

ETUDES CNR EUROPE

Le TRM néerlandais - résumé

Version du 17 mars 2017

Petit pays très dense en termes de population, le royaume des Pays-Bas est la façade maritime du centre économique de l'Europe de l'Ouest. Traditionnellement ouvert au commerce international, le pays possède plusieurs pôles d'attraction, tels que Amsterdam, centre touristique et économique, La Haye, centre administratif international ou Rotterdam, centre portuaire et logistique. Il est un des pays fondateurs de l'Union européenne, souvent cité en exemple pour son ouverture d'esprit, son pragmatisme et son sens du « business », qui lui ont permis de se développer dans le commerce mondial.

Son secteur des transports joue un rôle important dans l'organisation du territoire et apporte au pays un avantage non négligeable dans ses échanges. Toutefois, les Pays-Bas n'ont pas été épargnés par la crise économique de 2008, avec une baisse de son PIB de l'ordre de 3,3 % dès 2009. La faillite de la banque ING, sauvée ensuite, a marqué les esprits. En 2010, les Pays-Bas ont renoué avec la croissance avant d'afficher, de nouveau, des taux négatifs en 2012 et 2013.

En 2006, le CNR avait déjà réalisé une étude approfondie sur le TRM néerlandais. Les résultats de cette étude indiquaient des coûts de production élevés pour les entreprises mais un pavillon routier dynamique et compétitif face à ses concurrents européens. Où en est aujourd'hui le pavillon néerlandais et comment a évolué sa compétitivité coût ? A-t-il su préserver sa place sur le marché européen à l'heure où ses voisins belges, allemands ou français souffrent de l'arrivée des pavillons low-cost ? C'est notamment pour répondre à toutes ces questions que le CNR a réalisé une nouvelle étude durant le second semestre 2016.

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

Cadrage économique et infrastructures de transport

Une grande partie de l'activité économique néerlandaise est organisée autour du commerce international et donc des transports de marchandises. Tous les modes de transport y sont fortement développés. Le port de Rotterdam, premier port européen et premier port non-asiatique dans le monde, est la principale porte d'entrée des importations européennes. Il est parfaitement relié à son hinterland grâce à un réseau ferroviaire dense, embranché jusqu'à la porte des entrepôts. De la même façon, les autoroutes maillent tout le territoire, permettant un accès rapide aux marchés et industries des pays environnants. Le transport par voie navigable est exceptionnellement bien organisé pour s'intégrer aux centres logistiques de l'arrière-pays. Ce mode est aussi utilisé pour faciliter l'acheminement des marchandises à l'intérieur du port de Rotterdam et entre les différents ports maritimes du pays. Il pèse 39 % du fret terrestre intérieur (sur la base des t.km). L'aéroport de Schiphol, situé entre Amsterdam, Rotterdam et La Haye, occupe une place importante dans le transport de fret aérien intercontinental de l'Europe.

Tous les modes de transport composent un grand système fluide interconnecté, concentré autour des principaux ports maritimes. L'interopérabilité, l'efficacité et la ponctualité sont les maîtres mots. La plupart des entreprises de transport diversifient leur offre en proposant des solutions de transport multimodal, de porte à porte, incluant entre autres des services de douane, d'entreposage ou même d'emballage. Le monde du transport est ainsi considéré comme une chaîne où les acteurs sont rarement classifiés selon leur mode de transport.

Le secteur des transports est la colonne vertébrale de l'économie néerlandaise où le commerce international, l'agriculture et l'industrie prennent des places importantes et s'appuient sur l'offre de transport du pays pour s'ouvrir à l'étranger. Sorti progressivement de la crise de 2008, le pays affiche aujourd'hui des taux de croissance du PIB de près de 2 % et un taux de chômage de l'ordre de 5 % seulement.

Évolution de l'activité et organisation du TRM aux Pays-Bas

Après la baisse de 2009, l'activité globale du TRM sous pavillon néerlandais s'est stabilisée aux alentours de 70 milliards de t.km, soit l'équivalent de 45 % de l'activité du TRM français. 53 % de l'activité du TRM néerlandais concerne l'international. Toutefois, avec une moyenne de 275 km sur ce segment, l'activité internationale possède souvent les caractéristiques d'une activité régionale.

Evolution du TRM* des pavillons français et néerlandais								
Transport Total								millions de t.km
Pavillon	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
France	206 304	173 621	182 193	185 685	172 445	171 472	165 225	153 580
Pays-Bas	78 159	72 675	76 836	75 543	70 085	72 081	72 338	68 900
Transport National								millions de t.km
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
France	181 879	156 021	164 325	168 242	156 449	155 712	151 112	141 242
Pays-Bas	32 009	31 337	30 064	30 325	28 695	32 299	32 253	32 170
Transport International								millions de t.km
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
France	24 425	17 600	17 868	17 443	15 996	15 760	14 113	12 339
Pays-Bas	46 150	41 338	46 773	45 218	41 390	39 782	40 085	36 731

* en UE + Norvège + Suisse + Liechtenstein

Source : Eurostat

Les entreprises de TRM se concentrent autour des pôles économiques dans le Sud-Ouest du pays, généralement dans l'arrière-pensée des ports maritimes. Près de 40 % des 12 000 entreprises de TRM ont un seul véhicule. Ce sont en général des indépendants, sous-traitants des grandes entreprises, qui connaissent très bien le milieu des ports. Ils sont souvent très disponibles. Leur cœur de métier est le transport de proximité de « dépannage » ou de « dernière minute ».

Les grandes entreprises du TRM n'hésitent pas à se focaliser sur des spécialités rémunératrices. Elles travaillent souvent en réseau avec d'autres acteurs des transports. Leur force commerciale se trouve dans leur proposition d'offre complète avec l'acheminement des marchandises en importation, les services administratifs, une organisation logistique et une prestation de transport de qualité jusqu'au dernier kilomètre. De cette façon, elles arrivent à imposer des prix élevés.

Au delà de leur spécialisation et de la diversification de leur offre, les transporteurs mettent en avant leur disponibilité. Grâce à l'existence de nombreux sous-traitants indépendants, mais aussi à leur capacité de moduler les heures de travail des conducteurs, ils peuvent répondre aux pics d'activité. Le recours aux transporteurs de l'Est européen reste limité par peur d'une perte de qualité.

Le secteur du TRM compte plus de 100 000 véhicules pour près de 112 000 conducteurs. En termes d'emploi, c'est un des principaux secteurs de l'économie néerlandaise. Il est souvent soutenu par les pouvoirs publics qui facilitent au quotidien les échanges entre les opérateurs et l'administration. Des comités de travail sont aussi mis en place pour réfléchir sur des problématiques de long terme. Un manque de conducteurs touchait le secteur avant 2008, à tel point que le pays a été obligé de demander des travailleurs étrangers à des Etats hors-UE. Cette situation, qui s'est résorbée pendant la baisse d'activité de 2008-2009, refait surface. Les conducteurs sont de plus en plus nombreux à partir à la retraite et le secteur n'a pas une image valorisante auprès des jeunes.

Une dernière caractéristique du pavillon néerlandais est le rôle central joué par le réseau relationnel. Il comprend souvent les différents professionnels du monde des transports comme expliqué ci-dessus, mais aussi les acteurs des services complémentaires. Les ports maritimes étant des sphères économiques fermées, la connaissance de la langue néerlandaise par les conducteurs est très appréciée, parfois exigée.

Ainsi, les transporteurs néerlandais évoluent dans un monde complexe créé autour des ports. L'accès au marché est évidemment ouvert à tous les pavillons européens mais la maîtrise du système donne un avantage concurrentiel aux transporteurs locaux qui en tirent profit pour faire face à leurs coûts de revient élevés. En effet, n'importe quel transporteur européen peut se rendre dans les ports néerlandais pour effectuer un transport simple, sans service complémentaire, mais cela oblige le chargeur à gérer séparément les démarches administratives portuaires et douanières ainsi que la logistique, etc. Au final, le surcoût d'une opération coordonnée supporté par le chargeur est compensé par des économies en temps et compétences.

Les conditions et coûts d'exploitation

Les données suivantes sur les conditions et coûts d'exploitation d'une entreprise type du TRM aux Pays-Bas sont issues d'entretiens réalisés avec des transporteurs et des conducteurs néerlandais. Ces résultats sont ensuite comparés aux observations du CNR en France.

Aux Pays-Bas, l'exploitation des véhicules est assez intensive, même si cela ne se reflète pas dans le kilométrage en raison de la congestion des routes, qui limite la vitesse moyenne, et des opérations de chargement et de déchargement démultipliées par des trajets de courte distance. L'utilisation des véhicules de 25,25 mètres de longueur est autorisée dans la plupart du réseau routier du pays mais pas encore généralisée. A ce jour, il y aurait près de 1 500 véhicules de ce type en circulation aux Pays-Bas.

Le prix d'achat des véhicules neufs est dans la moyenne européenne, tout comme leur durée de détention de près de 7 ans. En revanche, le coût financier de l'acquisition est à l'avantage des transporteurs néerlandais grâce à des taux d'intérêts très bas, voire nuls. Les contrats de leasing financier et opérationnel sont généralisés. A noter aussi le ratio élevé de semi-remorques/tracteur (1,4).

La consommation moyenne de gazole déclarée par les entreprises est faible malgré la congestion des routes néerlandaises. Ceci est tout simplement dû à la topographie avantageuse du territoire.

Hormis le coût de personnel de conduite, les autres postes de coût ne laissent pas apparaître des écarts très importants entre la France et les Pays-Bas.

Comparatif des conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, valeurs 2016			
	unité	France	Pays-Bas
Kilométrage annuel du véhicule	km	113 280	126 288
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	229	243
Ratio semi-remorque/tracteur		1,39	1,40
Coût d'un conducteur	€/an	47 492	61 910
Ratio conducteur/tracteur		1,06	1,07
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	14 572	12 451
Consommation moyenne aux 100 km	litres	32,0	29,6
coût unitaire du carburant, moyenne 2016*	€/litre	0,857	0,954
Coût du carburant	€/an	31 059	35 659
Pneumatiques	€/an	3 172	3 800
Entretien-réparations	€/an	8 553	7 299
Péages et vignette	€/an	9 479	8 768
Assurance (véhicule)	€/an	2 267	2 800
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	516	708
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		120 149	137 730
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,06	1,091
Base 100 France		100	103

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

Source : études CNR Europe

Au final, le coût kilométrique d'un transporteur néerlandais est 3 % au-dessus de celui d'un transporteur français, ce qui s'explique par le coût très important du poste personnel de conduite aux Pays-Bas.

Conditions d'emploi et coût du personnel de conduite

La convention collective du TRM est bien suivie par les transporteurs. A quelques exceptions près, le salaire d'un conducteur correspond parfaitement au minimum prévu dans la convention collective, qui distingue plusieurs classifications pour les conducteurs, ainsi que 6 grades en fonction de leur ancienneté dans le métier. Le niveau D5, qui correspond à un conducteur routier de longue distance international ayant une ancienneté moyenne de 12 ans, reçoit un salaire mensuel de base de 2 420 euros bruts pour 40 heures de travail par semaine (durée légale du travail), soit bien au-delà du salaire minimum néerlandais de 1 537 euros bruts.

A cela s'ajoutent de nombreuses heures supplémentaires. En effet, dans un contexte de manque de conducteurs qualifiés et dans un souci de disponibilité et de ponctualité, les transporteurs néerlandais sur-sollicitent leurs conducteurs. Ces derniers travaillent plus de 53 heures en moyenne par semaine, dont plus de 43 heures de conduite. Les 13 heures supplémentaires de travail génèrent un complément de 1 100 euros bruts sur la fiche de paie du conducteur. De plus, une indemnité de déplacement de 46,08 euros est accordée pour toute journée complète passée en déplacement. Pour les journées partielles, un taux horaire très bas est en vigueur.

Le taux des cotisations sociales pour l'employeur de 38,16 % est 8 points au-dessus du taux français. Pour les salariés, sont prélevées des cotisations sociales de 11,45 % sur le salaire brut et des « assurances nationales », prélèvements sociaux qui concernent tous les revenus, de 27,65 %, calculés sur le salaire net après le paiement des cotisations des salariés. L'impôt est retenu à la source en même temps que les « assurances nationales ». Au final, le coût mensuel d'un conducteur pour un mois de pleine activité ressort à 5 419 euros bruts, indemnités de déplacement incluses. Le revenu net après impôt d'un conducteur célibataire s'établit à 2 597 euros pour un mois de pleine activité, indemnités de déplacement incluses.

Le coût de l'heure de conduite aux Pays-Bas est 3 % au-dessus du niveau français. Le coût kilométrique encore plus élevé reflète les spécificités défavorables de la circulation locale et ne doit pas masquer des caractéristiques d'exploitation intensives aux Pays-Bas.

Lors de la réalisation de cette étude en 2016, aucun décalage entre les fiches de paie officielles et la pratique de rémunération n'a été relevé.

Comparatif du coût du personnel de conduite en France et aux Pays-Bas, valeurs 2016			
	unité	France	Pays-Bas
Salaire brut (primes diverses et heures supplémentaires comprises) soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	29 544	40 600
Indemnités de déplacement et autres éléments de rémunération non soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	8 996	5 817
Taux de cotisations employeur (en % du salaire brut)*	%	30,3%	38,2%
Cotisations employeur en valeur absolue	€/an	8 952	15 493
Coût total annuel	€/an	47 492	61 910
Nombre de jours de travail effectif par an	j/an	216	227
Temps de conduite annuel	h/an	1 551	1 964
Kilométrage annuel		106 466	118 026
Coût de l'heure de conduite	€/h	30,62	31,52
Base 100 France		100	103
Coût kilométrique	€/km	0,45	0,52
Base 100 France		100	118

* après les réductions Fillon en France.

Source : études CNR Europe

Aux Pays-Bas, l'organisation des transports fait partie de la culture économique traditionnelle. Malgré le handicap de coût lié au poste personnel de conduite, le pavillon néerlandais réussit à survivre sur l'international de proximité en innovant dans son offre de services, en intégrant plusieurs composantes de la chaîne et en améliorant sans cesse sa productivité. Ce souci de qualité dans le TRM et la simplicité du service intégré attirent les chargeurs. Certes, au fil du temps, le pavillon a perdu son activité internationale de longue distance mais la croissance forte du marché de l'international régional a compensé.