL	14,29 %	19.105 €	12,5

On obtient donc :

	Ensemble	% du total
COÛTS TOTAUX (en €)	152.801 €	100 %

Ces niveaux de coûts sont conformes aux observations menées sur le terrain et aux divers recoupements que nous avons pu mener.

De manière synthétique, au 1^{er} janvier 2006, pour un poids lourds avec tracteur et remorque avec un conducteur néerlandais à destination de la France et pour un parcours de 500 km, N.E.A propose les résultats suivants :

Coût par km : 1,22 €

Ces coûts semblent élevés mais ils correspondent à une prestation non spécialisée en transport routier international dans un des pays où le secteur des transports est l'un des plus dynamiques de l'Union Européenne. Sur ce segment des prestations non spécialisées à l'international, les travaux de N.E.A. proposent un éventail de coûts assez concentré dans le cas d'un tracteur et semi-remorque, là encore **en provenance des Pays-Bas avec un conducteur néerlandais** :

Destination	Distance type (km)	Km annuel	Temps d'exploitation associé au km annuel	Km/temps d'exploitation	Coût en €/km
Espagne	2 000	180 000	3 000	60	1,05
Allemagne	500	130 000	2 600	50	1,18
Italie	1 500	145 000	2 900	50	1,21
France	500	125 000	2 615	48	1,22
Pologne	1 000	105 000	2 980	35	1,50

Source : NEA 2006

Finalement, tous ces coûts paraissent bien élevés pour de l'international et on pressent de fortes simplifications liées à un exercice certainement modélisateur. La méthodologie de NEA, au delà de la barrière de la langue, n'est pas toujours très explicite. On ne sait pas, par exemple, ce que recouvre très précisément le temps d'exploitation. NEA, sollicité pour approfondir ces points, n'a pas souhaité être plus coopératif.

Mais un tel tableau livre tout de même des enseignements, notamment sur la façon dont le TRM international est perçu par les hollandais selon la destination. La Pologne serait donc un pays où l'on se déplace lentement. A cause des infrastructures ou des temps d'attentes. A l'opposé, il est envisagé pour l'Espagne une productivité record : 180.000 km/an pour un véhicule. Même en prenant en compte un très bon réseau autoroutier français et espagnol, cela suppose également une organisation performante pour optimiser des relais de conducteurs sur des lignes régulières. Sur ces aspects, les simulations corroborent les témoignages.

Bibliographie indicative

NEA, analyse coût de TRM international, 2006

NEA, nombreuses études sectorielles en néerlandais

NEA, “Cost Comparison and Cost Developments in the European Road Haulage Sector”, Reference Date 1-1-2006

NEA, “The main Features 2005-2015 : a strategic vision on European Transport Flows”, août 2005

TLN, “*Transport in cijfers*”, édition 2005

Ministère des Transports, “*Freight Transport in NL*”, 2004

CNR, base de données des TRM européens du SESP

Nombreux entretiens (NIWO, NEA, TLN, Ministère des Transports à La Haye, de nombreuses entreprises de transport, quelques universitaires (Twente)

MINEFI, « Fiche de synthèse Pays-Bas », Mission économique aux Pays-Bas, juillet 2006

MINEFI, « Fiche de synthèse Pays-Bas », Mission économique aux Pays-Bas, mars 2007

OCDE, Note de synthèse Pays-Bas, ECO/CPE(2007)7/EO81/2, mai 2007

Divers numéros de la revue Problèmes Economiques publiés par la Documentation Française

NIWO, *Jaarverslag* 2006

Divers numéros de l’Officiel des Transporteurs

Sociétal, « Le modèle nordique », avril 2006, n°52