

ETUDES CNR EUROPE

# **Le secteur du transport routier de marchandises du Royaume-Uni**

## **Résumé**

Version du 31 janvier 2020

Membre de l'Union européenne (UE) depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1973, le Royaume-Uni a pu bénéficier depuis son adhésion des diverses coopérations économiques menées entre les États membres tout en veillant sur ses relations avec les autres pays du Commonwealth. Le commerce intra-UE représente 47 % des exportations du pays et 53 % des importations proviennent d'États membres de l'UE. Le pays est également la deuxième puissance économique européenne et la sixième mondiale. Il bénéficie d'une très large zone d'influence ce qui lui permet d'être considéré comme une grande puissance diplomatique mondiale.

En juin 2016, lors d'un référendum, le Royaume-Uni vote la sortie de l'Union européenne. Cette décision semble peser sur la croissance économique du pays. La croissance annuelle britannique passe alors de 3,1 % en 2014 à 1,2 % au second semestre 2019. S'ajoute à cela une dévaluation de la livre, environ 19 % entre fin 2015 et début 2018, qui entraîne une inflation des prix. Après plusieurs reports, une sortie de l'Union européenne est actuellement prévue le 31 janvier 2020.

Le secteur du transport routier de marchandises (TRM) britannique est plutôt stable. Selon les dernières statistiques disponibles de 2017, parmi les pavillons européens, le Royaume-Uni se positionne à la 5<sup>e</sup> place sur l'activité totale, mais seulement 21<sup>e</sup> sur l'activité internationale. Son activité nationale est la 4<sup>e</sup> plus importante dans toute l'UE.

Afin de mieux comprendre la place de ce pavillon dans le paysage européen, le CNR a réalisé en 2019 une étude sur le TRM britannique. Le rapport complet est consultable sur le site internet du CNR : [www.cnr.fr/](http://www.cnr.fr/), rubrique Publications CNR/Europe. Le présent document propose une synthèse des points importants et établit une comparaison avec le TRM français. Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez contacter le service des études Europe au CNR.

### **Cadrage économique et infrastructures de transport**

---

Le Royaume-Uni bénéficie d'un marché ouvert où les opérateurs économiques commercent depuis longtemps avec les pays voisins, au premier rang desquels l'Allemagne, les Pays-Bas et la France. Le pays reste particulièrement dynamique au sein de l'Union européenne, il est la deuxième économie européenne derrière l'Allemagne. Toutefois, depuis quelques années, les incertitudes entourant le Brexit réduisent la consommation des ménages et l'investissement des entreprises.

La croissance de son PIB, + 1,7 % en 2017 puis + 1,4 % en 2018, se situe en dessous de la moyenne européenne. Les prévisions pour 2019 et 2020 annoncent un taux de croissance en baisse, + 1,2 % en 2019. Même si le taux de chômage a atteint son plus bas niveau, 4 % en 2018, ce chiffre est à nuancer. Les inégalités sont fortes au Royaume-Uni. Les créations d'emplois sont marquées par la précarité, le gel des salaires et l'augmentation du nombre de temps partiels.

En matière d'infrastructures, le Royaume-Uni dispose d'un réseau routier bien développé d'autoroutes et de voies rapides nommées routes « A ». Le réseau ferroviaire britannique s'étend sur 17 000 kilomètres de lignes. Il est l'un des plus anciens au monde. Entre mai 2015 et mai 2016, 17,8 millions de tonnes-kilomètres de transport de fret ont été opérés sur le rail. Le Royaume-Uni dispose également de 22 ports maritimes. Le port de Douvres est l'un des plus importants. En 2018, ce sont près de 2,5 millions de camions qui y ont transité.

## Évolution de l'activité du TRM au Royaume-Uni

En 2017, l'activité totale du TRM britannique enregistre une légère baisse de - 0,7 % sur un an, loin derrière la moyenne de l'UE28 de + 4,7 %. Près de 96 % de l'activité TRM est réalisée en national. L'activité internationale quant à elle diminue, - 4,1 % par an en moyenne entre 2008 et 2017.

Evolution du TRM* des pavillons français et britannique										
Transport Total										millions de t.km
Pavillon	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
France	206 304	173 621	182 193	185 685	172 445	171 472	165 225	153 580	155 843	167 691
Royaume-Uni	160 296	139 536	146 685	148 733	150 949	139 703	135 393	150 101	155 042	153 939
Transport National										millions de t.km
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
France	181 879	156 021	164 325	168 242	156 449	155 712	151 112	141 242	144 205	155 876
Royaume-Uni	151 145	131 616	137 753	139 916	142 552	131 334	127 672	142 868	148 721	147 349
Transport International										millions de t.km
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
France	24 425	17 600	17 868	17 443	15 996	15 760	14 113	12 339	11 638	11 815
Royaume-Uni	9 151	7 921	8 932	8 816	8 397	8 369	7 721	7 233	6 321	6 590

\* en UE + Norvège + Suisse + Liechtenstein

Source: Eurostat

Le transport routier de marchandises britannique à l'international se concentre sur les pays limitrophes, à savoir la France, l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas.

### Les conditions et coûts d'exploitation

Dans le cadre de ses études internationales, le CNR organise des entretiens avec des transporteurs locaux et des conducteurs afin d'estimer les conditions et les coûts d'exploitation et observer le marché. En 2019, le CNR a rencontré dix représentants d'entreprises lors d'entretiens en face à face et une vingtaine de conducteurs sous contrat britannique sur des parkings à Ashford.

Concernant les conditions d'exploitation, un véhicule 40T britannique est majoritairement composé d'un tracteur à 3 essieux et d'une semi-remorque à 3 essieux. Il réalise en moyenne 118 450 kilomètres par an pour 238 jours d'exploitation. Il peut atteindre jusqu'à 130 000 kilomètres par an dans certains cas exceptionnels. Un véhicule étant souvent dédié à un conducteur, le ratio conducteur/véhicule ressort assez faible à 1,05. D'après les témoignages recueillis sur place, les conducteurs britanniques réalisent ainsi, en moyenne, 113 000 kilomètres par an. Ces observations s'inscrivent parfaitement dans la moyenne des pavillons de l'Ouest, elles apparaissent légèrement supérieures à celles constatées en France.

En outre, les transporteurs britanniques utilisent systématiquement les autoroutes disponibles. Le poste de coût infrastructures est alors particulièrement élevé, soit 21 000 € par an et par ensemble, d'autant qu'il inclut également les ferries et tunnels, pour moitié.

Le CNR a aussi pu constater des disparités fortes en matière de consommation de carburant. Plusieurs raisons peuvent expliquer certaines consommations hautes : l'augmentation de la durée de conservation des véhicules passant de 6 à 8 ans en raison des incertitudes liées au Brexit, les charges transportées très élevées chez certains transporteurs ou encore la caractéristique même des poids lourds britanniques comportant 6 essieux. Au final, la consommation moyenne est estimée à 30,7 L/100 km, une consommation plus importante que celle observée dans les pays de l'est de l'Europe où les flottes sont renouvelées plus souvent.

En matière d'approvisionnement en carburant, les entreprises britanniques adoptent des stratégies en raison d'un prix du gazole professionnel au Royaume-Uni plus élevé que dans les pays limitrophes. Le prix du gazole brut hors TVA est de 1,21 €/litre en 2019. Le montant des droits d'accises applicables au gazole professionnel s'élève à 0,6496 €/litre, soit le montant le plus élevé en Europe. Pour mémoire, le pays n'a pas mis en place de mécanisme de remboursement partiel de droits d'accises. Ainsi, les entreprises britanniques de taille importante disposent de leurs propres cuves. Celles réalisant du transport international font le choix de s'approvisionner à l'étranger et notamment en France et en Belgique. Selon les indications transmises par les entreprises et selon les pays d'approvisionnement, le CNR a calculé un prix moyen d'un litre de carburant décomposé comme suit : 25 % de carburant acheté au Royaume-Uni, via une cuve, 15 % à la pompe au Royaume-Uni, 25 % en France, 30 % en Belgique et 5 % acheté occasionnellement au Luxembourg, en Allemagne ou en Espagne. Après calcul,

Le prix moyen d'un litre de carburant pour un transporteur britannique s'élève à 1,0443 €, après récupération partielle des droits d'accises en France et en Belgique.

Le coût annuel de détention d'un véhicule est sensiblement le même qu'en France. En matière de financement de véhicules, les entreprises font le choix du crédit-bail et de la location financière. La durée moyenne de location varie de 36 mois à 60 mois. Les transporteurs britanniques conservent donc leurs tracteurs pour une durée moyenne de 3,5 ans et leurs semi-remorques 4 ans. Ceux utilisant le crédit-bail s'engagent sur une durée de contrat de 60 mois en règle générale, avec un premier loyer de l'ordre de 10 % du prix du véhicule. En temps normal, les entreprises renouvellent leurs véhicules tous les 6 ans. Cependant, les inquiétudes et tensions entourant le Brexit poussent les transporteurs à différer l'achat de nouveaux véhicules. Deux pratiques ont été observées : soit ils conservent plus longtemps leurs véhicules à la fin du crédit-bail, 3 années au lieu d'une année, soit ils font le choix d'une location financière de 3 ans plutôt que de contracter un nouveau contrat en crédit-bail.

Le poste de coût de l'assurance est élevé comparé à ceux observés par le CNR dans d'autres pays européens. Le coût moyen d'une assurance tous risques pour un ensemble est de 4 000 € par an. A titre de comparaison, l'assurance tous risques pour un poids lourd français s'élève à 2 367 € par an.

Enfin, la taxe à l'essieu est plus élevée que le minimum européen, 1 136 £ soit 1 340 € pour un ensemble 40 tonnes, 6 essieux, avec suspensions pneumatiques<sup>1</sup>. Dans le cas d'un ensemble 40T, 5 essieux avec suspensions pneumatiques, la taxe s'élève à 1 750 £ (2 068 €) contre 516 € pour le minimum européen.

<b>Comparatif des conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, conditions 2018, actualisées en 2019</b>			
	unité	France <i>Statistiques</i>	Royaume-Uni <i>Simulation</i>
Kilométrage annuel du véhicule	km	115 320	118 450
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	229	238
Ratio semi-remorque/tracteur		1,44	1,27
Coût d'un conducteur	€/an	49 019	46 689
Ratio conducteur/tracteur		1,05	1,05
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	15 673	15 437
Consommation moyenne aux 100 km	litres	31,40	30,70
coût unitaire du carburant, moyenne 2019*	€/litre	1,0211	1,0443
Coût du carburant	€/an	36 975	37 973
Pneumatiques	€/an	3 114	3 650
Entretien-réparations	€/an	9 341	9 200
Péages et vignette	€/an	10 033	21 000
Assurance (véhicule)	€/an	2 367	4 000
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	516	1 342
<b>Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)</b>		<b>129 488</b>	<b>141 460</b>
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,12	1,19
Base 100 France		100	106

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

Source : études CNR Europe

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

Le système social britannique étant très libéral, il n'existe pas de convention collective dans le secteur du TRM. Un salaire horaire minimum est cependant fixé au niveau national et s'applique au TRM. Il s'élève, au 1<sup>er</sup> avril 2019, à 8,21 £ soit 9,70 €<sup>2</sup>. Pour une semaine de 40 heures, soit 174 heures par mois, le salaire minimum mensuel est établi à 1 435,50 £ brut soit 1 696,19 € brut par mois. Le 1<sup>er</sup> avril 2020, une revalorisation est prévue, portant le SMIC horaire britannique à 8,72 £, soit une augmentation de + 6,3 % en un an.

<sup>1</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:01999L0062-20180701&qid=1579096484680&from=FR>

<sup>2</sup> Conversion au 1<sup>er</sup> janvier 2020 : 1,1816 € = 1 £.

En l'absence de convention collective, les conducteurs sont payés sur la base d'un salaire fixe annuel négocié annuellement selon le profil du conducteur. Les salaires des conducteurs et leurs conditions de travail varient donc fortement d'une entreprise à l'autre. Depuis deux ans, une forte augmentation semble se faire sentir en raison des tensions sur le marché du travail.

Dans tous les cas, du fait des allocations de chômage et des indemnités maladie très faibles, parfois 25 % du revenu habituel, hors indemnités de déplacement, les salariés sont incités à garder leur travail. De facto, les jours d'absence sont rares et les incitations salariales sont multiples pour de nombreux conducteurs. Le paiement du salaire fixe se fait sur une base hebdomadaire. A cela s'ajoutent les indemnités de déplacement qui sont généralement payées à la fin du mois.

En outre, les cotisations sociales sont particulièrement faibles au Royaume-Uni comparées à celles d'autres pays européens : 13,8 % pour la part patronale et 12 % pour la part salariale. Une première tranche du revenu hebdomadaire n'étant pas soumise aux charges, le taux employeur apparent sur le profil type de conducteur étudié ressort à 9,9 %. Sur les 19 pays européens étudiés par le CNR, le Royaume-Uni possède le 2<sup>e</sup> taux le plus bas de cotisations employeur derrière la Roumanie (6,25 %) et devant le Luxembourg (12,5 %). En comparaison, la France affiche un taux de cotisations employeur apparent de 25,8 %.

Concernant l'organisation du travail des conducteurs, ces derniers déclarent réaliser une tournée dans la semaine, voire tous les 2 à 3 jours. Ils passent la quasi-totalité de leurs week-ends chez eux et bénéficient d'un nombre de jours de congés payés supérieur à la moyenne britannique. Au final, les conducteurs britanniques rencontrés travaillent en moyenne 227 jours par an et maximisent leur temps de conduite, soit en moyenne 1 895 heures de conduite par an contre 1 602 heures par an pour un conducteur français.

Les incertitudes entourant le Brexit sont également source d'inquiétude pour les conducteurs britanniques interrogés. Ces derniers s'interrogent notamment sur les conditions prochaines d'exercice de leur métier à l'international.

Comparatif du coût du personnel de conduite en France et au Royaume-Uni, conditions 2018, actualisées en 2019			
	unité	France <i>Statistiques</i>	Royaume-Uni <i>Simulation</i>
Salaire brut (primes diverses et heures supplémentaires comprises) soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	31 080	35 400
Indemnités de déplacement et autres éléments de rémunération non soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	9 920	7 770
Taux de cotisations employeur (en % du salaire brut)*	%	25,8%	9,9%
Cotisations employeur en valeur absolue	€/an	8 019	3 519
Coût total annuel	€/an	49 019	46 689
Nombre de jours de travail effectif par an	j/an	218	227
Temps de conduite annuel	h/an	1 602	1 895
Kilométrage annuel		109 829	113 000
Coût de l'heure de conduite	€/h	30,60	24,64
Base 100 France		100	81
Coût kilométrique	€/km	0,45	0,41
Base 100 France		100	92

\* après les réductions Fillon en France

Source : études CNR Europe

D'après les calculs du CNR, le coût d'une heure de conduite d'un conducteur britannique avoisine 24,64 € soit 81 % du coût d'un conducteur français. Le système libéral du pays influe donc sur le coût du conducteur. L'absence de convention collective dans le secteur ainsi que le faible taux de cotisations patronales lui permettent, entre autres, d'afficher un coût de l'heure de conduite plus bas que les pavillons limitrophes. Cependant, le coût complet d'exploitation d'un PL britannique à l'international rapporté au kilomètre est plus élevé qu'en France, soit 6 % supérieur à un PL français. Il convient de rappeler que les transporteurs britanniques sont pénalisés par la traversée de la Manche qui double leur poste infrastructures à l'année, soit près de 11 000 euros par an de plus qu'un PL français. La taxe à l'essieu et les droits d'accises plus élevés influent également à la hausse sur le coût d'exploitation d'un PL britannique.

Il importe aujourd'hui de suivre les impacts de la sortie du pays de l'Union européenne sur l'activité TRM internationale du pavillon britannique.