



Comité National Routier



ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises norvégien en 2022



Comité national routier

avec la collaboration du cabinet
Moreus

ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises norvégien

Étude 2022

Comité national routier - Paris

www.cnr.fr – cnr@cnr.fr

AVERTISSEMENT

Le taux de conversion de la couronne norvégienne au mois de janvier 2022 a été entre 10,017 et 9,98 couronnes pour 1€. Afin de simplifier la rédaction, le taux de conversion retenu pour l'intégralité de l'étude Norvège 2022 sera de 10 couronnes norvégiennes pour 1 euro.

RESUME

Sans être membre de l'Union européenne, la Norvège adopte et applique la réglementation européenne dans le cadre des accords de l'Espace économique européen (EEE). Son pavillon routier existe et évolue dans un contexte similaire aux pays voisins, la Suède et le Danemark.

L'activité du pavillon norvégien de TRM est tournée vers le national à 91 %. L'activité internationale, dont le volume représentait encore 15 % de l'activité totale 10 ans auparavant, est en déclin. Elle se résume désormais à quelques liaisons entre la région d'Oslo et les centres économiques de la Suède et du Danemark.

Le matériel utilisé par le pavillon connaît 2 types principaux. Sur le marché domestique, on rencontre des poids lourds tracteur-semi 40 tonnes « classiques ». A l'international, le pavillon norvégien privilégie les véhicules de type EMS. A l'instar du pavillon suédois, il profite d'une dérogation à la réglementation européenne pour faire circuler ce type de véhicules sur le territoire de ses voisins. Les véhicules les plus répandus sont donc des porteurs assemblés à une semi-remorque attachée par une dolly. Ces véhicules sont onéreux, mais leur avantage dépasse la logique économique de massification des marchandises. Ils permettent notamment au pavillon norvégien de s'intégrer au marché de son voisin suédois dont il traverse le territoire pour rejoindre les localités norvégiennes les plus au Nord, dont l'accès terrestre est souvent coupé en hiver.

Les conducteurs routiers bénéficient d'une généreuse convention collective sectorielle où deux types de calcul du salaire sont possibles. Pour ceux qui travaillent à l'international, le salaire est couramment calculé en prenant en compte des heures de travail dites « productives » et des heures dites « passives ». Début 2022, le coût annuel du conducteur norvégien estimé par le CNR ressort à 71 774 €, soit 44,01 € par heure de conduite ou 0,69 € par kilomètre.

Finalement, le coût kilométrique d'un ensemble articulé norvégien de norme EMS de 60 tonnes affecté à l'international est estimé à 230 464 €, ou 1,92 € au kilomètre. Rapporté à la tonne transportée, ce coût est élevé, comparable à celui d'un ensemble 40 tonnes belge, mais inférieur au coût français, italien ou néerlandais notamment.

SOMMAIRE

SOMMAIRE	9
1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON NORVEGIEN	11
1.1. LA NORVEGE EN BREF	11
1.2. RAPPEL DE L'APPLICATION DE LA REGLEMENTATION EUROPEENNE EN NORVEGE	12
L'Espace économique européen (EEE)	12
1.3. LES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT EN NORVEGE	16
ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	23
LE TRM NORVEGE EN 2022 - DONNEES CLES	25
1.4. REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN NORVEGE	31
REGLEMENTATION SOCIALE GENERAL ET SPECIFIQUE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	31
FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	38
2. ÉTUDE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL NORVEGIEN 60 TONNES, DE TYPE EMS, A L'INTERNATIONAL	43
2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES	43
MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation	44
MATERIEL DE TRANSPORT – Financement	45
CARBURANT	45
ENTRETIEN & REPARATIONS	45
PEAGES	46
ASSURANCES	46
TAXE A L'ESSIEU	46
COUTS DE STRUCTURE	46
2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE	47
CONDITIONS D'EMPLOI ET RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE	47
PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT NORVEGIEN AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT	48
2.3. SYNTHESE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL	49
3. BIBLIOGRAPHIE	51

1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON NORVEGIEN

1.1. LA NORVEGE EN BREF

Capitale	Oslo
Superficie	385 180 km ²
Population	5 408 320 habitants
Langue(s) officielle(s) de l'UE	Norvégien
Régime politique	Monarchie constitutionnelle
Roi	Harald V
Premier ministre	Jonas Gahr Støre, depuis le 14 octobre 2021
Ministre des transports	Jon-Ivar Nygård, depuis le 14 octobre 2021
Date d'adhésion à l'UE	Pays non-membre de l'UE, adhésion rejetée par deux référendums en 1972 et 1994
Date d'adhésion à l'euro	Non applicable
Sièges au Parlement européen	Non applicable
Commissaire européen	Non applicable
Croissance PIB réel (%)	+ 3,3 % (Eurostat, 2022)
Inflation (%)	+ 6,2 % (Eurostat, 2022)
Taux de chômage (% de la population active)	3,4 % (Eurostat, fin 2022)
Balance commerciale	156,354 milliards d'euros (2022)
Salaire minimum mensuel brut	pas de salaire minimum au niveau national
Émissions de gaz à effet de serre	9,3 tonnes/habitant (Eurostat, 2020)

1.2. RAPPEL DE L'APPLICATION DE LA REGLEMENTATION EUROPEENNE EN NORVEGE

La Norvège a entamé des procédures d'adhésion à l'Union européenne, par deux fois, en 1972 et en 1994. Néanmoins, les mêmes années, le peuple norvégien a rejeté par référendum l'entrée de leur pays dans l'Union.

Dans le cadre de l'Association européenne de libre-échange dont elle est membre, et à la suite des rejets successifs par référendums de son adhésion à l'UE, la Norvège a conclu un accord de participation à l'espace économique européen (EEE) qui implique :

- la participation au marché commun (toutes les lois, sauf celles liées à l'agriculture et la pêche, s'appliquent à la Norvège),
- la participation aux agences et programmes de l'UE sans pour autant avoir de droit de vote,
- la participation à la cohésion économique et sociale de l'EEE et un dialogue politique régulier en matière de relations extérieures au niveau des ministères et des experts.

Selon le Livre blanc « Outside & Inside – Norway's agreement with the EU » publié par le gouvernement norvégien, la participation de celle-ci à l'EEE et les autres accords existants entre elle et l'UE font que le pays est à 75 % intégré à l'Union.

L'Espace économique européen (EEE)¹

« L'Espace économique européen (EEE) a vu le jour en 1994 et a permis d'étendre les dispositions de l'Union européenne applicables à son marché intérieur aux pays membres de l'Association européenne de libre-échange (AELE). Les membres de l'EEE sont la Norvège, l'Islande et le Liechtenstein. La Suisse est membre de l'AELE, mais elle ne fait pas partie de l'EEE. L'Union et ses partenaires nordiques de l'EEE/AELE (Norvège et Islande) sont également liés au travers de diverses « politiques nordiques » et autres espaces axés sur les marches septentrionales de l'Europe, en évolution rapide, ainsi que sur la région arctique dans son ensemble.

A. Objectifs

L'Espace économique européen (EEE) vise à étendre le marché intérieur de l'Union aux pays membres de l'Association européenne de libre-échange (AELE). Les pays aujourd'hui membres de l'AELE ne souhaitant pas adhérer à l'Union européenne, la législation de l'Union relative au marché intérieur devient dès lors partie intégrante de la législation des pays de l'EEE/AELE aussitôt que ces derniers ont approuvé son incorporation. L'administration et la gestion de l'EEE sont partagées entre l'Union et les pays de l'EEE/AELE selon une structure à deux piliers. Les décisions sont prises par des organes mixtes de l'EEE (le Conseil de l'EEE, le

¹ <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/fr/sheet/169/l-espace-economique-europeen-eee-la-suisse-et-le-nord>

Comité mixte de l'EEE, la commission parlementaire mixte de l'EEE et le Comité consultatif de l'EEE).

B. Contexte

En 1992, les sept membres de l'AELE ont négocié un accord leur permettant de participer à l'ambitieux projet de marché intérieur de la Communauté européenne, lequel avait été lancé en 1985 et achevé fin 1992. L'accord EEE a été signé le 2 mai 1992 et est entré en vigueur le 1er janvier 1994.

Les membres de l'EEE/AELE ont toutefois rapidement vu leur nombre se réduire: la Suisse a choisi de ne pas ratifier l'accord à la suite d'un référendum négatif sur la question et l'Autriche, la Finlande et la Suède ont adhéré à l'Union européenne en 1995. L'Islande, la Norvège et le Liechtenstein sont les seuls pays à être demeurés membres de l'EEE. Les 10 nouveaux États membres qui ont intégré l'Union européenne le 1er mai 2004 ont automatiquement accédé à l'EEE, de même que la Bulgarie et la Roumanie, lorsque ces deux pays ont adhéré à l'Union européenne en 2007. Il en a été de même pour la Croatie en 2013, bien que, dans ce cas, l'accord relatif à sa participation à l'EEE soit appliqué à titre provisoire depuis avril 2014.

C. Portée de l'EEE

L'EEE va au-delà des accords de libre-échange (ALE) classiques dans la mesure où il étend l'intégralité des droits et obligations du marché intérieur de l'Union aux pays de l'EEE/AELE (à l'exception de la Suisse). L'EEE comprend les quatre libertés du marché intérieur (libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux) ainsi que les politiques y afférentes (concurrence, transport, énergie et coopération économique et monétaire). L'accord couvre les politiques horizontales strictement liées aux quatre libertés susmentionnées : les politiques sociales (y compris la santé et la sécurité au travail, le droit du travail et l'égalité de traitement entre les hommes et les femmes) ; les politiques en matière de protection des consommateurs, d'environnement, de statistiques et de droit des sociétés, ainsi qu'une série de politiques d'accompagnement, telles que celles relatives à la recherche et au développement technologique, lesquelles ne reposent pas sur l'acquis de l'Union ni sur des actes juridiquement contraignants, mais sont mises en œuvre dans le cadre d'activités de coopération.

D. Limites de l'EEE

L'accord EEE n'instaure pas de dispositions contraignantes dans tous les secteurs du marché intérieur ou dans les autres politiques menées en vertu des traités de l'Union. En particulier, ses dispositions contraignantes ne concernent pas :

- la politique agricole commune et la politique commune de la pêche (bien que l'accord comprenne des dispositions sur le commerce de produits agricoles et de la pêche);
- l'union douanière;
- la politique commerciale commune;
- la politique étrangère et de sécurité commune;
- le domaine de la justice et des affaires intérieures (bien que tous les pays de l'AELE soient membres de l'espace Schengen);

- l'Union économique et monétaire.

E. Institutions et mécanismes de l'EEE

1. Incorporation de la législation de l'Union européenne

Les nouveaux textes relatifs au marché intérieur de l'Union sont examinés par le Comité mixte de l'EEE, composé de représentants de l'Union et des trois États membres de l'EEE/AELE. Lors de ses réunions mensuelles, cet organe décide ce qui doit être incorporé dans l'EEE. L'incorporation se fait formellement par l'ajout des actes pertinents dans les listes des protocoles et annexes de l'accord EEE. Plusieurs milliers d'actes ont ainsi été incorporés à l'accord EEE.

Le Conseil de l'EEE, composé de représentants du Conseil de l'Union européenne et des ministres des Affaires étrangères des États de l'EEE/AELE, se réunit au moins deux fois par an pour donner des orientations politiques au Comité mixte. L'accord EEE comprend des dispositions visant à faciliter la contribution des pays de l'EEE/AELE à différents stades de la procédure législative avant l'adoption d'une nouvelle législation (élaboration des décisions).

2. Transposition

Une fois qu'un acte de l'Union a été incorporé à l'accord EEE, il doit être transposé dans le droit interne des pays de l'EEE/AELE (si cela s'avère nécessaire en vertu de leur législation nationale). Cette transposition peut requérir une simple décision du gouvernement ou une approbation parlementaire. La transposition est une formalité et à ce stade les actes ne peuvent faire l'objet que d'adaptations purement techniques.

3. Suivi

Une fois que le droit du marché intérieur a été étendu aux États de l'EEE/AELE, l'Autorité de surveillance de l'AELE et la Cour de l'AELE veillent à sa transposition et à son application. L'Autorité de surveillance de l'AELE alimente un tableau d'affichage du marché intérieur qui rend compte de la mise en œuvre de la législation par les pays de l'EEE.

4. Rôle des parlements

Aussi bien le Parlement européen que les parlements nationaux des États de l'EEE/AELE sont étroitement associés au contrôle de l'accord EEE. L'article 95 de l'accord crée un Comité parlementaire mixte (CPM) de l'EEE, lequel se réunit deux fois par an. Le Parlement européen et les parlements nationaux de l'EEE/AELE organisent à tour de rôle les réunions dudit Comité, dont la présidence est exercée alternativement chaque année par un député européen et un député national de l'EEE/AELE. Les délégations comptent chacune 12 membres.

Toute la législation de l'Union qui s'applique à l'EEE est examinée par le CPM de l'EEE, dont les membres ont le droit de poser des questions orales et écrites aux représentants du Conseil de l'EEE et au Comité mixte de l'EEE, ainsi que d'exprimer leur avis dans des rapports et des résolutions. La même procédure s'applique à l'examen de l'application de la législation. Chaque année, le CPM adopte une résolution sur le rapport annuel du Comité mixte relatif au fonctionnement de l'accord EEE, dans laquelle il exprime son point de vue sur les progrès

réalisés dans l'intégration du droit de l'Union et sur les retards constatés, et fait des recommandations en vue du bon fonctionnement du marché intérieur.

La Norvège participe aussi à l'espace Schengen, à Europol et à Eurojust.

En matière de réglementation européenne sur le transport routier de marchandises, la transposition et l'application de nouvelles règles européennes nécessitent une procédure juridique qui dure, en règle générale, quelques mois. Par exemple, le récent paquet mobilité de l'Union européenne, adoptée en juillet 2020, et dont certaines dispositions majeures sont entrées en vigueur en février 2022, a été inclus dans l'accord EEE en date du 18 mars 2022. Après l'approbation du texte par le parlement norvégien, le paquet mobilité européen est entré en vigueur en Norvège à compter du 1^{er} novembre 2022.

1.3. LES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT EN NORVEGE

Infrastructures de transport et utilisation

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

2021	Route	Rail	Voies Navigables
Union européenne	77,3%	17,0%	5,6%
Norvège	84,9%	15,1%	nd

Source : Eurostat

La position de la Norvège en Europe en fait un pays périphérique par rapport aux principales infrastructures européennes. En raison de sa géographie accidentée, des distances importantes entre des pôles économiques et des conditions météorologiques difficiles, la question des transports et de ses infrastructures a toujours été une préoccupation de premier rang pour les dirigeants du pays.

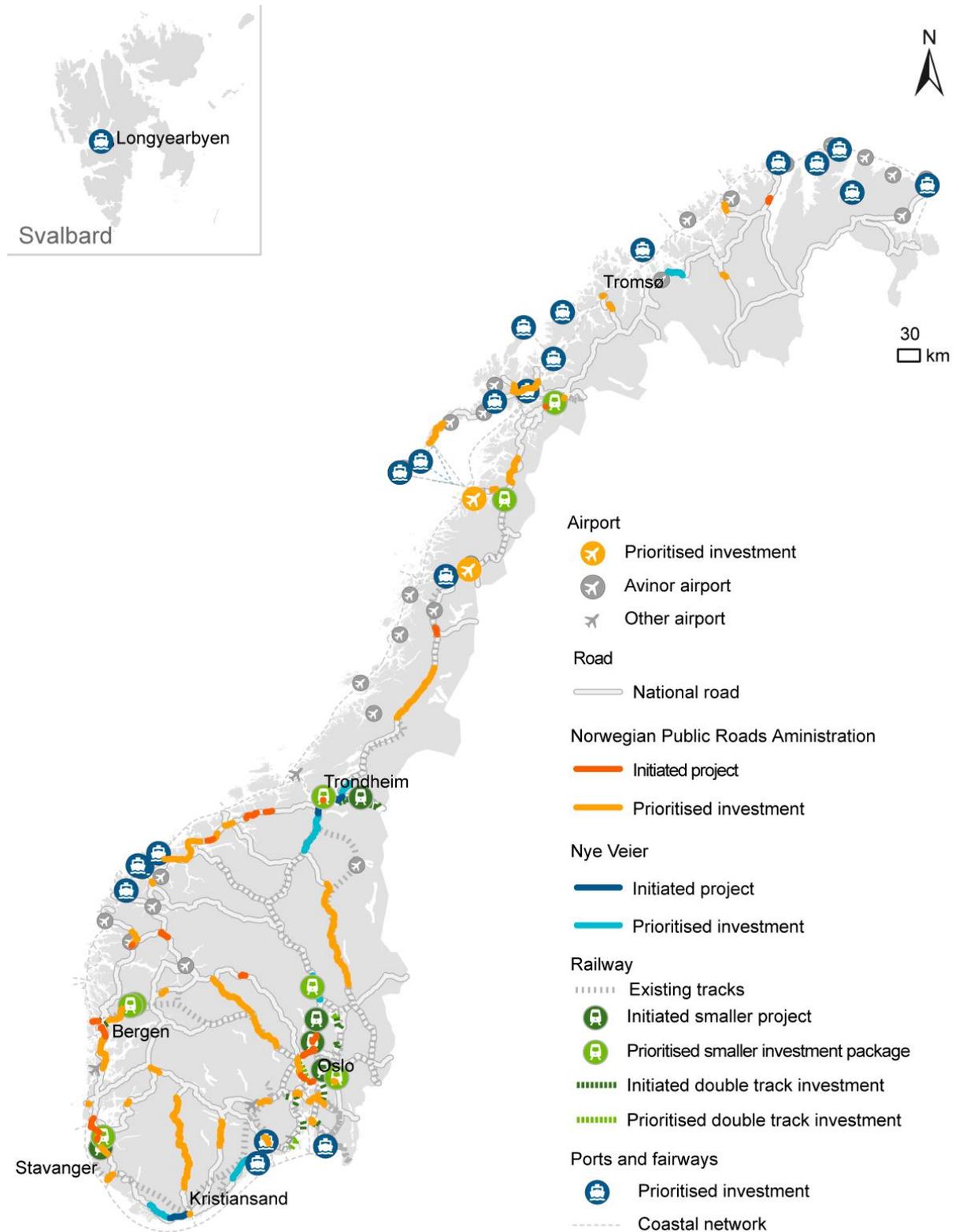
Pour soutenir la mobilité des citoyens au sein du pays mais aussi avec le reste de l'Europe, la Norvège a longtemps dû investir dans des projets d'infrastructures souvent très coûteux. Le dernier plan national pour le développement des transports en Norvège, qui couvre la période 2018-2029, illustre cette volonté politique. Présenté en 2018 par le gouvernement et adopté au Parlement, ce document prévoit une enveloppe totale de 1 064 milliards de couronnes (environ 106 milliards d'euros), étalée sur douze années. Soit une hausse de 57 % par rapport au précédent plan (2014-2023). Sur ce montant, dont plus d'un huitième sera financé par des péages routiers, 55 milliards d'euros seront dédiés au réseau routier (+27 %) et 35 milliards aux infrastructures ferroviaires (+45 %).

Non-membre de l'Union européenne et ne bénéficiant que de très peu d'aides financières pour son développement, la Norvège applique un mode de financement plutôt conventionnel de ces projets d'infrastructures. Bien que classé parmi les plus grands producteurs mondiaux de pétrole et de gaz, le pays place quasiment toutes les recettes provenant de l'extraction des hydrocarbures dans un fonds dit "pétrolier", dont les gérants ont interdiction d'investir dans le royaume. Seuls environ 3 % de ce fonds équivalant à plus de 1 165 milliards d'euros (en juin 2022) est prélevé chaque année pour alimenter le budget de l'État. Ces revenus ne bénéficient donc pas directement aux infrastructures norvégiennes.

Ainsi, depuis 2013, la Norvège a ouvert à la concurrence européenne le secteur de construction de ses infrastructures. Le projet de route E39 sans ferries, qui inclut la construction de ponts et de tunnels destinés à rouler au-dessus des nombreux fjords de l'ouest ou sous l'eau, tout comme le grand projet ferroviaire de Nordland en font partie.

En 2022, le gouvernement norvégien a mis en place 6 principaux projets de couloirs de transport, reliant par la route et le rail la plupart des grandes villes du pays et développant d'autres moyennes de transport (maritime et aérien) pour les territoires les plus difficiles d'accès.

La carte suivante résume les futurs projets d'infrastructure en cours de discussion en 2022 :



Réseau routier norvégien

(Orange : autoroutes ; Jaune : routes nationales ; Gris : réseau secondaire)



Le réseau routier norvégien, très développé dans le sud du pays, notamment autour de la capitale Oslo, demeure insuffisant pour le centre (entre Bergen et Trondheim) et difficilement praticable dans le nord. En raison de la discontinuité physique des routes en période hivernale, certaines villes du nord ne sont joignables qu'en utilisant le réseau routier suédois.

Réseau Ferroviaire dans le Nord de l'Europe



Bien que la plupart des grandes villes du sud de la Norvège soient accessibles par la voie ferrée, notamment par les lignes Oslo-Bergen et Oslo-Trondheim, les villes les plus au nord sont reliées au réseau ferroviaire suédois. Souffrant de sous-investissement depuis plusieurs décennies, les voies ferrées norvégiennes sont vieillissantes. La signalisation ne respecte pas les dernières normes européennes, ce qui rend parfois difficile les liaisons internationales avec la Suède.

Les travaux de modernisation de la signalisation ferroviaire pour le déploiement du système européen (ERTMS) sont en cours. Les premières mises en circulation des trains (de passagers et de marchandises) avec ERTMS embarqué devraient intervenir courant 2026.

Principaux ports maritimes en Europe du Nord



Afin de faciliter son commerce international, notamment pour l'exportation des hydrocarbures, la Norvège s'appuie sur un réseau de ports maritimes le long de ses côtes. Les ports les plus importants se trouvent proches des centres d'extraction de pétrole (en particulier Bergen).

Un important réseau de liaisons maritimes de Ro-Ro relie le pays à ses voisins scandinaves.

Principales liaisons Ro-Ro entre pays scandinaves



Aéroports norvégiens



Lorsque les voies terrestres deviennent impraticables ou qu'elles sont inexistantes, la Norvège privilégie son réseau aérien pour assurer la mobilité de ses citoyens. Les principaux aéroports sont ceux d'Oslo, de Bergen, de Stavanger et de Trondheim. D'autres aéroports régionaux bénéficient d'aides du gouvernement et font appel à des sociétés privées sous contrat de délégation de service public.

Infrastructures de transport en Norvège

	2021
Longueur des routes nationales	10 511 km
dont autoroutes	580 km
Autres routes départementales et communales	84 609 km
Longueur du réseau ferroviaire	4 196 km
dont réseau électrifié	2 773 km

Source : Eurostat

ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Acteurs institutionnels

Ministère des transports et des communications² et le Département des routes, de la mobilité urbaine et de la sécurité routière

Le ministère des transports et des communications a autorité sur les différents secteurs de transports de marchandises et de voyageurs, ainsi que sur les activités postales, la gestion des côtes, l'environnement maritime et la politique des ports. Il s'organise autour de 5 directions générales, dont le Département des routes, de la mobilité urbaine et de la sécurité routière dirigée par M. Anders Buttedahl.

Le département est divisé en 3 sections :

- La Section routière est responsable de la planification, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien du réseau routier national et a la responsabilité globale de la gouvernance de l'Administration norvégienne des routes. La section est également responsable de la réglementation régissant les routes et la circulation routière. En outre, la section est responsable du financement des routes (en partie par les péages) et des ferries routiers nationaux ainsi que des accords de développement avec Nye Veier/New Roads/Nouvelles routes.
- La Section de la sécurité routière est responsable du travail du ministère en matière de sécurité routière et elle a la responsabilité administrative en matière de réglementation régissant la sécurité routière, ainsi que de l'administration et du développement de la législation sur la circulation routière et des réglementations régissant le transport commercial par route.
- Les responsabilités de la Section urbaine englobent, entre autres questions, le travail en matière d'environnements urbains et d'accords de croissance urbaine, le financement partiel par l'État des grands projets de transports publics, les forfaits de péage urbain et les politiques régionales, les transports publics et le développement environnemental et technologique pour zones urbaines.

Administration norvégienne des routes³

Sous contrôle du ministère des transports, l'Agence norvégienne des routes est responsable de la planification, de l'exploitation et de la maintenance du réseau routier public norvégien. Elle développe également des solutions pour les transports intelligents et définit les règles pour la construction de routes modernes.

Elle gère près de 10 700 kilomètres de routes nationales et 44 600 kilomètres de routes communales.

²<https://www.regjeringen.no/en/dep/sd/id791/>

³<https://www.vegvesen.no/en/about-us/about-the-organisation/about-the-norwegian-public-roads-administration/our-service-to-society-tasks-and-responsibilities/tasks-and-responsibilities/>

[Autorité maritime norvégienne⁴](#)

L'Autorité maritime norvégienne est un acteur important du transport routier dans la mesure où elle travaille en étroite collaboration avec l'Administration norvégienne des routes pour la gestion des ferries routiers afin d'assurer la continuité de certaines liaisons routières, notamment dans la partie nord du pays.

[Organisations professionnelles de TRM](#)

[Association norvégienne de transport routier \(NLF\)⁵](#)

NLF est l'unique organisation patronale norvégienne dans le secteur du transport routier, représentant près de 4 000 entreprises membres totalisant 14 000 employés et 15 000 véhicules. Elle négocie la convention collective du transport routier avec les représentants des salariés du secteur.

Elle représente également le secteur au niveau international et elle est membre de Nordic Logistics Association (NLA)⁶ regroupant les organisations professionnelles danoise, norvégienne et suédoise. A l'échelle européenne, NLA travaille avec les associations allemande BGL et française FNTR, partageant un bureau commun dans la capitale européenne.

Ces dernières années, NLF met l'accent sur la nécessité de rétablir une concurrence loyale dans le secteur du transport routier en Europe. Dans sa déclaration concernant la décisions politiques de son assemblée générale de 2021, NLF note :

« Le secteur des transports a toujours été caractérisé par une rude concurrence. Les entreprises de transport norvégiennes doivent offrir une qualité élevée, au prix le plus bas possible. Historiquement, les acteurs du transport routier ont souvent été confrontés aux situations similaires en matière de coûts, notamment en ce qui concerne les taxes, les frais, les assurances et les salaires. Cela n'a pas empêché une concurrence axée principalement sur la qualité.

Aujourd'hui, le tableau est plus confus. Les transporteurs norvégiens sont confrontés à une concurrence basée sur le prix face à des compagnies étrangères à bas prix, notamment celles ayant une activité entre pays tiers et de cabotage. Il n'est plus vrai que tous les acteurs se basent sur la même vision des coûts. Même si nous disposons d'un salaire minimum généralisé, cela ne supprime pas toutes les distorsions de concurrence entre les entreprises enregistrées en Norvège et les entreprises étrangères. Un certain nombre de facteurs, notamment les retraites et les charges sociales, confèrent aux joueurs norvégiens des dépenses qui sont très éloignées de celles supportées par les entreprises étrangères et, à cela s'ajoutent des frais généraux de fonctionnement qui sont inférieurs dans beaucoup d'autres pays. Il devient d'autant plus important de respecter un ensemble de règles toujours plus strictes. Or, ce n'est pas le cas aujourd'hui. L'Arbeidstilsynet (Autorité d'inspection du travail

⁴<https://www.sdir.no/en/about-us/>

⁵ <https://lastebil.no>

⁶ <https://nla.eu/>

en Norvège) publie constamment des résultats de contrôle décevants qui montrent que les conducteurs étrangers ne reçoivent pas le salaire auquel ils ont droit et que d'autres violations des règles de cabotage sont constamment découvertes.

Heureusement, un nouveau cadre réglementaire paneuropéen renforcé est en cours de mise en place. Le paquet mobilité, adopté dans l'UE à l'été 2020, entraînera de nombreux durcissements dans les années à venir. C'est bien, mais cela n'empêchera pas les transporteurs d'enfreindre les règles pour leur propre profit. Nous pensons donc qu'indépendamment des réglementations actuelles, des mesures bien plus énergiques qu'aujourd'hui devront être prises pour empêcher des conditions de concurrence différentes. »

Représentations syndicales

Syndicat des travailleurs du secteur des transports

Historiquement, le Syndicat des travailleurs du secteur des transports (Norsk Transportarbeiderforbund ou NTF) a été le syndicat chargé de représenter les droits des travailleurs du secteur et de négocier la convention collective avec le patronat. Ce syndicat, comme beaucoup d'autres en Norvège, a intégré en 2019 une structure nationale multisectorielle appelée Fédération unie des syndicats norvégiens.

LE TRM NORVEGE EN 2022 - DONNEES CLES

Structure du TRM sous pavillon norvégien en 2022

2022	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	266 855	24 428	100,0%	92	1 621
Transport national	261 988	22 325	91,4%	85	1 515
Transport international	4 867	2 103	8,6%	432	106
<i>dont transport international marchandises chargées en Norvège</i>	3 011	1 083	4,4%	360	51
<i>dont transport international marchandises déchargées en Norvège</i>	1 763	988	4,0%	560	52
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	48	19	0,1%	396	1
<i>dont cabotage</i>	44	13	0,1%	295	2

Source : Eurostat

Avec plus de 91 % de l'activité totale, le pavillon norvégien affiche un taux d'activité nationale parmi les plus élevés d'Europe. En revanche, les distances moyennes de cette activité sont de près de 85 km, ce qui résulte d'une concentration du TRM autour de la capitale Oslo et les principaux ports maritimes du sud du pays. L'activité internationale se résume généralement à des liaisons entre la région d'Oslo et le centre économiques de la Suède voisine. Avec 0,1 %

du total en 2022, le TRM entre pays tiers et le cabotage demeurent des activités de niche dont la taille est statistiquement insignifiante.

Evolution du TRM sous pavillon norvégien

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

En millions de t.km	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TCAM*
TOTAL	20 171	21 317	21 594	23 136	20 910	21 385	21 338	21 463	21 399	22 553	24 428	1,93%
Transport national	16 983	18 334	19 034	20 462	18 514	18 741	18 924	19 400	19 235	20 415	22 325	2,77%
Transport international	3 188	2 983	2 560	2 674	2 397	2 645	2 414	2 063	2 164	2 138	2 103	-4,07%

*Taux de croissance annuel moyen Source: Eurostat

La croissance du TRM national sous pavillon norvégien suit un rythme modéré avec des périodes de stagnation et de baisses d'activité, suivies par des périodes de reprise. L'activité internationale baisse, passant de 15 % de l'activité totale en 2012 à moins de 9 % dix ans plus tard.

Cabotage

Le cabotage sous pavillon norvégien

En millions de tonnes-kilomètres	2019	2020	2021	2022
Cabotage sous pavillon norvégien	26	11	17	13
<i>en Suède</i>	21	9	5	6
Part du cabotage dans le transport norvégien en pourcentage (%)	0,1	0,1	0,1	0,1

Source: Eurostat

Le cabotage est une activité marginale pour le pavillon norvégien. Il s'agit souvent de quelques opérations de cabotage de véhicules norvégiens sur le territoire suédois sur les routes du nord pour rejoindre des villes norvégiennes isolées via la Suède.

En revanche, le cabotage en Norvège est bien plus important. Il représente entre 3 % et 4 % de part de marché. Il s'agit souvent des opérations de cabotage des pavillons issus de l'est de l'Europe.

Le cabotage en Norvège

En millions de tonnes-kilomètres	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TCAM
Cabotage en Norvège	273	554	441	417	419	599	623	643	547	813	428	4,60%
Taux de pénétration du cabotage*	1,58%	2,93%	2,26%	2,00%	2,21%	3,10%	3,19%	3,21%	2,77%	3,83%	1,88%	1,75%
Part de marché du cabotage**	1,66%	3,13%	2,58%	2,27%	2,37%	3,32%	3,48%	3,56%	3,03%	4,05%	2,01%	1,95%

TCAM : taux de croissance annuel moyen

Source : Eurostat

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

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

Entreprises de TRM

Toutes activités confondues, il y aurait près de 7 500 entreprises de transport routier de marchandises en Norvège, contre un peu moins de 9 000 il y a une dizaine d'années.

Parmi ces entreprises, une très grande majorité serait de très petite taille, soit entre 1 et 3 véhicules, dont une partie inactive. Pour rappel, l'organisation professionnelle norvégienne NLF revendique 4 000 adhérents, représentant plus de 85 % du secteur du TRM. Comme en Suède, l'organisation du secteur du TRM en Norvège est particulière. Une partie des entreprises se présentant comme des transporteurs et reconnus comme tels sont en réalité des commissionnaires de transport, propriétaires d'aucun véhicule moteur. La plupart ont un parc de remorques ou de semi-remorques important. Leur principale mission est d'organiser les opérations du TRM en étroite liaison avec les expéditeurs, les tractionnaires étrangers, et les transporteurs routiers et maritimes régionaux.

Le nombre d'entreprises de transport affiché par Eurostat comprend les deux catégories de transporteurs sans distinctions entre celles ayant leur propre flotte et d'autres qui organisent uniquement les opérations de transport.

Statistiques sur les entreprises de TRM* en Norvège

	2020
Nombre d'entreprises	7 658
Nombre de personnes employées	32 262
Nombre de salariés	29 046
Chiffre d'affaires	5 372 800 k€
Charges	
Montant total des achats de biens et services	3 420 100 k€
dont achat de biens et services destinés à la revente	3 500 k€
dont travail intérimaire ou sous-traitance	11 100 k€
Dépenses de personnel	1 436 900 k€
dont salaires et assimilés	1 233 500 k€
dont charges sociales	203 400 k€
Taux de charges apparent	16,5%
Excédent brut d'exploitation	525 500 k€

* Entreprises de TRM selon la nomenclature européenne NACE Rev2 - Classe H4941

Source : Eurostat

Véhicules du transport routier de marchandises

Statistiques

Statistiques sur les véhicules en Norvège							
		2016	2017	2018	2019	2020	2021
Tracteurs routiers	Total	9 092	9 292	9 618	9 837	8 395	8 673
	Moins de 2 ans	2 414	2 435	2 709	2 986	2 073	2 479
	De 2 à 5 ans	3 154	3 156	3 095	2 983	3 433	3 447
	De 5 à 10 ans	1 810	1 881	1 906	2 029	2 607	2 423
	De 10 à 20 ans	1 111	1 231	1 308	1 225	203	241
	Plus de 20 ans	603	589	600	614	79	83
Véhicules de marchandises > 3.5 tonnes	Total	480 962	487 853	491 649	502 455	504 893	515 202
	Moins de 2 ans	65 389	67 535	68 139	70 013	53 508	67 506
	De 2 à 5 ans	87 509	88 490	92 693	97 576	105 206	107 514
	De 5 à 10 ans	154 292	142 579	137 578	142 241	147 419	145 752
	De 10 à 20 ans	148 805	163 489	166 056	163 885	163 649	161 376
	Plus de 20 ans	24 967	25 760	27 183	28 740	35 111	33 054
Véhicules de marchandises <= 3.5 tonnes	Total	68 759	66 544	64 365	63 481	72 419	70 588
	Moins de 2 ans	7 175	7 748	7 909	8 508	8 692	10 107
	De 2 à 5 ans	10 510	10 123	10 368	10 715	15 533	15 771
	De 5 à 10 ans	15 194	13 807	12 320	12 382	16 301	15 426
	De 10 à 20 ans	22 854	22 551	21 910	19 972	16 809	15 160
	Plus de 20 ans	13 026	12 315	11 858	11 904	15 084	14 124

nd : non disponible

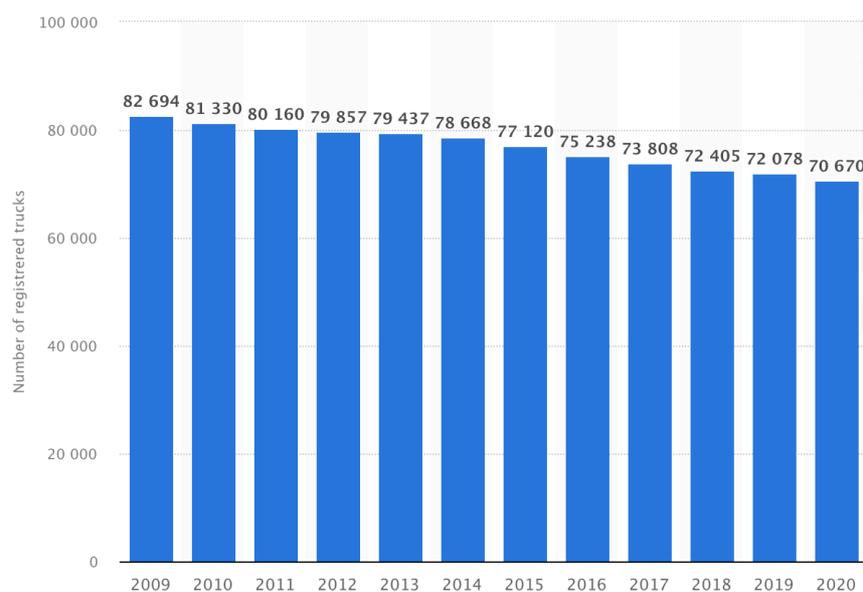
Source : Eurostat

Statistiques sur les véhicules en Norvège - 2							
		2016	2017	2018	2019	2020	2021
Semi-remorques	Total	16 418	16 344	17 111	nd	17 955	11 522
	20 000 kg ou moins	251	220	228	nd	238	81
	de 20 001 à 30 000 kg	521	435	426	nd	416	97
	de 30 001 à 40 000 kg	3 567	3 187	3 198	nd	3 232	1 073
	plus de 40 000 kg	12 079	12 502	13 259	nd	14 069	10 271
Remorques	Total	1 087 433	1 122 182	1 156 739	nd	nd	1 187 927
	750 kg ou moins	549 657	559 666	569 086	nd	nd	577 138
	de 751 à 3 500 kg	517 475	542 288	566 889	nd	nd	589 383
	de 3 501 à 10 000 kg	1 162	904	893	nd	nd	879
	plus de 10 000 kg	19 139	19 324	19 871	nd	nd	20 527

nd : non disponible

Source : Eurostat

Évolution entre 2009 et 2020 du nombre de véhicules moteurs de TRM immatriculés en Norvège



Source : www.statista.com

Véhicules immatriculés en Norvège au 31 décembre 2022

Type de véhicule	Evolution en %		
	2022	2019-2022	2015-2022
Voitures particulières	2 907 164	3,8%	11,4%
dont voitures électriques	599 169	129,8%	766,7%
Bus	14 697	-7,4%	-11,8%
Vans	508 674	3,9%	12,9%
Poids lourds	68 407	-5,1%	-11,3%
Véhicules combinés	10 271	-30,7%	-61,4%
Tracteurs	311 945	6,9%	16,0%
Véhicules spéciaux	5 911	-8,5%	-23,5%
Scoters	141 858	-10,9%	-20,4%
Motos	184 471	-7,1%	4,8%
Scoters de neige	95 934	4,4%	16,8%
Remorques	1 582 931	6,8%	19,9%

Source : ssb.no

Véhicules immatriculés en Norvège selon la source d'énergie

	2022							
	Essence	Gasoil	Gaz - tous types confondus	Electricité	Hydrogène	Hybrides rechargeables	Hybrides non-rechargeables	Autres
Voitures particulières	822 133	1 135 538	195	599 169	216	198 841	149 899	21
Ambulances	64	1 071	-	-	-	-	17	-
Bus	153	12 771	755	840	-	59	106	13
Vans	18 931	466 490	457	21 657	1	534	582	22
Véhicules combinés	1 215	9 056	-	-	-	-	-	-
Poids lourds	1 962	65 056	813	455	4	2	9	106
Scoters	134 038	3 514	-	4 306	-	-	-	-
Motos	182 069	52	-	2 347	-	-	-	3
Scoters de neige	95 923	2	-	9	-	-	-	-
Tracteurs	78 554	233 175	8	143	-	-	-	65
Véhicules spéciaux	1 895	3 996	1	19	-	-	-	-

Source : ssb.no

Caractéristiques techniques des véhicules et spécificités norvégiennes et nordiques⁷

A l'instar de son voisin suédois, le pavillon norvégien exploite souvent des véhicules de type EMS. Pour rappel, la directive 2002/7/CE du 18 février 2002 apporte une dérogation importante à la directive européenne 96/53/CE qui fixe le poids et la longueur maximum des véhicules routiers autorisés en trafic national et international en Europe, à savoir 18,75 mètres et 40 tonnes. Elle prévoit que les états membres puissent autoriser, pour certaines opérations de transport national et international, des véhicules ayant des dimensions qui s'écartent des standards officiels. Une possibilité est ainsi donnée de déroger dans les limites de 60 tonnes et de 25,25 m avec un système d'ensembles routiers compatibles. Ce dispositif est appelé European Modular System ou EMS.

Actuellement 5 pays de l'Union européenne autorisent l'EMS : la Suède, la Finlande, les Pays-Bas, le Danemark ainsi que l'Allemagne (avec un poids maximum autorisé de 44 tonnes). Bien qu'elle ne soit pas membre de l'UE, la Norvège applique, par souci de compatibilité, la même réglementation dérogatoire que ses voisins et autorise donc l'EMS. La Suède et la Norvège acceptent aussi mutuellement que les véhicules de type EMS circulent sur leurs réseaux respectifs mais la Norvège exige que les véhicules EMS suédois ne dépassent pas le poids total de 50 tonnes sur les routes norvégiennes.

La combinaison EMS permet donc d'atteindre une longueur de 25,25 mètres et un poids maximal de 60 tonnes. La charge utile de référence est considérée à 25 tonnes pour un ensemble de PTAC de 40 tonnes, à 29 tonnes pour un ensemble 44 tonnes et à 38 tonnes pour un ensemble 60 tonnes, soit un gain de charge utile de +50 % par rapport au standard UE à

⁷ <https://www.cnr.fr/le-transport-routier-de-marchandises-suedois-2021>

l'international (40 tonnes de PTAC). Le gain en nombre de palettes est équivalent, celui en volume atteint +60 %.

Les véhicules de type EMS2, actuellement en phase de développement en Suède, ne sont pas admis en Norvège.

La récente étude du CNR sur le TRM suédois apporte plus de précisions sur la norme EMS. Cette étude est disponible sur le site du CNE à l'adresse suivante :

<https://www.cnr.fr/le-transport-routier-de-marchandises-suedois-2021>

1.4. REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN NORVEGE

REGLEMENTATION SOCIALE GENERAL ET SPECIFIQUE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Régime de sécurité sociale pour les salariés en Norvège⁸

Le régime norvégien de protection sociale est de type universel : toute la population est couverte. L'accès à un grand nombre de prestations est basé sur la résidence. Pour les personnes exerçant une activité professionnelle, des indemnités compensent partiellement la perte de revenu due à la maladie, l'invalidité ou l'âge. Les travailleurs salariés se distinguent des non-salariés par leur couverture contre le chômage et l'obligation d'être assuré contre les accidents du travail (assurance facultative pour les travailleurs indépendants). Pour les autres risques, les mêmes dispositifs s'appliquent aux travailleurs salariés et aux travailleurs indépendants, avec quelques différences, notamment dans le calcul des indemnités journalières de maladie.

Les prestations du régime norvégien de sécurité sociale sont, pour la plupart, déterminées à partir d'un montant de base (grunnbeløp), fixé par arrêté royal une fois par an avec effet au 1er mai, en fonction de l'évolution des salaires.

Au 1er mai 2021, le montant de base annuel était fixé à 106 399 couronnes norvégiennes, soit près de 10 640 €. À compter du 1er mai 2022, il a été revalorisé à 111 477 NOK.

L'Assurance nationale (folketrygden) est financée par une cotisation globale versée par les travailleurs salariés, les travailleurs indépendants et les employeurs, ainsi que par des subventions de l'État. Une partie des soins de santé est comprise dans l'Assurance nationale mais, pour la majeure partie, il s'agit d'un système universel financé par les impôts. En complément de l'Assurance nationale, des compagnies d'assurance privées couvrent contre les accidents du travail et les maladies professionnelles. La prime d'assurance est à la charge de l'employeur et finance également l'action de l'Assurance nationale en matière de risques professionnels (les compagnies d'assurance reversent une partie de leurs recettes à

⁸ https://www.cleiss.fr/docs/regimes/regime_norvege_salaries.html

l'Assurance nationale). Pour le secteur du TRM, cette assurance représente un taux qui varie entre 2 % et 3,5 % suivant la couverture choisie.

Les cotisations sociales financent en grande partie la pension de base et la pension complémentaire pour les hauts revenus. Depuis la réforme de 2011, le régime de pension professionnelle est devenu obligatoire (obligatorisk tjenestepensjon, OTP) et il est essentiellement financé par les employeurs. Les entreprises qui emploient au moins un salarié pour au moins 75 % d'un temps plein (rémunéré à 75 % d'un temps plein ou plus) doivent adhérer à un régime de pension professionnelle. L'assurance doit être souscrite auprès d'un établissement agréé (banque, compagnie d'assurance-vie, fonds de pension, etc.).

Tout employé doit être inscrit à compter de ses 20 ans, dès lors qu'il est affilié à l'Assurance nationale. L'épargne pension est alimentée lorsque le salaire dépasse le montant de base (cf. ci-dessus). Les employeurs peuvent appliquer des dispositions plus favorables en matière de champ d'application mais ceci est rare dans le secteur du TRM.

La pension professionnelle obligatoire peut être soumise à un système à cotisations définies, à prestations définies ou à système mixte. Dans le premier cas, le plus souvent rencontré dans les entreprises de TRM, le montant de la cotisation annuelle doit au moins correspondre à 2 % des revenus du salarié.

Les cotisations des salariés comme des travailleurs indépendants sont calculées sur la base du revenu brut, y compris les revenus de remplacement (indemnités journalières de maladie, maternité, chômage ou réadaptation), sans plafond.

La cotisation salariale n'est pas due lorsque le revenu annuel est inférieur à 69 650 couronnes norvégiennes (6 965 €). De plus, son montant ne doit pas représenter plus de 25 % de la part du revenu excédant 69 650 NOK.

[Cotisation salariale](#)

En 2021, 2022 et 2023, la cotisation salariale (trygdeavgift) s'élève à 7,9 %.

Les titulaires de pension versent une cotisation de 5,1 % sur le montant de leur pension. Ce taux est également applicable sur les revenus professionnels des travailleurs de moins de 17 ans ou de plus de 69 ans.

[Cotisation patronale](#)

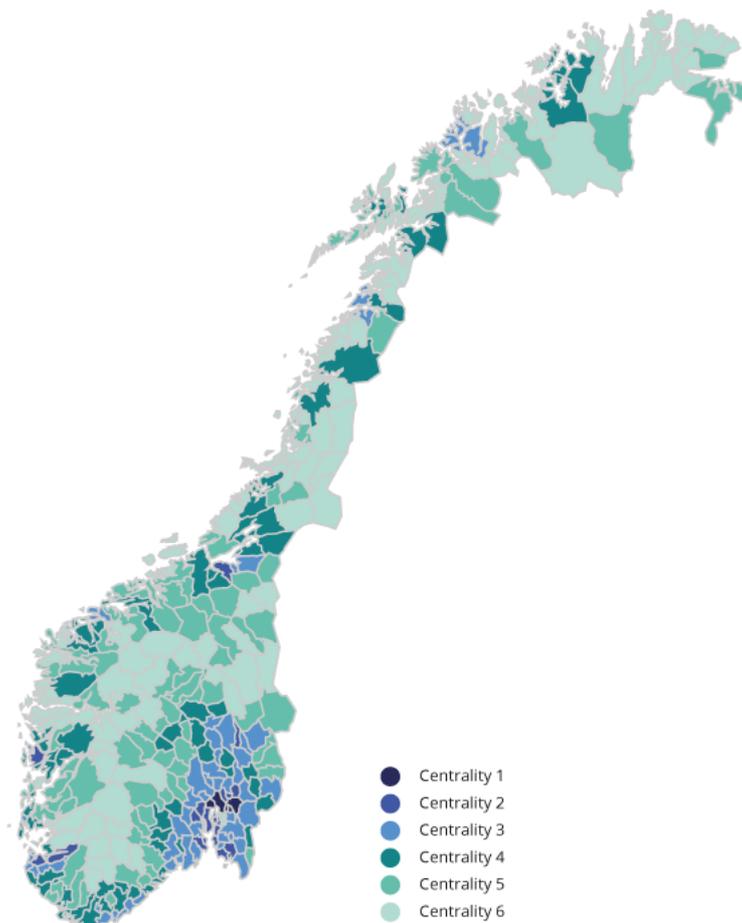
Le taux de la cotisation patronale est fonction de la localisation géographique de l'employeur.

Cotisations sociales en Norvège

Cotisations sociales applicables au personnel de conduite en 2021 et 2022	Employeur		Salarié
	Secteurs d'activités ordinaires	Agriculture et pêche	Régime général
I	14,1 %	14,1 %	7,90%
Ia*	14,1 %	10,6 %	
II	10,6 %	10,6 %	
III	6,4 %	6,4 %	
IV	5,1 %	5,1 %	
IVa	7,9 %	5,1 %	
V	0 %	0 %	

Source: nav.no

Zones de « centralité » dont sont issues les 6 zones du régime de sécurité sociale⁹



⁹ <https://www.regjeringen.no/en/dokumenter/prop.-1-ls-20222023/id2931482/?ch=1>

Réglementation sociale du TRM et la convention collective

Il n'y a pas de salaire minimum intersectoriel au niveau national en Norvège. Les salaires sont donc fixés à l'aide d'un système complexe dans lequel trois textes peuvent intervenir à différents niveaux :

- Convention collective nationale,
- Convention collective sectorielle,
- Convention d'entreprise.

Convention collective nationale

La convention collective nationale est le texte de base négocié entre les représentants des employeurs (principalement la NHO – Confédération des entreprises norvégiennes) et ceux des employés (LO – Confédération norvégienne des syndicats de travailleurs).

La convention nationale, en vigueur pour la période 2020-2022, précise les règles concernant :

- les éléments obligatoires du contrat de travail
- le temps de travail généralisé : 37,5 heures pour les travailleurs de jour, soit 7h30 par jour ou 35,5 heures pour les travailleurs de nuit, soit 7h05 par jour, sur 5 jours
- la durée minimale de la pause déjeuner,
- les modalités et la prise en charge du transport des employés entre leur domicile et leur lieu de travail,
- l'avance de paiement des arrêts maladie,
- les congés payés : 5 semaines ou 30 jours ouvrables ou 35 jours calendaires avec au moins 5 samedis inclus
- un certain nombre de postes « spéciaux », par exemple les cuisiniers, les agents de sécurité, les travailleurs de discothèques, ...

La convention collective nationale fixe les minima pour l'ancienneté, soit 640 NOK/mois pour 10 ans d'ancienneté dans la même entreprise, 940 NOK/mois pour 15 ans d'ancienneté, 1 240 NOK/mois pour 20 ans d'ancienneté

Elle définit également le salaire minimum de référence évolutif avec l'expérience selon le tableau suivant :

Convention collective nationale			
Salaire minimum de référence			
Salariés qualifiés ayant une certification/diplôme (y compris les conducteurs routiers)	Montant mensuel	Taux horaire pour les salariés de nuit 35,5 h/semaine	Taux horaire pour les salariés de jour 37,5 h/semaine
Débutant	28 915,25 NOK	187,86 NOK	177,94 NOK
Après 2 ans d'expérience dans le métier	29 339,38 NOK	190,52 NOK	180,55 NOK
Après 4 ans d'expérience dans le métier	30 485,00 NOK	197,95 NOK	187,60 NOK
Après 6 ans d'expérience dans le métier	31 234,13 NOK	202,82 NOK	192,21 NOK
Après 8 ans d'expérience dans le métier	31 578,63 NOK	205,06 NOK	194,33 NOK
Après 10 ans d'expérience dans le métier	31 968,63 NOK	207,59 NOK	196,73 NOK
Salariés non-qualifiés	Montant mensuel	Taux horaire pour les salariés de nuit 35,5 h/semaine	Taux horaire pour les salariés de jour 37,5 h/semaine
Débutant	27 563,25 NOK	178,98 NOK	169,62 NOK
Après 2 ans d'expérience dans le métier	27 987,38 NOK	181,71 NOK	172,23 NOK
Après 4 ans d'expérience dans le métier	29 061,50 NOK	188,71 NOK	178,84 NOK
Après 6 ans d'expérience dans le métier	29 724,50 NOK	193,02 NOK	182,92 NOK
Après 8 ans d'expérience dans le métier	30 150,25 NOK	195,78 NOK	185,54 NOK
Après 10 ans d'expérience dans le métier	30 540,25 NOK	198,31 NOK	187,94 NOK

Source : Confédération des syndicats des travailleurs

Les salaires de référence peuvent être renégociés à la baisse ou à la hausse au sein de l'entreprise pour un poste bien identifié mais le salaire renégocié à la baisse ne peut en aucun cas descendre en dessous de 80 % du salaire moyen national pour le poste en question, montant issu des statistiques officielles du 1^{er} octobre précédent la négociation.

Selon la convention collective nationale, les heures supplémentaires de jour (entre 6h et 21h) sont majorées de +50 % par rapport au taux normal, les heures supplémentaires de nuit (entre 21h00 et 6h00) et le travail pendant les jours fériés sont majorées à 100 %. Elles ne peuvent dépasser 2 heures par jour et 7,5 heures par semaine.

[Convention collective sectorielle](#)

Certains secteurs économiques, dont le TRM, ont leur propre convention collective. La convention collective applicable dans le secteur des transports est négociée pour 3 ans avec des évolutions de salaires pour la dernière année. Contrairement à la convention collective nationale, la convention collective sectorielle n'est pas obligatoire. Selon l'organisation professionnelle NLF, plus de 80 % des entreprises de TRM norvégiennes représentant 94 % des salariés adhèrent à la convention collective sectorielle.

La convention collective du TRM reprend quelques dispositifs prévus dans la convention collective nationale, comme la durée de travail hebdomadaire de 37,5 heures et la majoration ordinaire des heures supplémentaires.

Elle ajoute la notion de majoration pour les heures de travail incommodes :

- Les heures de travail pendant le jour de l'an, le Jeudi Saint, le Vendredi Saint, le 1^{er} et le 2^{ème} dimanche de Pâques, 1^{er} et 17 mai, l'Ascension, 1^{er} et 2^{ème} Pentecôte, 1^{er} et 2^{ème} de Noël, ainsi qu'après 15h00 le jour précédant Noël, Pâques, Pentecôte et Nouvel An, sont soumis à une majoration de 100%.
- Les heures de travail entre 19h00 - 6h00 sont majorées de 25%.
- Les heures de travail à partir de samedi à 15h00 jusqu'à dimanche minuit sont majorées de 40% supplémentaires.

La convention collective du TRM définit le salaire minimum auquel a droit un conducteur routier de profil classique (excluant les conducteurs de longue distance) selon le tableau suivant :

Convention collective TRM		
Salaire minimum		
Conducteur routier qualifié	Montant mensuel	Taux horaire pour 37,5 h/semaine
Débutant jusqu'à 3 ans d'ancienneté	29 706,75 NOK	182,25 NOK
entre 3 ans d'ancienneté et 6 ans d'ancienneté	30 032,75 NOK	184,25 NOK
6 ans d'ancienneté et plus	30 358,75 NOK	186,25 NOK

Source : NLF

La catégorie de conducteur routier de longue distance bénéficie d'un statut particulier non obligatoire dans la convention collective du TRM. Étant donné les spécificités du métier, selon la convention collective, le temps de travail d'un conducteur de longue distance est composé d'heures de travail productives et d'heures passives. Leur salaire n'est donc pas soumis à un montant fixe connu d'avance mais à un calcul mensuel variable selon les heures de travail.

Les heures productives comprennent les heures de travail à partir du début jusqu'à la fin de la journée de travail, y compris les périodes de repos et de disponibilités. Aucune journée sur les trajets de plusieurs jours, à l'exception des jours de début et de fin, ne doit être rémunérée avec moins de 5 heures de temps productif et 19 heures de temps passif. Début 2022, le temps de travail productif est payé à 115,41 NOK par heure. Le temps passif est rémunéré à 43 % du taux du temps productif.

Les conducteurs titulaires d'un certificat professionnel reçoivent un supplément de 9 NOK/heure pendant le temps de travail productif, applicable à tout moment, pour toutes les heures travaillées. Les conditions pour qu'un conducteur soit reconnu qualifié sont que la personne concernée ait réussi un examen professionnel conformément à la Loi sur la formation à la profession de conducteur professionnel.

Le salaire mensuel d'un conducteur de longue distance travaillant à temps plein ne peut pas être inférieur au salaire fixe mensuel du profil classique. L'entreprise a le droit de calculer la

moyenne des 9 semaines pour garantir un salaire minimum pendant la période de baisse d'activité et le compenser pendant la période de rattrapage.

Convention d'entreprise

La convention d'entreprise peut remplacer ou s'ajouter à la convention collective sectorielle. Si elle est adoptée, elle doit offrir au moins les mêmes avantages que la convention collective sectorielle.

En règle générale, les conventions d'entreprise définissent le nombre de congés payés accordés par rapport à l'ancienneté, chiffrent une éventuelle majoration salariale par rapport aux taux conventionnels, précisent le choix de la mutuelle, de la caisse d'assurance d'accidents du travail et de la caisse de la pension professionnelle obligatoire.

Indemnités de déplacement (Utlandstraktamenten)

Les indemnités de déplacement sur le territoire norvégien ou à l'étranger sont définis par la convention collective nationale.

Les déplacements ne donnant pas lieu à une nuitée sont indemnisés à hauteur de :

- 200 NOK (20 €) pour des déplacements dont la durée est entre 6 et 12 heures
- 400 NOK (40 €) lors que la durée dépasse 12 heures.

Lorsque le déplacement comprend une nuitée, le conducteur routier a droit à 300 NOK (30 €) par jour d'indemnité de déplacement. Ce montant est spécifiquement prévu pour la catégorie de conducteurs routier de longue distance. Si le conducteur passe la nuit dans un établissement hôtelier, le coût de la nuitée peut être entièrement pris en charge par son employeur ou indemnisé à hauteur de 617 NOK/nuit.

Le montant des indemnités de déplacement de 30 € pour les conducteurs routiers peuvent sembler très en-deçà de ce qui s'applique dans d'autres pays européens mais il ne faut pas oublier que le statut de conducteur de longue distance offre le paiement des heures non travaillées, soit près de 5,40 € par heure de repos.

Impôt sur le revenu des personnes physiques

En termes de revenus fiscaux pour l'Etat norvégien, les impôts sur le revenu et la fortune sont majoritaires et représentaient 65 % des recettes fiscales de l'Etat en 2021. L'impôt sur le revenu pèse plus que l'impôt sur la fortune ; il représente, hors secteur pétrolier, 41 % des revenus fiscaux en 2021, contre seulement 1 % pour l'impôt sur la fortune.

L'impôt sur le revenu comporte deux éléments :

- Impôt progressif
- Impôt commun

L'impôt progressif est calculé sur le montant brut du revenu suivant le tableau ci-dessous :

Tranches de l'impôt progressif sur le revenu en Norvège, 2022		
Tranche de revenu imposable		Taux d'imposition
A partir de	Jusqu'à	%
0 NOK	190 349 NOK	0,0%
190 350 NOK	267 899 NOK	1,7%
267 900 NOK	643 799 NOK	4,0%
643 800 NOK	969 199 NOK	13,4%
969 200 NOK	1 999 999 NOK	16,4%
Au-delà de 2 000 000 NOK		17,4%

Source : Administration fiscale norvégienne

Une fois la cotisation sociale salariale et l'impôt progressif déduits, le revenu net avant impôt commun est soumis à un abattement de 20 % et un second abattement fixe annuel de 58 250 NOK pour l'année 2022, soit 5 825 €/an ou 485,42 €/mois. Le revenu après abattements est soumis à un taux fixe d'impôt sur le revenu de 22 %, dont 8,65 % alimentent la caisse de l'état central, 10,95 % la commune et 2,40 % le département.

Impôt sur la fortune

L'impôt sur la fortune concerne les avoirs nets de chaque foyer. La résidence principale est soumise à un abattement spécifique suivant sa valeur. Cet impôt comporte deux composantes, l'impôt municipal et l'impôt national.

Paliers de l'impôt sur la fortune - taux municipal 2022		
Fortune imposable		Taux d'imposition
Catégorie	Fortune	%
Classe d'imposition 0	L'intégralité des avoirs	0,7%
Classe d'imposition 1	Entre 0 et 1 700 000 NOK	0,0%
	Au-delà de 1 700 000 NOK	0,7%

Paliers de l'impôt sur la fortune - taux national 2022		
Fortune imposable		Taux d'imposition
Catégorie	Fortune	%
Classe d'imposition 0 et 1	Entre 0 et 1 700 000 NOK	0,0%
	Entre 1 700 000 et 20 000 000 NOK	0,25%
	Au-delà de 20 000 000 NOK	0,4%

Source : Administration fiscale norvégienne

FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Impôt sur les sociétés

A partir de 2013, les gouvernements successifs ont baissé le taux d'imposition des sociétés norvégiennes. Ainsi, ce dernier est passé de 28 % en 2013 à 22 % en 2019. Depuis, le taux d'imposition sur les revenus des sociétés reste inchangé.

La Norvège a d'ailleurs toujours lourdement taxé le revenu des ressources naturelles considérées comme « communes ». Depuis le 28 septembre 2022, une fiscalité croissante sur l'exploitation des ressources communes (pétrole, gaz, eau, vent...) est en place. Les entreprises bénéficiant de licences d'exploitation de pétrole ou de gaz de la part du gouvernement norvégien en mer du Nord, mer de Norvège ou mer de Barents s'acquittent ainsi d'une taxe de 78 % affectée très largement au fonds souverain norvégien.

T.V.A.

Le taux normal de la taxe sur la valeur ajoutée est de 25 % en Norvège. Ce taux s'applique en principe à tous les biens et services. Il existe pourtant des taux réduits pour certains biens spécifiques.

Le taux réduit de TVA de 15 %

Les produits alimentaires sont soumis à un taux de 15 %. Ces produits alimentaires comprennent les boissons, les compléments alimentaires, mais aussi les médicaments en vente libre. Il convient toutefois de noter que lorsqu'ils sont servis dans un restaurant ou un café, ils deviennent un service soumis à une TVA de 25 %. En revanche, le tabac, les boissons alcoolisées et les médicaments ne sont pas considérés comme des produits alimentaires dans ce sens et sont soumis au taux de 25 %.

Le taux réduit de 12 %

Il existe également un taux de TVA réduit de 12 % en Norvège. Ce taux est appliqué comme une méthode permettant au gouvernement d'influencer et d'orienter le comportement des acheteurs. Le taux réduit de TVA s'applique aux éléments suivants :

- Services de transport de passagers,
- Admission à des événements culturels et à des musées, aux cinémas et aux autres parcs d'attractions,
- Location de chambres (comme les chambres d'hôtel).

Le taux réduit de 0 %

Le taux de TVA à 0 % en Norvège est utilisé pour des articles spécifiques pour lesquels le gouvernement souhaite stimuler la consommation :

- Journaux,
- Livres (y compris les livres électroniques),
- Services funéraires,
- Transport commençant en Norvège et se terminant à l'étranger (billets d'avion),
- Biens ou services fournis à l'industrie pétrolière.

Taxe à l'essieu ou taxe sur les véhicules à moteur lourds (Vektårsavgift)

La taxe annuelle sur les véhicules à moteur lourds, dont le poids maximum autorisé dépasse 7,5 tonnes, est payée en deux fois dans l'année, le 20 février et le 20 août. La taxe comprend une composante environnementale selon la classe Euro et le poids total autorisé et une seconde composante selon le nombre d'essieux, le poids total autorisé et le type de suspension.

Taxe environnementale sur les véhicules à moteur								
Poids total autorisé	Euro 0	Euro I	Euro II	Euro III	Euro IV	Euro V	Euro VI ou plus	Véhicules 0 émission
7 500 – 11 999 kg	5 417 NOK	3 011 NOK	2 107 NOK	1 283 NOK	675 NOK	422 NOK	106 NOK	- NOK
12 000 – 19 999 kg	8 887 NOK	4 938 NOK	3 453 NOK	2 107 NOK	1 112 NOK	690 NOK	174 NOK	- NOK
20 000 kg ou plus	15 802 NOK	9 052 NOK	6 420 NOK	3 859 NOK	2 037 NOK	1 266 NOK	318 NOK	- NOK

Source : Administration fiscale norvégienne

Taxe sur les véhicules à moteur - composante 2 (infrastructure)		
Porteurs		
Groupe	Suspension pneumatique	Autre type de suspension
Deux essieux ou plus		
7 500 kg – 11 999 kg	423 NOK	423 NOK
Deux essieux		
12 000 kg – 12 999 kg	423 NOK	758 NOK
13 000 kg – 13 999 kg	758 NOK	1 354 NOK
14 000 kg – 14 999 kg	1 354 NOK	1 731 NOK
15 000 kg ou plus	1 731 NOK	3 383 NOK
Trois essieux		
12 000 kg – 14 999 kg	423 NOK	423 NOK
15 000 kg – 16 999 kg	758 NOK	1 005 NOK
17 000 kg – 18 999 kg	1 005 NOK	1 624 NOK
19 000 kg – 20 999 kg	1 624 NOK	1 978 NOK
21 000 kg – 22 999 kg	1 978 NOK	2 819 NOK
23 000 ou plus	2 819 NOK	4 148 NOK
Quatre essieux ou plus		
12 000 kg – 24 999 kg	1 978 NOK	2 000 NOK
25 000 kg – 26 999 kg	2 000 NOK	2 885 NOK
27 000 kg – 28 999 kg	2 885 NOK	4 330 NOK
29 000 kg ou plus	4 330 NOK	6 221 NOK

Véhicules articulés		
Groupe	Suspension pneumatique	Autre type de suspension
2+1 essieux		
7 500 kg – 13 999 kg	423 NOK	423 NOK
14 000 kg – 15 999 kg	423 NOK	423 NOK
16 000 kg – 17 999 kg	423 NOK	574 NOK
18 000 kg – 19 999 kg	574 NOK	766 NOK
20 000 kg – 21 999 kg	766 NOK	1 231 NOK
22 000 kg – 22 999 kg	1 231 NOK	1 468 NOK
23 000 kg – 24 999 kg	1 468 NOK	2 313 NOK
25 000 kg – 27 999 kg	2 313 NOK	3 733 NOK
28 000 kg ou plus	3 733 NOK	6 239 NOK
2+2 essieux		
16 000 kg – 24 999 kg	747 NOK	1 176 NOK
25 000 kg – 25 999 kg	1 176 NOK	1 663 NOK
26 000 kg – 27 999 kg	1 663 NOK	2 249 NOK
28 000 kg – 28 999 kg	2 249 NOK	2 627 NOK
29 000 kg – 30 999 kg	2 627 NOK	4 043 NOK
31 000 kg – 32 999 kg	4 043 NOK	5 444 NOK
33 000 kg ou plus	5 444 NOK	8 045 NOK
2 essieux + au moins 3 essieux		
16 000 kg – 37 999 kg	4 418 NOK	5 985 NOK
38 000 kg – 40 000 kg	5 985 NOK	7 982 NOK
au-delà de 40 000 kg	7 982 NOK	10 689 NOK
Au moins 3 essieux + 1 essieu		
16 000 kg – 24 999 kg	747 NOK	1 176 NOK
25 000 kg – 25 999 kg	1 176 NOK	1 663 NOK
26 000 kg – 27 999 kg	1 663 NOK	2 249 NOK
28 000 kg – 28 999 kg	2 249 NOK	2 627 NOK
29 000 kg – 30 999 kg	2 627 NOK	4 043 NOK
31 000 kg – 32 999 kg	4 043 NOK	5 444 NOK
33 000 kg ou plus	5 444 NOK	8 045 NOK
Au moins 3 essieux + 2 essieux		
16 000 kg – 37 999 kg	3 954 NOK	5 327 NOK
38 000 kg – 40 000 kg	5 327 NOK	7 205 NOK
au-delà de 40 000 kg	7 205 NOK	10 452 NOK
Au moins 3 essieux + au moins 3 essieux		
16 000 kg – 37 999 kg	2 432 NOK	2 853 NOK
38 000 kg – 40 000 kg	2 853 NOK	4 051 NOK
au-delà de 40 000 kg	4 051 NOK	6 200 NOK

Source : Administration fiscale norvégienne

Pour un véhicule articulé norvégien de type EMS de 60 tonnes, le total des composantes est estimé à 437 €/an.

Péages

Tous les véhicules norvégiens et étrangers d'un poids total autorisé supérieur à 3,5 tonnes immatriculés auprès d'une entreprise, d'un gouvernement, d'une municipalité de comté ou d'une municipalité, ou qui sont utilisés d'une autre manière à des fins commerciales, doivent pour toute circulation sur la voie publique être équipés d'une étiquette de péage valide liée à un accord valide pour le paiement des péages en Norvège.

Le montant des péages varie selon la distance, la date et l'heure de passage, la classe Euro du véhicule et la longueur du véhicule. Le site internet suivant permet d'effectuer un calcul précis pour un trajet donné :

<https://fremtindservice.no/private/toll-calculator/>

Si on prend comme exemple un des trajets les plus fréquents en Norvège, soit à partir du point d'entrée en Norvège depuis la Suède au niveau du pont de Svinesung jusqu'à la ville de Bergen en passant par la capitale Oslo, un jour de la semaine, à 8h du matin avec un véhicule EMS, de classe Euro 6, d'une longueur de plus de 22 mètres, le montant du péage s'élève à 669 NOK, soit 66,90 € pour ce trajet de 583 km.

Droits d'accises sur le gazole professionnel

En 2021, le taux des droits d'accises applicables au gazole professionnel était de 3,58 NOK/l, soit 35,80 €/hl, soit au-dessus du minimum applicable dans l'Union européenne.

A cela s'ajoute la taxe CO2 qui s'élevait à 1,58 NOK/l, soit 15,80 €/hl.

Le montant total applicable au gazoil professionnel en 2021 en Norvège était donc de 51,60 €/hl.

En 2022, ce montant a été revu à la hausse à 55,70 €/hl.

En 2023, ce montant a été revu à la baisse à 54,50 €/hl.

Il n'y a pas de récupération partielle des droits d'accises en Norvège.

2. ÉTUDE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL NORVEGIEN 60 TONNES, DE TYPE EMS, A L'INTERNATIONAL

Cette partie présente les conditions économiques et sociales valables début 2022, période de réalisation de cette étude sur le TRM norvégien. Pour la mener à bien, le CNR s'appuie sur une étude documentaire principalement axée sur les aspects fiscaux et sociaux du TRM et sur les retours des experts avec lesquels il collabore. Ces différentes sources permettent de dresser un panorama du secteur du TRM norvégien à l'international et de souligner ses principales spécificités. Ces recherches et échanges sont consolidés par des entretiens avec des transporteurs et des conducteurs routiers norvégiens.

Il est important de noter que le véhicule type choisi pour représenter les conditions et coûts d'exploitation du pavillon norvégien est un porteur-dolly-semi-remorque de 60 tonnes, de type EMS. C'est le type de véhicule majoritaire, utilisé par plus de 60 % des entreprises rencontrées en Norvège.

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

2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES

Cette partie est principalement fondée sur des entretiens en face à face menés auprès de 12 entreprises norvégiennes de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance, majoritairement à l'international. Parmi les entreprises visitées, 1 entreprise a déclaré avoir une activité d'organisateur de transports sans véhicule à moteur, ni conducteur. Les 11 entreprises retenues pour cette étude présentent les caractéristiques suivantes :

	Nombre de véhicules- moteur	Nb de semi-remorques et de remorques	Principaux marchés	Nb de conducteurs	Chiffre d'affaires
Entreprise 1	52	42	SE, NO	96	17 600 000 €
Entreprise 2	50	100	SE, NO, FI, DK	58	20 000 000 €
Entreprise 3	72	72	SE, NO, DK, DE	230	45 000 000 €
Entreprise 4	16	16	SE, NO, DK, DE, BE, NL	19	5 200 000 €
Entreprise 5	22	50	SE, NL, BE, DE	20	10 000 000 €
Entreprise 6	40	35	SE, NO	80	18 000 000 €
Entreprise 7	300	350	SE, NO	550	95 000 000 €
Entreprise 8	46	na	NO, SE, DK, DE, BE, NL	55	6 000 000 €
Entreprise 9	19	19	SE, DE, Benelux, DK	20	3 400 000 €
Entreprise 10	19	22	NO, DE, AT	35	5 000 000 €
Entreprise 11	15	30	NO, DK, Benelux	27	9 000 000 €

Les entreprises visitées pour cette étude sont de taille et de type d'organisation diversifiés. Elles sont toutes spécialisées en TRM ayant une forte composante internationale. La plupart des entreprises rencontrées ont du matériel adapté aux marchés scandinaves. Elles font souvent appel à des sous-traitants étrangers pour des trajets en dehors de leur zone d'expertise.

Étant donné la spécificité du marché et du matériel roulant (EMS), le profil type pour le TRM norvégien ne permet pas la comparaison directe avec la plupart des pavillons européens. Il

pourrait cependant faire l'objet d'une comparaison avec les pavillons suédois, danois ou finlandais qui bénéficient de la même réglementation spécifique.

MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation

En Norvège, on trouve deux types de véhicules. Premièrement, certaines entreprises exploitent les véhicules articulés classiques, ensemble 40 tonnes avec un tracteur et une semi-remorque. Ces véhicules servent souvent à assurer le transport vers les villes du nord de la Norvège en raison de l'état des routes et la capacité des ferries. La plupart du temps, ils sont conduits par un double équipage pour des raisons de sûreté et d'efficacité. Ils sont aussi demandés pour les expéditions vers les pays du Benelux, souvent en empruntant un ferry entre la Norvège et le Danemark.

Dans le sud de la Norvège, les entreprises de transport privilégient les véhicules de type EMS, composés d'un porteur, d'une dolly et d'une semi-remorque. Non seulement ces véhicules desservent les grandes villes du sud mais aussi, ils assurent les trajets depuis ou vers la Suède voisine. Plus de 60 % des véhicules faisant partie de cette étude sont de type EMS.

Les véhicules 40 tonnes ont un kilométrage annuel entre 150 000 km et 180 000 km en raison de la pratique du double équipage. Le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules EMS est compris entre 90 000 km et 129 000 km avec une concentration autour des 120 000 km/an. Pour des raisons de type d'exploitation et de compatibilité avec les autres pays scandinaves, le CNR retiendra, comme profil-type, le cas des véhicules EMS.

Le nombre de jours d'exploitation retenu d'un véhicule est estimé à 220 jours.

La durée de conservation des porteurs est autour de 6 ans. Certaines entreprises déclarent avoir récemment changé leur stratégie d'acquisition à la suite de la crise des microprocesseurs électroniques. Face aux difficultés du marché, elles disent prévoir garder leurs véhicules actuels pour au moins 8 ans. Peu d'entreprises renouvellent leurs véhicules au bout de 4 ou 5 ans de crédit-bail.

La durée de conservation des semi-remorques est entre 7 et 12 ans, dépassant pourtant rarement les 10 ans. Pour le profil type, le CNR retiendra une durée moyenne de 9 ans pour les semi-remorques.

Le ratio porteur/semi-remorque est proche de 1,07 pour les entreprises ayant une activité de TRM classique sans location de semi-remorques à des tractionnaires étrangers.

MATERIEL DE TRANSPORT – Financement

Le prix d'acquisition d'un porteur Euro VI compatible avec les normes EMS, constaté lors des entretiens auprès des transporteurs norvégiens, se situe entre 110 000 € et 135 000 €. Le prix retenu pour cette étude sera de 128 000 €. Ce prix comprend la dolly qui sert à attacher la semi-remorque.

Le prix d'acquisition d'une semi-remorque spécialement conçue pour des conditions météorologiques du nord peut facilement excéder les 120 000 €. Le prix des modèles plus classiques varie entre 45 000 € et 57 000 €.

Le coût total d'acquisition d'un ensemble type se situe donc à près de 180 000 €. Il est pourtant important de noter que certains véhicules avec des équipements spéciaux, prévus pour des expéditions d'hiver dans le nord du pays peuvent dépasser le prix de 250 000 €, voire 300 000 €.

La pratique, la plus répandue, de financement de véhicules en Norvège est celle de contrats de crédit-bail de 60 mois avec un premier loyer se situant majoritairement à 15 % du prix du véhicule et une option d'achat à un prix symbolique en fin de contrat. Le taux d'intérêt moyen observé début 2022 est de 2,5 % pour ce type de financement.

CARBURANT

La consommation de carburant pour ce type d'ensemble EMS et sur des trajets classiques dans le sud de la Norvège varie entre 29 L/100 km et 42 L/100 km. La moyenne est estimée à 37 L/100 km, dépendant fortement du poids du véhicule et de la géographie de la région traversée. Pour les trajets vers le nord de la Norvège, la consommation pourrait régulièrement dépasser les 40 litres aux 100 kilomètres tandis que la consommation lors des trajets vers le Danemark pourrait baisser à 28 litres aux 100 kilomètres.

Selon les données issues de l'institut de statistique norvégien, le coût unitaire moyen du carburant pour l'année 2022 est de 1,7376 € par litre à la pompe pour la Norvège. Seuls 30 % du gasoil acheté par les entreprises interrogées est acheté en vrac avec une remise de 3 centimes d'euros. Les entreprises déclarent s'approvisionner en carburant en Suède à hauteur de 10 %, sauf lors de quelques trajets vers le sud en passant par l'Allemagne. Selon les chiffres officiels parus dans le Bulletin pétrolier de la Commission européenne, le coût unitaire moyen du carburant pour l'année 2022 est de 1,8920 € par litre à la pompe pour la Suède (10 % de l'approvisionnement) et de 1,6805 € par litre pour l'Allemagne (20 % de l'approvisionnement).

Selon le panier d'achat de carburant calculé par le CNR, suivant les indications des entreprises et les remises potentielles, le prix d'un litre de carburant revient à 1,7326 €, moyenne 2022.

ENTRETIEN & REPARATIONS

Le coût de l'entretien-réparations pour le pavillon norvégien est difficile à évaluer en raison des coûts et pratiques très différenciés, annoncés par les entreprises visitées. Il oscille entre 3 500 € et 8 400 € par an pour le seul porteur. Il varie entre 700 € et 1 200 € pour la semi-remorque. L'écart s'explique souvent par l'existence d'un atelier intégré au sein de l'entreprise de TRM. Dans certains cas, comme en Suède, certains constructeurs offrent des

contrats d'entretien « Gold Package » à des prix préférentiels ou même gratuits pendant les deux premières années suivant l'acquisition du véhicule.

A dire d'expert, le coût de l'entretien retenu pour le porteur en 2022 sera de 7 000 € et celui de la semi-remorque 1 000 € par an.

PNEUMATIQUES

Le coût annuel des pneumatiques se situe dans une large fourchette entre 3 500 € et 8 000 €. Ce poste de coût varie fortement selon le mode d'achat des véhicules (avec ou sans contrat de pneumatiques), selon le kilométrage mais aussi selon la politique de renouvellement et/ou de rechapage.

Les calculs réalisés par le CNR, en accord avec le kilométrage annoncé par la plupart des entreprises norvégiennes, donnent un résultat de 0,055 € par kilomètre, soit 6 600 € par an et par ensemble TMS.

PEAGES

Le coût des péages en Norvège représentent près de 5 500 € pour une entreprise norvégienne. A cela il faut ajouter le prix de l'Eurovignette de 1 250 € par an et par véhicule pour les trajets en Suède et au Danemark, ainsi que le coût d'éventuels passages par des ponts suédois et par le pont d'Oresund (pour le Danemark) et le coût de ferries pour des traversées principalement vers le nord du Danemark et l'Allemagne.

Ce poste dépend donc fortement du marché et de la longueur du trajet réalisé.

Selon les entretiens réalisés en Norvège, le coût annuel des péages, des ferries et de l'Eurovignette annuelle est estimé à 10 350 € pour le pavillon norvégien.

ASSURANCES

Le coût de l'assurance pour un ensemble complet en Norvège est compris entre 2 360 € et 4 000 € avec une concentration autour de 3 200 €, montant qui sera retenu pour le profil type.

TAXE A L'ESSIEU

La taxe sur les véhicules est de 437 € par an et par ensemble comme expliqué précédemment.

COUTS DE STRUCTURE

Les données collectées auprès des entreprises norvégiennes permettent d'estimer ce poste à 10 % du coût total.

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

Les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs en Norvège ont été observées lors de deux phases d'entretiens : une première phase en entreprises avec des employeurs et une seconde en face à face avec des conducteurs sur des parkings et aires de repos à la frontière avec la Suède. Lors de cette seconde phase, une vingtaine de conducteurs volontaires, salariés sous contrat norvégien, ont été interviewés sur leurs conditions de travail et leur rémunération.

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

CONDITIONS D'EMPLOI ET RAPPEL DE LA FORMATION DES COÛTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

Le CDI est le contrat de travail généralisé dans le secteur. Les nouveaux conducteurs sont embauchés directement en CDI avec une courte période d'essai de deux mois.

Les conducteurs norvégiens ont droit à 30 jours ouvrables de congés payés minimum pouvant s'étendre jusqu'à 35 jours pour certains cas, notamment pour les conducteurs ayant une ancienneté importante d'au moins 10 ans dans le métier. Les entreprises utilisent l'octroi de jours supplémentaires de congés payés pour fidéliser leurs conducteurs. Les congés sont pris majoritairement en été, le plus souvent début juillet.

Selon les informations obtenues lors des entretiens avec les conducteurs, ces derniers travailleraient près de 210 jours par an, soit près de 43 semaines d'activité dans l'année et réaliseraient entre 80 000 km et 118 000 km par an. Pour le profil type, compatible avec le témoignage des conducteurs, le CNR retiendra, à dire d'expert, un kilométrage de 104 000 km par an et par conducteur.

Les salaires des conducteurs norvégiens travaillant à l'international et à destination des villes difficiles d'accès dans le nord du pays sont souvent calculés suivant le modèle de conducteur de longue distance prévu dans la convention collective. Le nombre d'heures productives et d'heures passives est représentatif de la réalité et il est clairement indiqué sur les fiches de paie. Le taux horaire est généralement proche ou légèrement au-dessus des taux conventionnels.

Dans la plupart des cas, le planning type pour un conducteur norvégien inclurait une semaine de travail avec des retours à la base deux fois dans la semaine, suivi de 2 à 3 tournées de longue distance d'une semaine chacune avec un repos de 3 jours entre les tournées. Le profil type international retenu fait état d'un mois effectif de travail avec 16 découchers.

A dire d'expert, le ratio conducteur/véhicule moteur issu des entretiens en entreprises est estimé à 1,15.

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

Profil type conducteur international - Norvège - 2022					
Caractéristiques		- Profil valable début 2022 - Conducteur travaillant 50% de son temps à l'international, en particulier dans les pays limitrophes, notamment en Suède et en Allemagne - Tournées internationales de 10 jours comprennent parfois des trajets aux grands ports belge et néerlandais, suivies de 4 à 5 jours de repos et quelques trajets de courte distance pour le reste du mois. - Retour à la base 3 weekends par mois. Total de 20 jours de travail et 16 nuitées dans le mois, tous pays confondus. - Congés payés de 32 jours ouvrables, pour un conducteur ayant 11 ans d'ancienneté en moyenne. - Rémunération variable de statut de conducteur de longue distance plus élevé que le minimum conventionnel, complété par des indemnités de déplacement représentatives de la réalité. - Peu de primes individuelles.			
Kilométrage annuel réalisé		104 000 km			
Nombre de jours de travail par an		210			
Nombre de semaines d'activité par an		43			
Nombre d'heures de conduite par an		1 630			
Recomposition du coût d'un conducteur type norvégien en 2022					
Reconstitution d'une fiche de paie					
EMPLOYEUR			SALARIE		
Salaire Brut	€/mois	4 581,88 €	Salaire Brut	€/mois	4 581,88 €
Salaire - heures productives - 125 NOK/h	€/mois	2 250,00 €	Salaire - heures productives - 125 NOK/h	€/mois	2 250,00 €
Salaire - heures passives - 53,75 NOK/h	€/mois	1 612,50 €	Salaire - heures passives - 53,75 NOK/h	€/mois	1 612,50 €
Majoration heures supplémentaires	€/mois	201,56 €	Majoration heures supplémentaires	€/mois	201,56 €
Prime conventionnelle - qualification	€/mois	162,00 €	Prime conventionnelle - qualification	€/mois	162,00 €
Prime d'ancienneté - 10 ans	€/mois	64,00 €	Prime d'ancienneté - 10 ans	€/mois	64,00 €
Heures incommodes	€/mois	231,82 €	Heures incommodes	€/mois	231,82 €
Prime personnelle - mensualisée	€/mois	60,00 €	Prime personnelle - mensualisée	€/mois	60,00 €
Cotisations sociales	20,30%	930,12 €	Cotisations sociales	9,15%	419,24 €
Cotisation générale - Zone 1 ou 1a	14,10%	646,05 €	Cotisation salariale générale	7,90%	361,97 €
Accidents du travail	2,70%	123,71 €	Accidents du travail	0,00%	0,00 €
Pension professionnelle obligatoire	3,50%	160,37 €	Pension professionnelle obligatoire	1,25%	57,27 €
			Impôt progressif sur le revenu brut		104,97 €
			Salaire après cotisations et l'impôt progressif		4 057,67 €
			Impôt sur le revenu après déductions		699,65 €
Salaire brut chargé		5 512,00 €	Salaire net après cotisations et impôt		3 358,02 €
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10 mois dans l'année)		560,00 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10 mois dans l'année)		560,00 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité		6 072,00 €	Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité		3 918,02 €
Recomposition du coût annuel d'un conducteur norvégien en 2022					
Salaire brut fixe + primes * 12 mois		54 982,59 €	Salaire brut fixe + primes * 12 mois		54 982,59 €
Cotisations employeur * 12 mois		11 161,47 €	Cotisations sociales et impôt * 12 mois		14 686,31 €
Indemnités * 10 mois		5 600,00 €	Indemnités * 10 mois		5 600,00 €
Coût total annuel		71 744,06 €	Revenu net annuel		45 896,28 €
Coût horaire de conduite en €		44,01 €	Revenu net moyen mensuel		3 824,69 €
Coût kilométrique en €		0,69 €			

Source : études CNR Europe

Début 2022, le coût annuel du conducteur norvégien calculé par le CNR est de 71 774 €, soit 44,01 € par heure de conduite ou 0,69 € par kilomètre. Le net pour le conducteur, indemnités de déplacement incluses, est de 45 896 €/an.

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

Conditions et coûts d'exploitation, pour un ensemble articulé de norme EMS de 60 tonnes exploité à l'international, conditions 2022 		
	unité	Norvège Simulation
Kilométrage annuel du véhicule	km	120 000
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	220
Ratio semi-remorque/tracteur		1,07
Coût d'un conducteur (fin 2021)	€/an	71 744
Ratio conducteur/tracteur		1,150
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	23 555
Consommation moyenne aux 100 km	litres	35,0
coût unitaire du carburant, moyenne 2022	€/litre	1,7326
Coût annuel du carburant	€/an	72 770
Entretien-réparations	€/an	8 000
Pneumatiques	€/an	6 600
Péages et vignette	€/an	10 350
Assurance (véhicule)	€/an	3 200
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	437
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)	€/an	207 418
Coût de revient hors coûts de structure rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,728
Coûts de structure	€/an	23 046
Synthèse - coût de revient complet	€/an	230 464
Coût complet rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,92

Source : études CNR Europe

Selon les calculs du CNR, le coût kilométrique d'un ensemble articulé norvégien de norme EMS de 60 tonnes affecté à l'international, hors coûts de structure, se situe à 1,73 €. En y ajoutant les coûts de structure, évalués autour de 10 % du coût total, le coût complet monte à 230 464 €, soit 1,92 € au kilomètre. La simulation du CNR est conforme avec les déclarations des entreprises norvégiennes qui estiment le coût complet d'un ensemble EMS à 2 €/km.

Pour faciliter d'éventuelles comparaisons en Europe, il peut être considéré que la charge utile de référence d'un véhicule EMS est de 38 tonnes, ce qui porte le coût à la tonne-kilomètre potentielle à 0,051 €/km, contre 25 tonnes pour un ensemble au standard UE international (PTAC de 40 tonnes). A cette aune, le pavillon norvégien connaît un coût de production élevé en Europe, comparable à celui du pavillon belge, mais inférieur à celui du pavillon français, italien ou néerlandais notamment.

3. BIBLIOGRAPHIE

Sources institutionnelles

Eurostat et autres institutions européennes

<https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/fr/sheet/169/l-espace-economique-europeen-eee-la-suisse-et-le-nord>

Institutions norvégiennes

Ministère des transports et des communications

<https://www.regjeringen.no/en/dep/sd/id791%20/>

Administration norvégienne des routes :

<https://www.vegvesen.no/en/about-us/about-the-organisation/about-the-norwegian-public-roads-administration/our-service-to-society-tasks-and-responsibilities/tasks-and-responsibilities/>

Autorité maritime norvégienne :

<https://www.sdir.no/en/about-us/>

Administration fiscale norvégienne

<https://www.skatteetaten.no/bedrift-og-organisasjon/avgifter/saravgifter/om/veibruksavgift/>

Institut de statistiques norvégien

<https://www.ssb.no/en/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/bilparken>

Inspection du travail

<https://www.arbeidstilsynet.no/arbeidsforhold/lonn/minstelonn/>

Organisations professionnelles

<https://lastebil.no>

<https://nla.eu/>

Autres sources

<https://www.cnr.fr/le-transport-routier-de-marchandises-suedois-2021>

https://www.cleiss.fr/docs/regimes/regime_norvege_salaries.html

<https://www.regjeringen.no/en/dokumenter/prop.-1-ls-20222023/id2931482/?ch=1>

<https://fremtindservice.no/private/toll-calculator/>

<https://frifagbevegelse.no/foreign-workers/what-is-a-collective-agreement-6.539.813749.2762a5868f#:~:text=Most%20collective%20agreements%20in%20Norway,enters%20into%20a%20collective%20agreement.>

<https://www.fellesforbundet.no/globalassets/lonn-og-tariffsaker/tariffavtaler/overenskomster-2020-2022/godsavtalen-nlf-2020-2022.pdf>

<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2005-06-10-543>

<https://www.smartepenger.no/skatt/603-alminnelig-inntekt>