



Comité National Routier

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES LUXEMBOURGEOIS

- Etude -

Edition 2014



Source : www.europa.eu

Cette étude a été réalisée entre mai 2013 et novembre 2013 par le CNR, en co-traitance avec le cabinet d'études Conseil Energie et Transports (CET).



<http://www.energie-transport.com/>

Sommaire

1. Présentation de la situation générale du Luxembourg.....	6
1.1. Cadrage géographique, politique et économique du Luxembourg.....	6
1.1.1. Cadrage géographique et politique du Luxembourg.....	6
1.1.2. Cadrage économique du Luxembourg.....	7
1.1.3. Le contexte économique du Luxembourg.....	7
1.2. Présentation des politiques en matière de transports et d'infrastructures routières.....	9
1.2.1. La politique des transports de fret.....	9
1.2.2. Les infrastructures de transport et leur utilisation.....	9
1.3. Données de cadrage du secteur du TRM au Luxembourg.....	15
1.3.1. Données conjoncturelles 2012.....	15
1.3.2. Le TRM au Luxembourg en 2011 sous pavillon luxembourgeois.....	16
1.3.3. Les entreprises de transport du TRM Luxembourgeois.....	22
2. Présentation spécifique du transport routier de marchandises au Luxembourg.....	24
2.1. Organisation du secteur.....	24
2.1.1. Les différents intervenants du secteur des transports.....	24
2.1.2. Comment ouvre-t-on une entreprise au Luxembourg ?.....	27
2.1.3. Entreprises de transporteur routier de marchandises.....	29
2.1.4. La sous-traitance.....	31
2.1.5. Le marché du travail des conducteurs routiers au Luxembourg.....	31

2.2.	La fiscalité des entreprises.....	32
2.2.1.	La fiscalité générale.....	32
2.2.2.	L'impôt sur les sociétés.....	35
2.2.3.	La fiscalité du secteur.....	36
2.3.	La réglementation sociale.....	38
2.3.1.	La réglementation sociale générale.....	38
2.3.2.	Réglementation du travail applicable au transport routier professionnel de marchandises.....	42
2.3.3.	Les cotisations sociales au Luxembourg.....	47
2.3.4.	Frais de déplacement (frais de route).....	49
2.4.	Contrôles.....	50
2.4.1.	Modalités de réalisation des contrôles spécifiques au TRM et amendes.....	50
3.	Etude des coûts d'exploitation d'un PL 40T du TRM luxembourgeois à l'international	53
3.1.	Méthode et périmètre de l'enquête auprès d'entreprises du TRM luxembourgeois.....	53
3.2.	Conditions d'exploitation des entreprises de TRM.....	53
3.3.	Observation des coûts du personnel de conduite.....	57
3.3.1.	Rappel de la formation des coûts du personnel de conduite.....	57
3.3.2.	Description du profil type d'un conducteur à l'international.....	57
3.3.3.	Reconstitution du coût d'un conducteur sur base des observations effectuées.....	60
4.	Annexes	61
5.	Bibliographie	61

1. Présentation de la situation générale du Luxembourg

Le Grand-Duché du Luxembourg, tel que nous le connaissons aujourd'hui, a dû attendre la fin de la deuxième guerre mondiale pour jouir pleinement de son indépendance conquise en 1839 et prendre un rôle politique et économique essentiel au sein de l'Union Européenne. Pays du Benelux, membre de l'OTAN puis fondateur de la CEE en 1957, le Grand-Duché du Luxembourg prend, dans les années 1970, le virage économique qui le conduit à devenir une place financière de première importance. Les activités de services et la présence dans des secteurs de pointe comme l'aéronautique et l'espace, viennent s'ajouter à la finance et permettent au Luxembourg d'avoir, en 2012, le PIB/habitant le plus élevé au monde devant le Qatar et la Norvège.

1.1. Cadrage géographique, politique et économique du Luxembourg

1.1.1. Cadrage géographique et politique du Luxembourg

Superficie :	2 586 km ²
Population :	524 853 habitants
Densité :	203 hab. / km ²
Capitale :	Luxembourg (ville)
Nature du régime :	Monarchie constitutionnelle
Premier ministre :	M. Xavier Bettel
Ministre des transports :	M. François Bausch
Commissaire européen :	Mme Viviane Reding, Vice-présidente, commissaire chargée de la justice, des droits fondamentaux et de la citoyenneté
Nombre de députés européens :	6 sur 751

1.1.2. Cadrage économique du Luxembourg

Monnaie :	Euro
PIB (valeurs nominales) :	44,4 G€ en 2012
PIB/hab. en SPA :	271 (standard de pouvoir d'achat, base 100 = UE27)
Taux de croissance du PIB :	0,3 % en 2012
Taux d'inflation annuel moyen :	2,9 % en 2012
Taux de chômage (BIT) :	5,2 % (moyenne 2012)
Salaire minimum :	1 874,19 €/mois, au premier semestre 2013
Salaire moyen brut (2011) :	4 368 €/mois tous secteurs confondus ; 3 858 €/mois (transport et entreposage)
Formation brute de capital fixe :	9 G€ en 2012
Exportations de B&S :	76 G€ en 2012
Importations de B&S :	62,4 G€ en 2012
Solde des échanges extérieurs de biens :	-6,1 G€
Flux des IDE (investissements directs étrangers) entrants :	167,65 G\$

1.1.3. Le contexte économique du Luxembourg

L'activité sidérurgique a longtemps été la locomotive de l'économie luxembourgeoise avant que l'essor des services financiers, vienne, à la fin des années 1970, compenser la baisse d'activité de son secteur historique. La place financière de Luxembourg, qui s'était spécialisée sur les secteurs de l'euromarché, a progressivement opté pour des domaines comme la gestion privée, la domiciliation et la gestion de fond d'investissement.

Depuis, le Grand-duché, grâce à la mise en place de dispositifs fiscaux compétitifs, est devenu l'une des toutes premières places financières au monde. Cette stratégie a favorisé l'émergence de nombreux services autour des activités purement financières, ces services ayant ensuite contribué à renforcer l'attractivité du Luxembourg dans ces domaines. Parmi les spécialités du secteur financier luxembourgeois, on peut citer la cotation des valeurs internationales, la gestion de fortune et les captives de réassurance.

Toutefois, l'économie du Luxembourg ne se résume pas aux seules activités financières et une forte volonté de diversification a conduit les pouvoirs publics à orienter les investissements vers des secteurs de pointe comme l'aérospatiale avec la présence de SES (premier opérateur mondial de satellites). Les activités logistiques dans l'aérien et la présence de Cargolux (importante compagnie aérienne) sur l'aéroport de Luxembourg font de ce dernier le cinquième plus grand aéroport de fret en Europe. D'autres secteurs ont été identifiés comme étant stratégiques pour l'économie du Luxembourg, il s'agit entre autres de l'E-santé ou des « Data centers ».

La position géographique du Luxembourg et sa présence dans la « grande-région Sar-Lor-Lux » génèrent des synergies transfrontalières, profitables aux différents acteurs économiques et notamment aux 156 256 travailleurs (2012) qui viennent de France (50 %), de Belgique (26 %) et d'Allemagne (24 %). Plus de 40 % des emplois intérieurs sont occupés par des salariés frontaliers non-résidents (contre une moyenne de 6,2 % dans l'UE). De nombreuses filiales d'entreprises multinationales s'implantent au Luxembourg avant d'élargir leurs activités en Europe.

Le Luxembourg n'a pas été épargné par la crise mondiale, son activité économique a subi un ralentissement et son PIB, qui était de 1,6 % en 2011 a chuté à 0,3 % en 2012. Ces chiffres sont à comparer aux taux de croissance supérieurs à 3 % qu'enregistrait l'économie luxembourgeoise avant la crise. On s'attend au Grand-duché à une amélioration progressive de la situation conjoncturelle à partir de 2013. Si la situation budgétaire se détériore, elle reste contenue dans des proportions tout à fait soutenables. Le solde budgétaire oscille en dessous de 2 % du PIB et la dette publique en dessous de 25 % du PIB. »¹

¹ D'après les données fournies par la Direction Générale du Trésor, sur leur site <http://www.tresor.economie.gouv.fr/pays/Luxembourg>, consulté le 19 juin 2013.

1.2. Présentation synthétique des politiques en matière de transports de fret et d'infrastructures routières

1.2.1. La politique des transports de fret

Véritable carrefour du nord de l'Europe et membre de la grande région « Sarre-Lor-Lux », le Luxembourg est un pays de transit traversé par de nombreux poids lourds. Les flux des autoroutes E25 et E44 se rejoignent au sud de Luxembourg ville, générant parfois une situation de saturation du trafic. Le trafic transfrontalier et les « navetteurs » étrangers au nombre de 150 000/jour attirés par les écarts importants sur les prix des carburants, viennent amplifier ce phénomène.

Des solutions visant à améliorer cette situation ont été étudiées et retenues dans le cadre des 6^{ème} et 7^{ème} sommets de la « Grande Région »².

La volonté du Luxembourg est de privilégier les modes de transport favorisant le développement durable comme le train ou la navigation fluviale. Des infrastructures ont été développées dans ce but, comme le port de navigation intérieur de Mertert et le terminal ferroviaire de Bettembourg, réalisations qui seront traitées dans le chapitre consacré aux infrastructures de transport. L'économie des transports est importante pour le Luxembourg qui souhaite pouvoir ramener des trafics de fret, notamment ferroviaire sur le Grand-Duché.

1.2.2. Les infrastructures de transport et leur utilisation

Parts modales des transports terrestres hors oléoducs et gazoducs, 2011

	milliers de tonnes	millions de t.km	% (t.km)
Route	60 687	8 835	93,2%
Rail	7 626	288	3,0%
Voies navigables*	10 467	359	3,8%

Source : Eurostat

*2010

La route est le mode dominant en matière de transport de fret intérieur ; la dimension du pays explique cette situation. L'analyse du tableau ci-dessous laisse apparaître une progression régulière de la route entre 2001 et 2011, abstraction faite d'une légère baisse en 2009. Cette

² Elles sont exposées dans le plan stratégique « route 2020 » consultable sur le site internet www.route2020.lu.

progression s'est faite au détriment du rail, le mode fluvial restant quant à lui relativement stable avec une part de marché comprise entre 3 % et 4 % suivant les années. Il faut néanmoins relativiser ces chiffres car les hydrocarbures comptent pour une large part dans les tonnages fluviaux et sont majoritairement destinés à la consommation domestique du Luxembourg.

Répartition modale du fret intérieur (%)

Année	Routes	Chemins de fer	Voies navigables intérieures
2011	93,7	3,1	3,2
2010	93,5	2,7	3,9
2009	94,6	2,3	3,1
2008	93,3	2,9	3,8
2007	91,2	5,5	3,3
2006	91,5	4,6	4
2005	92,3	4,1	3,6
2004	91,2	5,3	3,5
2003	92	5	3
2002	90,7	5,6	3,7
2001	89,6	6,5	3,8

Source: Eurostat

Infrastructures routières et autoroutières

Les autoroutes luxembourgeoises jouent un rôle essentiel dans le trafic routier international du nord de l'Europe, ainsi que dans l'activité économique de la Grande Région (Sar-Lor-Lux+). Ces 152 km relient le Luxembourg à la France, la Belgique et l'Allemagne. Ces infrastructures souffrent d'une sur-fréquentation pour les raisons évoquées plus haut et bénéficient d'un programme de grands travaux afin de tenter d'y remédier.



Les infrastructures fluviales



Le Luxembourg possède :

- Un réseau fluvial composé de 37 km de voies navigables
- Un port de navigation intérieur très actif sur la Moselle à Mertert

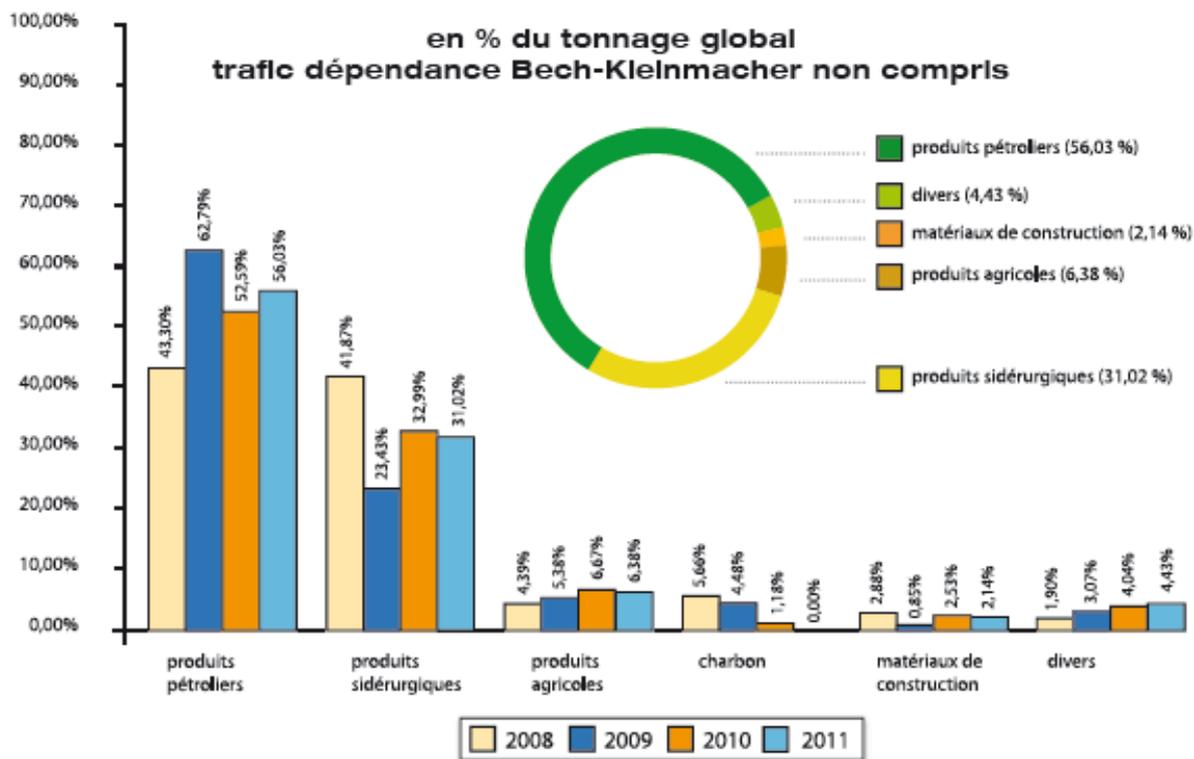
Le développement du mode fluvial au Luxembourg



Le port de Mertert est une société anonyme dont les parts sont détenues conjointement par les pouvoirs publics (l'état et les collectivités locales) et par des entreprises privées telles que Arcelor Mittal et BNP Paribas. Le trafic fluvial du port de Mertert a atteint en 2011, 783 699 tonnes/an, en baisse de 5,79 % par rapport à 2010. Son activité est principalement tirée par les importations de biens et de produits pétroliers (56,03 %). En dehors des effets bénéfiques que génèrerait une reprise économique soutenue, la direction du port de Mertert entend supporter tous les projets permettant de massifier les volumes, assurer le pré- et post-acheminement et plus globalement, tout ce qui va dans le sens de la commodalité.³

³ Données tirées du rapport annuel 2011 du port de Mertert.

TRAFIC PORTUAIRE FLUVIAL PAR PRODUITS



Les infrastructures ferroviaires

La CFL (Société des Chemins de Fer Luxembourgeois) exploite un réseau ferré de 275 km. Son activité « voyageurs » est en progression lente mais régulière depuis le début des années 2000. L'activité « fret » a, quant à elle, perdu 58 % en 11 ans.

Evolution des chemins de fer luxembourgeois

	1990	2000	2010	2011
Lignes exploitées (en km)	271	274	275	275
Voyageurs-kilomètres (en millions)	261	332	344	349
Tonnes-kilomètres (en millions)	709	683	323	288

Source : STATEC

Le terminal de Bettembourg



Exploité par le groupe CFL Multimodal, le terminal de Bettembourg accueille les activités de ferroutage à travers sa filiale Lorry-Rail, dont les actionnaires principaux sont Vinci, Caisse des Dépôts, CFL, SNCF et Modalhor. Lorry-Rail a pour objet l'exploitation de la ligne Bettembourg - Le Boulou, soit 1 050 km en 15 heures. Son objectif est de développer une offre alternative à la route afin de contribuer à la réduction des émissions polluantes et de réduire les trafics poids lourds sur les axes routiers. En 2012, 50 000 ensembles 40/44 tonnes et caisses mobiles ont été acheminés entre Bettembourg et Le Boulou. Pour mémoire, et afin de mettre en perspective les chiffres précédents, le trafic poids lourds sur l'autoroute A1 au nord de Paris atteint 30 000 véhicules/jour.

Dans le cadre de son développement, Lorry-Rail étudie plusieurs autres projets entre le Luxembourg et la mer du Nord, l'Allemagne, le nord de l'Europe (Suède notamment) et une liaison avec Calais. Une de ses récentes réalisations est la mise en œuvre de la première tranche de la ligne Luxembourg/Istanbul via Trieste, soit 2 500 km. Ce projet, mené en coopération avec le groupe de transport turc MARS, est en activité depuis le mois de Septembre 2012 sur la liaison Luxembourg/Trieste. Un doublement du terminal de Bettembourg devrait être lancé prochainement.

Les infrastructures aéroportuaires

L'aéroport de Luxembourg - Findel est le seul aéroport international du Luxembourg. Il a vu sa fréquentation augmenter de façon significative tant en trafic voyageurs que marchandises.

Il subit toutefois une forte concurrence de la part des aéroports frontaliers allemands, notamment l'aéroport de Francfort-Hahn.

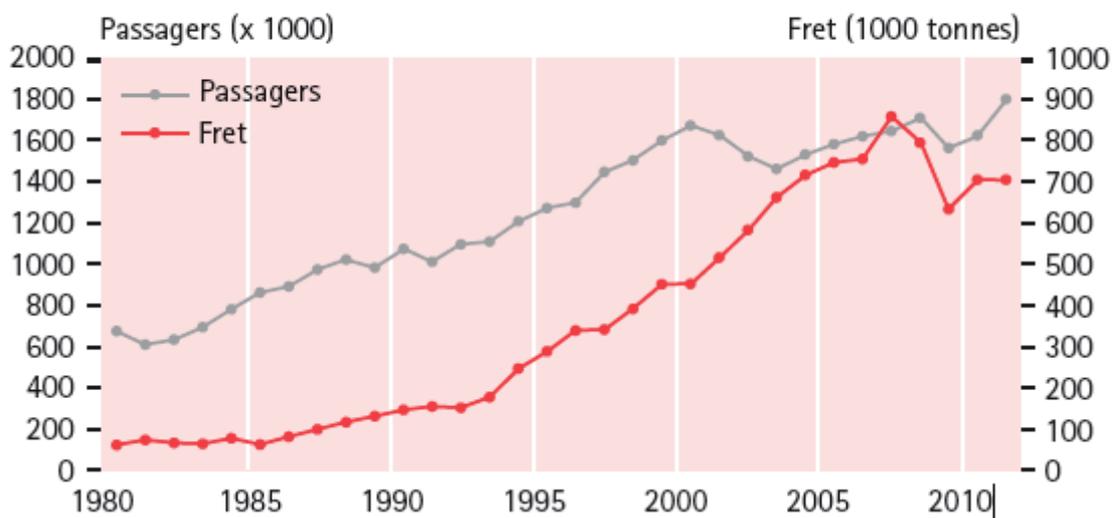
La société Cargolux, dont les actionnaires principaux sont Luxair et l'Etat luxembourgeois, a transporté, en 2011, 658 800 tonnes de fret, soit 93 % du fret aérien luxembourgeois.

Evolution de l'activité de l'aéroport de Luxembourg

	1990	2000	2010	2011
Passagers (en milliers)	1 072	1 669	1 630	1 791
dont en transit	64	7	-	1
Fret (en tonnes)	142 956	499 911	705 080	705 370
dont en transit	464	3	733	1 190

Source : Aéroport de Luxembourg

Aéroport de Luxembourg



1.3. Données de cadrage du secteur du TRM au Luxembourg

1.3.1. Données conjoncturelles 2012

L'économie luxembourgeoise a connu une année de très faible croissance en 2012. Le PIB n'a progressé que de 0,3 % sur l'ensemble de l'année.

Le chômage a augmenté pour s'établir à 6,1 % fin 2012. Toutefois, comparé aux autres pays de la zone euro, le Grand-duché résiste toujours assez bien à la crise. L'inflation est structurellement tirée par le prix des carburants. Elle a atteint 2,7 % sur la période observée.

Le secteur financier souffre, alors que les autres activités de services restent bien orientées, notamment grâce à un 4^{ème} trimestre où une progression de la valeur ajoutée a été observée dans

l'ensemble des sociétés de commerce de biens. Toutefois, ce mouvement intervient après 4 trimestres consécutifs de baisse.

1.3.2. Le TRM au Luxembourg en 2011 sous pavillon luxembourgeois

Il convient, afin de comprendre les chiffres contenus dans les tableaux qui suivent, de garder en tête l'impact de la géographie du Luxembourg sur l'activité de transport pour compte d'autrui. En effet, la plupart des transports internationaux s'apparente plus à des échanges interrégionaux qu'à du transport en zone longue, et le cabotage, relativement important, est une conséquence de « l'enclavement » du Grand-Duché parmi ses principaux partenaires économiques.

Structure du TRM sous pavillon luxembourgeois en 2011

	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	60 687	8 835	100%	146	528
Transport national	27 296	650	7,4%	24	56
Transport international*	33 390	8 185	92,6%	245	472
dont transport international marchandises chargées au Luxembourg	5 563	1 294	14,6%	233	76
dont transport international marchandises déchargées au Luxembourg	6 855	1 190	13,5%	174	69
dont transport international entre pays tiers	10 298	3 856	43,6%	374	216
dont cabotage	10 675	1 845	20,9%	173	111

Source : Eurostat

*sur le territoire national et à l'étranger

La taille du pays et sa situation géographique expliquent la prédominance de l'activité internationale, notamment si l'on se réfère aux tonnes.kilomètres transportées. Toutefois, il convient de relativiser cette situation car une grande partie de ces transports a lieu au sein de la grande région Sarre-Lor-Lux et mérite plus l'appellation de « grand régional » que celle d'« international ».

Evolution du TRM sous pavillon luxembourgeois

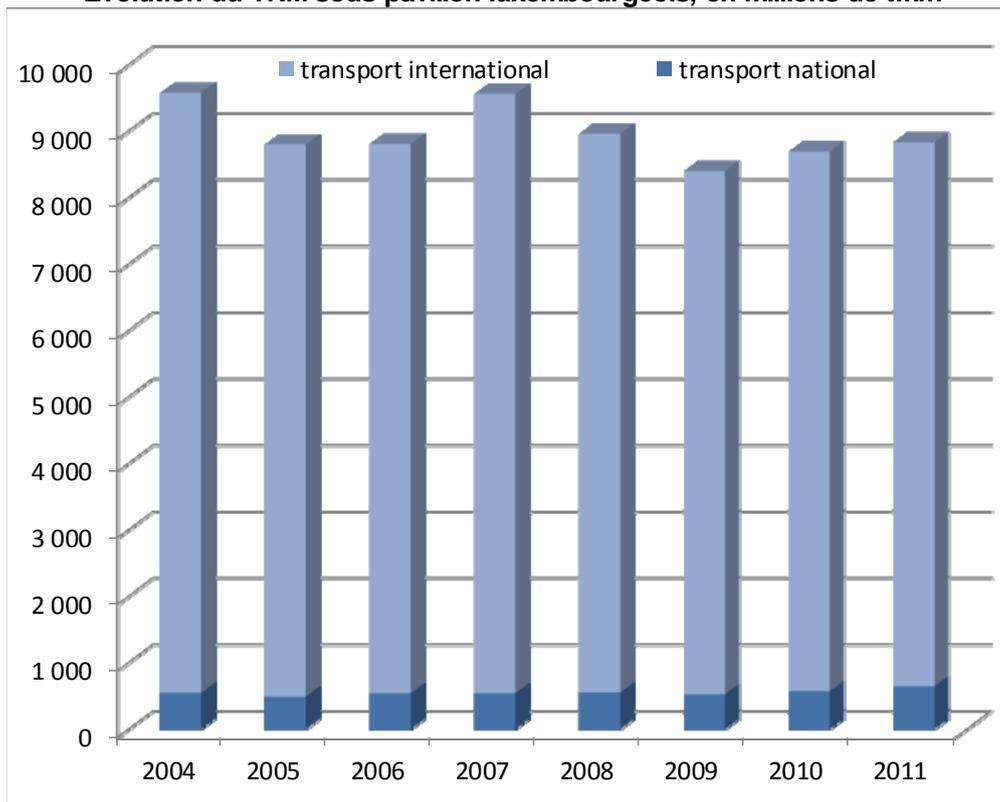
millions de t.km

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
TOTAL	9 575	8 803	8 807	9 562	8 965	8 400	8 694	8 835
transport national	549	494	544	548	555	530	574	650
transport international	9 026	8 309	8 263	9 014	8 410	7 870	8 120	8 185
dont transport international marchandises chargées au Luxembourg	1 372	1 290	1 356	1 445	1 298	1 071	1 185	1 294
dont transport international marchandises déchargées au Luxemb.	1 088	1 122	1 166	1 193	1 081	974	1 116	1 190
dont transport international entre pays tiers	4 303	3 757	3 608	4 129	3 850	3 484	3 748	3 856
dont cabotage	2 262	2 141	2 133	2 248	2 182	2 341	2 072	1 845

Source : Eurostat

* sur le territoire national et à l'étranger

Evolution du TRM sous pavillon luxembourgeois, en millions de t.km



Taux de croissance annuel moyen du transport national : 2,4 %
 Taux de croissance annuel moyen du transport international : -1,4 %

Source : Eurostat

En dehors de 2007, qui a connu une hausse exceptionnelle de 8,5 %, les résultats du TRM luxembourgeois sont relativement stables et corrélés à la situation économique du Luxembourg et des pays limitrophes.

Ce commentaire vaut tout autant pour le transport national que pour l'international.

Cependant, il est aussi intéressant de constater le poids du transport international réalisé par le pavillon luxembourgeois entre des pays tiers (43,6 % du total transporté). L'activité de cabotage réalisée par des transporteurs luxembourgeois est importante et représente plus de 20 % des tonnes.kilomètres totales. Il n'existe pas de statistiques en la matière, mais l'observation de l'activité permet d'avancer que ce phénomène est là aussi dû à la situation du Grand-Duché, permettant l'organisation de transports triangulaires avec ses pays voisins.

TRM du pavillon luxembourgeois selon la nature du transport, 2011

	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Kilomètres réalisés
	milliers de t	millions de t.km	%	km	millions de véhicules.km
Total	60 687	8 835	100%	146	528
Compte propre	25 323	1 123	12,7%	44	82
dont transport national	19 806	429	4,9%	22	42
dont transport international*	5 517	694	7,9%	126	40
dont transport international marchandises chargées au Luxembourg	1 428	154	1,7%	108	10
dont transport international marchandises déchargées au Luxembourg	1 181	148	1,7%	125	9
dont transport international entre pays tiers	830	223	2,5%	269	12
dont cabotage	2 078	170	1,9%	82	9
Compte d'autrui	35 363	7 712	87,3%	218	446
dont transport national	7 490	221	2,5%	30	14
dont transport international*	27 873	7 490	84,8%	269	432
dont transport international marchandises chargées au Luxembourg	4 135	1 140	12,9%	276	66
dont transport international marchandises déchargées au Luxembourg	5 674	1 043	11,8%	184	60
dont transport international entre pays tiers	9 468	3 633	41,1%	384	204
dont cabotage	8 596	1 675	19,0%	195	103

Source : Eurostat

*sur le territoire national et à l'étranger

En 2011, le transport pour compte d'autrui a atteint 87,3 % des t.km effectuées par le pavillon luxembourgeois. Il est important d'observer que la part du « compte propre » atteint 72,56 % des transports nationaux et 42 % du total des tonnages transportés (40 % des trajets effectués selon le Statec).

Cette domination du compte propre dans le transport national est importante lorsqu'il s'exprime en tonnages transportés mais il n'atteint plus que 4,9 % lorsque l'unité est la t.km. Il semblerait

que cette situation un peu particulière soit due à la faible rentabilité que dégagerait un transport national pour un transporteur pour compte d'autrui du fait de la faible intensité kilométrique.

Parc de véhicules selon la charge utile, 2009

Porteurs	29 191
dont	
porteurs de charge utile inférieure à 1 tonne	12 900
porteurs de charge utile de 1 000 kg – 1 499 kg	9 676
porteurs de charge utile de 1 500 kg – 2 999 kg	1 876
porteurs de charge utile de 3 000 kg – 4 999 kg	688
porteurs de charge utile de 5 000 kg – 6 999 kg	584
porteurs de charge utile de 7 000 kg – 9 999 kg	972
porteurs de charge utile de 10 000 kg – 14 999 kg	1 363
porteurs de charge utile de 15 000 kg et plus	1 132
Tracteurs	9 312
Remorques	20 281
dont	
remorques de charge utile jusqu'à 4 999 kg	19 188
remorques de charge utile de 5 000 kg – 9 999 kg	148
remorques de charge utile de 10 000 kg – 14 999 kg	649
remorques de charge utile de 15 000 kg et plus	296
Semi-remorques	4 400
dont	
semi-remorques de charge utile inférieure à 4 999 kg	12
semi-remorques de charge de utile 5 000 kg – 9 999 kg	12
semi-remorques de charge de utile 10 000 kg – 14 999 kg	19
semi-remorques de charge de utile 15 000 kg – 19 999 kg	28
semi-remorques de charge de utile 20 000 kg et plus	4 329

Source : Eurostat

*Le chiffre concernant le nombre de tracteurs affiche en fait le nombre de véhicules d'une PTAC > 3,5T et les tracteurs routiers, comme on pourra le vérifier ci-dessous, dans les données communiquées par la SNCT.

La Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA) publie mensuellement un état sur l'évolution mensuelle des véhicules en circulation. La situation à fin août 2013 fait ressortir les chiffres suivants :

Catégories de véhicules	Véhicules en circulation au 31/08/2013	Nouvelles immatriculations au 31/08/2013	Evolution 8 premiers mois de 2013 par rapport à la même période en 2012
Tracteurs routiers en circulation	4 785	363	-25%
Camions (> 3,5T)	5 362	266	10%
Remorques	22 034	916	6%
Semi-remorques	4 066	142	15%

Source : SNCA 08/2013

Les ventes de tracteurs routiers neufs atteignent près de 550 unités par an, équivalant à un renouvellement théorique du parc tous les 8,7 ans. Il ne faut pas confondre ce chiffre avec le taux de renouvellement constaté dans les entreprises de TRM faisant de l'international, qui est de 6 ans.

Le marché des tracteurs routiers neufs subit une forte chute, effet possible de la conjoncture dans le transport, attentisme face aux normes Euro 6 ? A contrario, les marchés du camion et de la semi sont en forte progression. Une analyse plus fine devrait permettre de prendre en considération les effets de décalage dans les immatriculations car ils peuvent impacter sérieusement ces chiffres.

Le cabotage

Cabotage

millions de t.km

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Cabotage du pavillon luxembourgeois	2 262	2 141	2 133	2 248	2 182	2 341	2 072	1 845
Taux de croissance annuel moyen du cabotage du pavillon luxembourgeois	-2,9%							
Cabotage au Luxembourg	11	27	18	7	7	11	15	16
Taux de pénétration du cabotage	1,99%	5,22%	3,20%	1,34%	1,17%	2,07%	2,60%	2,42%
Part de marché du cabotage	6,7%	14,9%	8,9%	4,7%	3,4%	7,0%	7,9%	6,8%

Source : Eurostat

La part de marché du cabotage représente la part du cabotage dans le transport routier pour compte d'autrui, c'est-à-dire dans le secteur marchand, tandis que le taux de pénétration est le

rapport du cabotage étranger au Luxembourg par rapport à l'activité nationale totale sur le territoire luxembourgeois.

L'activité de cabotage réalisée par le pavillon luxembourgeois est un cabotage de voisinage. Les opportunités de cabotage pour des transporteurs étrangers sont de fait limitées tant pour des raisons géographiques qu'économiques.

1.3.3. Les entreprises de transport du TRM Luxembourgeois

Chiffres clés sur l'emploi dans le TRM au Luxembourg, 2010

Nombre d'entreprises	469
CA – millions €	1 095
Coûts du personnel salarié– millions €	305
dont salaires et traitements - millions € (a)	264
dont charges sociales - millions € (b)	41
Taux de charges patronales apparent (b/a)	15,5%
Nombre de personnes occupées	8 044
dont personnes occupées non-rémunérées	72
dont salariés	7 972
part des salariés dans l'effectif total	99%
Nombre moyen de personnes occupées par entreprise	17,2
Coût moyen du personnel salarié en €	38 209
Valeur ajoutée par salarié en €	46 400
CA par personne occupée en €	136 100
Investissement par personne occupée en €	2 300
Taux d'investissement (Investissement/CA)	24,0%

Source : Eurostat

L'emploi salarié dans le TRM luxembourgeois représente 3 % du total des emplois salariés en 2010. Le taux de charges patronales indiqué dans ce tableau est légèrement supérieur au total des charges qui seront présentées pour le profil type de conducteur routier dans le chapitre 3, notamment. Cet écart est dû à la présence dans la moyenne de l'Eurostat des cotisations facultatives payées pour les employés cadres qui bénéficient d'avantages sociaux liés à leurs retraites et couverture médicale.

Evolution de certains chiffres clés du TRM luxembourgeois

Années	Nombre d'entreprises	Entreprises ayant une activité internationale	Nombre de personnes occupées	Nombre de salariés (total)	Nombre de conducteurs (4)	Licences intra-UE
1995	392	-	3 684	3 397	-	-
2000	514	-	6 024	5 761	-	-
2005	455	348	7 483	7 281	-	-
2006	462	369	7 863	7 647	-	5 803
2007	482	397	8 526	8 304	-	6 330
2008	493	412	9 175	8 968	8 050	6 723
2009	465	405	8 653	8 458	7 750	6 051
2010	469	401	8 044	7 972	7 700	5 861
2011	-	386	-	-	7 650	5 839
2012	-	372	-	-	7 250	5 370

Sources : Eurostat, MDDI & estimations CLC

Depuis 2005, le nombre d'entreprises de transport routier de marchandises fluctue très peu. Près de 85 % de ces entreprises ont une activité internationale.

2008 a été l'année la plus forte depuis 1995. Toutefois, les effets de la crise ont stoppé la croissance du secteur. En effet, une comparaison entre 2012 et 2008 donne les résultats suivants :

Nombre d'entreprises internationales : -10 %

Nombre de salariés : - 8,8 % (2010/2008)

Nombre de licences intra-communautaires : - 8 %

⁴ Les chiffres de 2010 paraissent élevés au regard du ratio « conducteurs/Personnes occupées » qui, d'après les observations du CNR, se situe entre 85 et 75 % de l'ensemble du personnel.

2. Présentation spécifique du transport routier de marchandises au Luxembourg

2.1. Organisation du secteur

2.1.1. Les différents intervenants du secteur des transports

Administrations de tutelle

Le Ministère du développement durable et des infrastructures administre entre autres domaines, les transports. Parmi les nombreuses missions du département des transports figurent la délivrance et le renouvellement des licences intra-communautaires et la sécurité routière.

L'Administration des douanes et accises luxembourgeoise a un rôle important en matière de transport car, en plus de ses missions traditionnelles, elle assure avec la police grand-ducale les contrôles routiers et peut, depuis 2011, recouvrer les amendes sur la route. Les agents des douanes interviennent aussi en entreprise afin de contrôler les conditions d'obtention des autorisations d'établissement, étape préalable et nécessaire à la création d'une entreprise au Luxembourg.

Dans le secteur transport, c'est le **Ministère des finances** qui gère l'Eurovignette. **L'Inspection du travail et des mines (ITM)** dépend du Ministère du travail. Elle veille au respect du droit du travail et est compétente sur les questions de santé et de sécurité.

Organisations Professionnelles



Confédération luxembourgeoise du commerce (CLC)

Elle regroupe 50 fédérations professionnelles dont le Groupement des Entrepreneurs de transport⁵.

Le Groupement Transport est une association sans but lucratif. Il a été créé en 1969, sa présidente est aujourd'hui Madame Marianne Welter. Il est animé par trois permanents et administré par des transporteurs membres du comité. Il compte 250 entreprises adhérentes sur les 469 recensées au Luxembourg (2010).

⁵ L'adresse du site internet de la CLC est : www.groupement-transport.lu

La mission du Groupement Transport est de représenter, renseigner, former et défendre les intérêts de ses membres dans les instances nationales et internationales, notamment par l'affiliation à l'IRU (International Road Union).

Syndicats de salariés



OGBL

Le syndicat OGBL a été fondé en 1979 par les responsables syndicaux issus de la principale fédération syndicale ouvrière (LAV) et de la principale fédération syndicale des employés du secteur privé (FEP). À ce regroupement syndical important participaient également des dirigeants de l'association des employés de banque et des assurances (ALEBA) ainsi que ceux du syndicat des artisans neutres (NGL). La création de l'OGBL a permis un regroupement de ces deux composantes du syndicalisme luxembourgeois qui en est ressorti renforcé et profondément modernisé.

L'OGBL a été rejoint ensuite par la fédération générale des instituteurs luxembourgeois (FGIL), et par la fédération des travailleurs du livre (FTL). L'OGBL regroupe à ce jour 15 fédérations, dont l'association des chauffeurs professionnels (ACAL).



Syndicat Transport sur route/ACAL

Avec quelques 3 000 membres affiliés, le syndicat ACAL est, sur le plan national, l'organisation la plus importante des salarié(e)s de ce secteur économique. L'ACAL est membre de l'ETF au niveau européen et de l'ITF au niveau mondial.

La mission principale du syndicat est la défense des intérêts de ses membres, notamment par le biais de sa politique des conventions collectives et par ses prises de position sur tous les thèmes en relation avec le monde du travail.



LCGB

Le LCGB est un syndicat chrétien luxembourgeois fondé le 23 janvier 1921. Avec un peu plus de 40 000 membres, le LCGB est le deuxième syndicat du Luxembourg. À côté de l'OGBL, le LCGB est un des deux syndicats luxembourgeois représentant les intérêts des conducteurs routiers au Luxembourg.

Le LCGB est affilié à la Confédération européenne des syndicats (CES) et à la Confédération syndicale internationale (CSI). Au niveau régional, le LCGB est membre du CSI Sarre-Lor-Lux/Trèves-Palatinat occidental, de l'IRS 3 Frontières et de la Plateforme syndicale de la Grande Région (PSGR). A ce titre, le LCGB compte deux conseillers EURES.

Autres organismes

Luxembourg School for Commerce (LSC)

La « Luxembourg School for Commerce (LSC) », fondée en octobre 2009, est l'organisme de formation de la Chambre de Commerce. La LSC a son indépendance opérationnelle et budgétaire avec ses propres organes de décision et de gestion.

La formation dispensée s'articule autour de trois grands axes :

- la formation professionnelle initiale (apprentissage),
- la formation professionnelle continue,
- la formation universitaire.

Elle propose différentes formations dans les domaines du transport et de la logistique dont la formation à la capacité professionnelle et à l'ADR.

SNCA/ SNCT

La société SNCA (Société Nationale de Circulation Automobile SARL) a été fondée le 13 janvier 2012 et a succédé à la Société Nationale de Certification et d'Homologation des Composants de Véhicules. Ses compétences concernent la réception, l'agrément et l'immatriculation des véhicules routiers, et la délivrance des permis de conduire nécessaires à leur conduite.

La SNCT (Société Nationale du Contrôle Technique) assure le contrôle technique des véhicules.

Ces contrôles s'effectuent soit dans l'un des trois centres gérés par la SNCT, soit à travers un réseau de centres agréés. Ces derniers représentent à ce jour près de 42 % de l'activité PL. Seuls les inspecteurs de la SNCT sont habilités à effectuer les contrôles, y compris dans les centres partenaires.

Une station de contrôle technique mobile intervient sur la route avec le support des douanes.

L'autre mission de la SNCT est l'émission des cartes tachygraphes.

2.1.2. Comment ouvre-t-on une entreprise au Luxembourg ?

Le cadre juridique

Le droit luxembourgeois, bien qu'ayant ses propres spécificités, est très proche du droit français. On y retrouve les grandes distinctions entre sociétés de personnes et sociétés de capitaux. Les obligations en matière de création d'entreprises sont assez simples et les procédures bien établies.

On notera une particularité luxembourgeoise : « L'autorisation d'établissement » pour les transporteurs. Cette démarche intervient en amont de l'enregistrement au registre de commerce et consiste à vérifier que le futur entrepreneur, qu'il soit indépendant ou en société, remplit bien les conditions d'honorabilité, de capacité professionnelle, d'existence réelle (pas de société « boîte aux lettres »). Cette dernière fait l'objet d'un contrôle et d'un suivi permettant de vérifier l'existence de locaux, de personnel et d'une personne responsable au quotidien des activités. Ces critères définissent la notion de « gestion effective et permanente ».

Les entrepreneurs bénéficient d'une large palette de statuts d'entreprises que nous détaillons ci-dessous.

Formes de sociétés au Luxembourg

Sociétés de personnes	Sociétés de capitaux
Entreprise individuelle	Société Anonyme
Société en commandite simple	SARL
Société en nom collectif	Société coopérative
	Société Européenne
	Société en commandite par actions

A cela s'ajoute les formes associatives ainsi que les groupements GIE et GEIE (Groupe Européen d'Intérêt Economique). Le tableau ci-dessous indique les caractéristiques essentielles des principaux statuts.

Caractéristiques de principaux types de sociétés

	Entreprises individuelles	Sociétés de personnes (SENS, SECS)	Sociétés à responsabilité limitée (SARL)	Sociétés de capitaux (SA,SECA)
Acte consécutif	-	Acte sous seing privé ou notarié spécial publié par extrait	Acte notarié publié intégralement	
Nombre d'associés		SENS : minimum 2 SECS : 1 commandité et 1 ou plusieurs commanditaires		
Capital social	Pas de minimum		Minimum de 12 394,68 €	Minimum de 30 986,69 €

La création d'une entreprise au Luxembourg suit une démarche en quatre temps :

Etape 1: Obtention de l'autorisation d'établissement

- Capacité professionnelle
- Lieu fixe au Luxembourg (pas de boîte aux lettres)
- Une gestion effective et permanente
- Respect des obligations sociales et fiscales

Etape 2: Enregistrement au Registre de Commerce

- Dépôt des statuts (acte notarié)
- Attribution d'un N° de matricule National
Publication au Mémorial. (J.O)

Etape 3: Déclaration au Centre Commun de la Sécurité Sociale (CCSS)

- Le CCSS transfère les coordonnées de la nouvelle entreprise aux autres organismes
- AAA: Assurances Accidents
Mutualité des employeurs

Etape 4: Enregistrement auprès du centre des impôts.

- Administration de l'enregistrement et des domaines (TVA)
- Administration des contributions directes

2.1.3. Entreprises de transporteur routier de marchandises

L'accès à la profession

Les conditions d'accès à la profession de transporteur routier de marchandises au Luxembourg sont celles des règlements européens 1071/2009 et 1072/2009, qui établissent que les entreprises qui souhaitent exercer la profession de transporteur routier de marchandises doivent, pour obtenir une licence, respecter les principes suivants :

- être établies de façon stable et effective dans un Etat membre,
- être honorables,
- avoir la capacité financière appropriée,

- avoir la capacité professionnelle requise.

Toutefois, à ces conditions, s'ajoute l'autorisation d'établissement dont le mécanisme a été décrit dans la précédente partie.

La formation nécessaire à l'obtention de la capacité professionnelle est dispensée par la Luxembourg School for Commerce (organe de formation de la CLC). Elle se fait sur 140 heures. Il n'y a qu'une session par an. Le coût de la formation est de 1 000 €.

Le contrôle des connaissances se fait par un test écrit par matière à la fin de chaque partie. Pour être admis à ces tests, le stagiaire doit justifier d'une participation régulière aux cours.

La capacité financière demandée est de 9 000 € pour le premier véhicule puis 5 000 € par chaque véhicule additionnel dont la masse totale maximum autorisée dépasse 6 tonnes, en ligne avec la Directive européenne. Le règlement grand-ducal du 10 juin 1994 précise que la capacité financière appropriée consiste dans le dépôt d'une caution, ou d'une garantie établie par un établissement bancaire ou financier dûment habilité à cette fin.

Le contrôle de ces conditions dans le temps s'opère au moment du renouvellement des licences communautaires, c'est-à-dire tous les trois ans.

L'accès au marché ne fait l'objet d'aucune restriction à l'égard des transporteurs de l'UE, et s'appuie sur les textes en vigueur en matière de transport international et de règles de cabotage. Les licences communautaires sont délivrées par le Ministère des transports (MDDI).

A noter que, la transposition des textes européens relatifs à l'adoption du « paquet routier » par le Luxembourg a été traduite dans la législation luxembourgeoise par les lois des 30 juillet 2002, 13 août 2012 et 2 septembre 2011 pour ce qui concerne l'accès à la profession, et par le Règlement grand-ducal du 19 avril 2012 portant exécution et sanction du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route.

2.1.4. La sous-traitance

Il n'existe pas de données précises sur ce sujet. Néanmoins, la totalité des entreprises interrogées ont déclaré avoir recours à la sous-traitance dans des proportions allant de 5 % à 25 % de leur chiffre d'affaires. Nous n'avons pas noté de tendance particulière entre sous-traitance régulière et sous-traitance occasionnelle.

2.1.5. Le marché du travail des conducteurs routiers au Luxembourg

Le recrutement de conducteurs par les entreprises ne semble pas être en soi un problème. Néanmoins, la réflexion déjà entendue dans d'autres pays observés est la suivante : « Il n'est pas difficile de recruter des conducteurs, mais des bons conducteurs, si ! ».

A noter qu'une convention existe entre le Luxembourg et l'Allemagne selon laquelle il est précisé qu'un conducteur allemand, employé par une société luxembourgeoise, paiera ses impôts en Allemagne, au prorata des kilomètres qu'il aura effectués sur les routes allemandes.

Permis de conduire

L'obtention du permis de conduire PL au Luxembourg est régie par l'article 80 du code de la route.

La formation comprend :

- une partie théorique d'une durée minimale de 10 heures, dont au moins 4 portant sur la technique automobile, le chargement et l'arrimage ainsi que sur les techniques de conduite.
- une formation pratique d'une durée minimale de 14 heures pour les catégories C et CE, et d'au moins 16 heures pour la catégorie D.

L'âge minimal pour l'obtention d'un permis PL de catégorie C est de 21 ans et de 24 ans pour la catégorie D. Toutefois, des dispositions spécifiques existent pour obtenir le permis D à un âge inférieur, en accord avec la directive européenne.

Le permis de conduire luxembourgeois est un permis à points (12) ; ceci vaut pour toutes les catégories.

Les auto-écoles souhaitant dispenser des formations pour les conducteurs de poids lourds doivent obtenir une autorisation préalable auprès du Ministère du Développement durable et des Infrastructures.⁶

Le budget pour obtenir un permis de conduire PL varie d'une auto-école à l'autre en fonction des tarifs horaires pratiqués et des frais de constitution du dossier. Toutefois, sur la base des minima réglementaires (voir ci-dessus), on l'estime à environ 1 500 €.

Cartes de chronotachygraphe

Afin d'obtenir une carte tachygraphe, le conducteur doit résider au Grand-Duché. Si le conducteur dispose d'un permis de conduire étranger, il doit soit l'enregistrer auprès de l'administration, soit l'échanger contre un permis luxembourgeois.

Le coût de la carte est de 74 €. La demande doit être accompagnée de pièces justificatives qui varient en fonction du statut de la demande⁷.

2.2. La fiscalité des entreprises

2.2.1. La fiscalité générale

Au Luxembourg, trois administrations exécutent la législation fiscale :

- l'Administration de l'enregistrement et des domaines (AED),
- l'Administration des contributions directes (ACD),
- l'Administration des douanes et accises (ADA).

L'Administration de l'enregistrement et des domaines (AED)

Tous les droits, impôts et taxes concernant notamment la circulation juridique des biens, relèvent de sa compétence et constituent la partie essentielle de la **fiscalité dite indirecte**.

Il s'agit notamment :

- de la TVA,
- des droits d'enregistrement,
- des droits de succession,

⁶ Les auto-écoles proposant des formations sont recensées sur le site www.snct.lu.

⁷ Des informations complémentaires peuvent être obtenues sur le site www.snct.lu.

- des droits de timbres fiscaux, etc.

Actuellement, quatre taux de TVA sont en application au Luxembourg⁸ :

- un taux normal de 15 % pour les opérations imposables autres que celles visées ci-dessous, il s'applique entre autres aux opérations de transport,
- un taux réduit de 6 % s'appliquant à des services à la personne (ex : coiffure, certains travaux de ménage etc.),
- un taux super-réduit de 3 % pour les livraisons de biens et les prestations de services, ainsi que pour les acquisitions intracommunautaires et importations de biens, comme désignés à l'annexe B de la loi TVA du 12 février 1979,
- un taux intermédiaire de 12 % pour les livraisons de biens et les prestations de services, ainsi que pour les acquisitions intracommunautaires et importations de biens, comme désignés à l'annexe C de la loi TVA du 12 février 1979.

L'Administration des contributions directes (ACD)

Elle a pour principale mission l'exécution de la législation en matière d'impôts directs, à savoir :

- la fixation et le recouvrement des impôts directs (impôt sur le revenu des personnes physiques, impôt sur le revenu des collectivités, impôt commercial, retenue d'impôt sur les traitements, les salaires et les pensions, etc.),
- la fixation de la base de perception de l'impôt foncier (évaluation fiscale de toutes les propriétés immobilières du pays),
- la fixation et perception de taxes et droits divers.

L'imposition des personnes physiques se fait selon un barème progressif allant de 0 % à 39 %, comprenant 18 tranches. La retenue d'impôt à la source est opérée de manière systématique en matière d'imposition des revenus salariés.

Principe de fonctionnement

⁸ D'après le site de l'administration des enregistrements et des domaines.

Chaque salarié reçoit de l'administration fiscale une « fiche de retenue d'impôt ». Cette fiche est en quelque sorte le profil fiscal du salarié. Elle mentionne la classe d'impôt du salarié suivant le tableau suivant :

Classes d'impôt des salariés

Situation de famille	Sans enfants	Avec enfants
Célibataire	1	1a
Marié/Partenaire	2	2
Séparé	1	1a
Divorcé	1	1a
Veuf	1a	1a

Source : ACD

Elle indiquera aussi les différents crédits ou réductions d'impôts auxquels le salarié a droit en fonction de sa situation. C'est le cas par exemple pour le tryptique CIS/CIP/CIM, respectivement Crédit d'impôt salarié, Crédit d'impôt pour pensionné et Crédit d'impôt monoparental, que l'on retrouve sur la feuille de paie du salarié.

Cette fiche, renseignée du montant de l'impôt, est transmise à l'employeur qui prélève les montants dus au fisc (il en est d'ailleurs garant).

Le tarif de base applicable à partir de 2013 se présente en fonction des différentes tranches de revenu imposable. L'impôt concerne le revenu imposable réalisé par le contribuable pendant l'année d'imposition qui cadre avec l'année civile. Le revenu imposable est obtenu par la déduction des dépenses spéciales du total des revenus nets.

Les barèmes d'imposition sont publiés au « Mémorial » (voir Annexe 3). Un outil de calcul en ligne est mis à la disposition des contribuables⁹.

Une particularité unique concerne le statut des chauffeurs de nationalité allemande salariés d'une entreprise luxembourgeoise. En effet, si dans le cadre de leur activité, ils sont amenés à travailler sur le territoire allemand, le salaire généré par cette « tranche » d'activité, sera imposée en Allemagne, un prorata étant effectué sur la feuille de paie du salarié.

L'Administration des douanes et accises (ADA)

Elle est chargée de la perception :

⁹ Outil de calcul sur : <https://saturn.etat.lu/cobar/baremePP.jsp>

- des droits de douanes (droits et taxes dus lors de l'importation de marchandises),
- des droits d'accises,
- de la taxe sur les véhicules automoteurs (vignette fiscale),
- du droit d'usage des routes et autoroutes pour les poids-lourds ("e-vignettes"),
- des taxes de « cabaretage » (taxe prélevée sur l'exploitation d'un débit de boissons alcooliques), etc.

Les droits et accises propres aux entreprises de transport routier de marchandises seront présentés dans un autre chapitre.

2.2.2. L'impôt sur les sociétés

Rappel : Le droit luxembourgeois distingue les sociétés dites « transparentes » d'une part, que l'on peut assimiler aux sociétés de personnes en droit français, des sociétés dites « opaques » d'autre part pour les sociétés par actions.

Les exploitants des sociétés transparentes sont soumis à l'impôt sur le Revenu des Personnes Physiques.

Les sociétés opaques (par actions) relèvent de l'impôt sur le revenu des collectivités et acquittent un impôt composé de trois facteurs :

- L'impôt sur le revenu des collectivités (IRC) qui diffère selon le montant des bénéfices réalisés. Il est de 21 % dans le cas d'un profit > 15 000 € et de 20 % dans le cas d'un profit < 15 000 €,
- Contribution au Fonds de l'Emploi (CFE) équivalent à 7 % du taux IRC, soit 1,47 % et 1,4 % selon le profit,
- Impôt Commercial Communal (ICC). Le taux varie d'une commune à l'autre, il est de 6,75 % à Luxembourg-ville et, par exemple, de 9 % pour Capellen.

En 2013, le taux d'imposition d'une société ayant son siège social à Luxembourg-ville, et réalisant un bénéfice de plus de 15 K€, est de 29,22 %. Il est de 31,47 % pour une société située par exemple à Capellen.

Un impôt sur la fortune existe tant sur les personnes physiques que pour les collectivités au sens luxembourgeois, c'est-à-dire pour les sociétés. Son taux est de 0,05 %, mais des minima compris entre 5 K€ et 12,5 K€ sont prévus sous certaines conditions. Les modalités d'application et de calculs sont décrites dans le mémento fiscal mis en ligne par l'ACD¹⁰.

Les dividendes font l'objet d'une retenue forfaitaire de 15 %, qui peut également être plus faible dans le cadre de certaines conventions spéciales.

Autres droits et taxes dus par les sociétés

Les actes constitutifs de sociétés donnent lieu à la perception d'un droit fixe spécifique d'enregistrement 75 €.

La taxe d'abonnement est un droit d'enregistrement établi sur la négociabilité des titres. Elle se présente sous une autre forme, le droit d'enregistrement auquel donnerait lieu la cession des titres.

Elle a pour objet l'imposition de la circulation présumée des actions. La déclaration et le paiement de la taxe sont faits à la fin du trimestre.

Pour les sociétés holding, le taux de la taxe annuelle est de 0,2 % sur la base de la valeur réelle des titres.

Pour les organismes de placement collectif, le taux de la taxe annuelle est de 0,05 % sur base de l'actif net à la fin du trimestre. Ce taux est réduit à 0,01 % sous certaines conditions.

Le système fiscal luxembourgeois est caractérisé par de nombreux outils permettant de réduire de manière significative les impôts. Il existe notamment des exonérations, déductions de différents types ainsi que des bonifications d'impôts sans oublier les aides fiscales, auxquels s'ajoutent les conventions fiscales tendant à éviter les doubles impositions qui existent actuellement entre le Luxembourg et 64 autres Etats.

2.2.3. La fiscalité du secteur

Eurovignette vs. la taxe kilométrique

Il n'existe pas de taxe kilométrique au sens de la « LKW-Maut » allemande ou de la taxe PL française. Toutefois, le Luxembourg est signataire de l'accord « Eurovignette » au même titre que la Belgique, le Danemark, la Suède et les Pays-Bas. L'Eurovignette s'applique au Luxembourg pour

¹⁰ Disponible sur le site de l'ACD : www.impotsdirects.publics.lu

les véhicules à partir de 12 T. Pour mémoire, le barème de l'Eurovignette varie en fonction du nombre d'essieux et de la norme d'émission de CO2 Euro (0 à 6), entre 750 € et 1 250 € par an par véhicule, et est valable sur l'ensemble des territoires des pays signataires.

La Directive 2011/76/UE modifiant la Directive 1999/62/CE a été adoptée le 27 septembre 2011 et doit être transposée avant le 16 octobre 2013, ce qui nécessitera une modification de l'accord Eurovignette de 1994. Dans ce but, un avant-projet de loi a été élaboré au cours de l'année 2012.

La taxe sur les véhicules automoteurs (Directive UE 1999/62)

Cette taxe, qui s'apparente à notre taxe à l'essieu, s'applique à tous les véhicules automoteurs et remorques. Pour les tracteurs, les remorques et semi-remorques, son calcul dépend de trois facteurs qui sont : la Masse maximale autorisée (MMA, équivalent du PTAC en France), le nombre d'essieux et le type de suspensions.

Ex : pour un ensemble 40 T, 5 essieux (2 + 3) à suspension pneumatique, le montant de la taxe annuelle sera de 710 €. Les barèmes sont disponibles sur le site internet des douanes luxembourgeoises.¹¹

La fiscalité sur le gazole

Le produit dont il est question ci-dessous est un gazole moteur répondant à la norme NC 2070 19 41, ayant une teneur en soufre inférieure à 10 mg/kg (10 ppm) et un taux d'incorporation en bio-carburants (EMAG) au moins égal à 5 %. Les accises respectent la directive de l'UE 2003/96/CE.

Un accord belgo-luxembourgeois détermine le montant de l'accise commune aux deux pays. Il est à ce jour de 198,3148 €/m³. Ce taux est défini en décembre par la loi spéciale qui fixe ce taux en y adjoignant, pour des raisons de souplesse budgétaire, une fourchette. Cette dernière permet ainsi grâce à un règlement grand-ducal de faire évoluer le taux. Au 16 juillet 2013, le montant des accises sur le gazole est de 335 €/m³.

Il se décompose comme suit :

¹¹ Les barèmes appliqués pour la taxe sur les véhicules automoteurs sont consultables sur le site Internet des douanes : www.do.etat.lu

Accises sur le gazole

Taux commun belgo-luxembourgeois	198,3148 €/m ³
Droit d'accises autonome	80,4852 €/m ³
Droit antipollution Luxembourg	31,2000 €/m ³
Contribution climatique	25,0000 €/m ³

Ce montant d'accises est, après la Lituanie (330,20 €/m³) et la Bulgarie, le plus bas d'Europe. Ceci, ajouté à une TVA sur les carburants de 15 %, fait du Luxembourg un « refuelling spot » où les volumes atteints par les stations autoroutières de Berchem sont les plus élevés d'Europe (10 à 15 fois supérieurs à une station autoroutière française moyenne).

Remarque :

Les transporteurs luxembourgeois ne bénéficient pas d'une récupération partielle des accises.

Les prix des carburants sont plafonnés et administrés par l'Etat. Ils varient en fonction de l'évolution des marchés internationaux (Platt's). La fréquence d'ajustement dépend à la fois de l'amplitude de la variation et de sa durée. Une hausse de 5€/m³ sera répercutée immédiatement alors qu'une variation de 3 € ne sera répercutée que si elle perdure sur une période plus longue, ceci afin de préserver une certaine stabilité aux prix d'affichage.

Les prix situés en dessous de ce plafond sont libres dans la limite des textes régulant la concurrence.

2.3. La réglementation sociale

2.3.1. La réglementation sociale générale

Le Ministère du travail, de l'emploi et de l'immigration est l'administration compétente en la matière. L'Inspection du travail et des mines veille au respect du code du travail luxembourgeois.

La durée hebdomadaire

Le régime de travail de droit commun et ne nécessitant l'application d'aucune disposition dérogatoire, est un régime dans lequel :

- la durée du travail est limitée à 8 heures par jour et à 40 heures par semaine,
- la semaine de travail est de cinq jours ouvrables,
- la nuit n'est pas travaillée (entre 22 heures et 6 heures),
- le repos des jours fériés est respecté.

Tout régime dérogatoire à ce schéma classique nécessite, outre la modification du règlement de travail, de bénéficier d'un accord conventionnel et de l'agrément du Ministère du Travail.

Les congés annuels

Le « Congé Annuel de récréation », tel qu'il est appelé au Luxembourg, se définit comme suit :

Depuis 1975, tout salarié a droit à 25 jours ouvrables de congé par année civile, indépendamment de l'âge du salarié. Tous les jours de calendrier, à l'exception des jours fériés légaux et des dimanches, sont considérés par la loi comme jours ouvrables.

Il existe également des jours de congés pour situation exceptionnelle qui recourent, pour la plupart, les cas connus dans la législation de travail française.

Ouverture des droits à congé

Après trois mois de travail ininterrompu auprès du même employeur, le salarié a droit aux congés.

Il est prévu, dans certaines conventions collectives, dont celle des transports, qu'à l'âge de 45 ans et pour autant que le salarié compte 10 années d'ancienneté dans l'entreprise, un jour de congé supplémentaire soit accordé. À l'âge de 50 ans et pour autant que le salarié compte 15 années d'ancienneté, 2 jours de congés supplémentaires sont accordés.

Les jours fériés

Officiellement, ils sont au nombre de 10 jours/an. Il existe 2 autres jours fériés d'usage : le lundi de carnaval et le lundi de kermesse. Au total, en 2014, 11 jours fériés seront chômés.

Les contrats de travail

On retrouve au Luxembourg les trois grands types de contrats de travail existant en France. Il s'agit du Contrat à Durée Indéterminée (CDI), du Contrat à Durée Déterminée (CDD) et du Contrat à Temps Partiel.

L'interrogation des entreprises du TRM au Luxembourg a montré que le contrat le plus utilisé dans le TRM est le CDI. On trouve parfois des CDD mais très rarement des contrats à temps partiel.

Contrat de travail conclu pour une durée indéterminée (CDI)

Ce type de contrat a été considéré par le législateur comme la "règle générale". Si les parties n'ont rien prévu de particulier, le contrat est censé être automatiquement conclu à durée indéterminée. Il en est de même lorsque les conditions requises pour la conclusion d'un autre type de contrat de travail ne sont pas remplies. Une clause sur la période d'essai est généralement incluse dans les CDI lorsque celle-ci dépasse les 2 semaines minimales prévues par la réglementation.

Contrat de travail conclu pour une durée déterminée (CDD)

Il s'agit d'un contrat de travail mentionnant une date déterminée ou un événement dont la réalisation à une date connue mettra fin aux obligations réciproques des parties.

Le contrat à durée déterminée doit faire l'objet d'un contrat constaté par écrit pour chaque travailleur, individuellement, et au plus tard au moment de l'entrée en service du travailleur. L'entrée en service est le moment où débute l'exécution du contrat. Dans le cas où la date de fin de contrat n'a pas été constatée par écrit au plus tard au moment de l'entrée en service, le contrat est à durée indéterminée.

Contrats à durée déterminée successifs

Les CDD peuvent être renouvelés deux fois. La durée globale maximum est fixée à 24 mois.

Sauf disposition contraire, un contrat de travail CDI ou CDD est conclu à temps plein, c'est-à-dire pour la durée maximale de travail dans l'entreprise. Pour un volume horaire de travail moindre, les parties sont censées signer un autre type de contrat appelé « contrat de travail à temps partiel ».

Contrat de travail à temps partiel

Le travail à temps partiel est un travail effectué de manière régulière et volontaire pendant une durée hebdomadaire plus courte que la durée normale hebdomadaire du travail de droit commun. Le contrat de travail à temps partiel doit obligatoirement faire l'objet d'un écrit, pour chaque travailleur individuellement au plus tard au début de l'exécution à temps partiel. Dans cet écrit doivent être mentionnés le régime de travail (la durée du travail et les jours de travail) et les horaires (l'heure de début et de fin des prestations ainsi que les pauses).

Période d'essai

Une période d'essai ne peut être ni inférieure à 2 semaines ni supérieure à 6 mois.

Il existe cependant deux exceptions à ce principe :

- la période d'essai ne peut pas dépasser 3 mois si le salarié n'a pas un niveau de formation atteignant celui du certificat d'aptitude technique et professionnelle (CATP) ;
- la période d'essai peut être portée à 12 mois si le traitement mensuel brut accordé au salarié est supérieur ou égal à 3 954,69 €.

Le Salaire Social Minimum

Le 1^{er} janvier 2013, le salaire social minimum de base a été revalorisé à 1 874,19 € brut par mois. Ce salaire minimum concerne les travailleurs dits « non-qualifiés » à partir de l'âge de 18 ans accomplis. Pour les plus jeunes travailleurs, le salaire minimum s'élève à 1 499,35 € brut par mois pour la tranche d'âge de 17 à 18 ans et de 1 405,64 € brut par mois pour la tranche d'âge de 15 à 17 ans. Pour les travailleurs qualifiés, le salaire social minimum de base est majoré de 20 % et s'élève donc à 2 249,03 € brut par mois. Selon le code du travail luxembourgeois, le travailleur qualifié est « le travailleur qui exerce une profession acquise par un enseignement ou une formation sanctionnée par un certificat officiel ».

Les salaires, traitements et prestations sociales (y compris le salaire social minimum), sont indexés à l'évolution du coût de la vie.

Le salaire est mensualisé sur une base de 173 heures.

L'indexation des salaires au Luxembourg

Le système légal d'adaptation automatique des salaires et des pensions à l'évolution du coût de la vie, c'est-à-dire à l'inflation, est unique en Europe. L'adaptation ou l'indexation automatique des salaires est appelée au Luxembourg communément « l'index » et dans les textes officiels « échelle mobile des salaires ».

Une tranche indiciaire représente une augmentation de tous les salaires, de toutes les retraites et des indemnités de chômage de 2,5 %. La dernière tranche indiciaire arrive à échéance le 1^{er} octobre 2013.

Remarque : Après la réalisation de cette étude, l'indice des salaires a été automatiquement revu. La loi luxembourgeoise stipule que « lorsque l'indice des prix à la consommation augmente ou diminue de 2,5 % au cours du semestre précédent, les traitements sont en principe adaptés dans les mêmes proportions ». Ainsi, le 1^{er} octobre 2013, le salaire social minimum a été automatiquement augmenté de 2,5 %, à 1 921,03 € en raison de cette indexation.

La grille indiciaire est alors recalculée et s'applique à tous les salariés, même à ceux qui ne bénéficient pas d'une convention collective.

Les conventions collectives de travail

Des commissions paritaires ont été mises en place afin que les partenaires sociaux négocient des conventions collectives dans chaque secteur d'activité, y compris les transports. Les résultats concernent aussi bien les conditions de travail que le salaire ou encore la gestion de la paix sociale.

2.3.2. Réglementation du travail applicable au transport routier professionnel de marchandises

Le cadre réglementaire

Il s'agit ici de mentionner les textes et règlements spécifiques au secteur du TRM venant compléter le cadre légal général du travail au Luxembourg.

La réglementation du travail applicable dans le secteur du TRM au Luxembourg respecte les règlements européens et notamment :

- règlement social 561/2006/CE du 15 mars 2006,
- le règlement CEE N°3821/85 du 20 décembre 1985,
- la directive 2002/15/CE du 11 mars 2002 relative aux temps de conduite et de travail et aux caractéristiques des chronotachygraphes.

Le code de la route et le règlement pour le transport des matières dangereuses (la directive 2008/68/CE du 24 septembre 2008) viennent compléter ce cadre réglementaire.

La convention collective de travail du secteur des transports et de la logistique en vigueur est la version Mémorial A 156 du 3 août 2010. Elle est disponible en annexe (Annexe 1). Actuellement, un avenant à la convention collective portant sur le transport routier de marchandises est déposé mais pas encore déclaré d'obligation générale.

Temps de travail

Par dérogation au temps de travail de droit commun, l'article 32.1 de la convention collective précise la notion d'amplitude de travail pour les conducteurs routiers. Celle-ci ne peut dépasser 12 heures par jour, les amplitudes consécutives ne pouvant dépasser le nombre de 6. La durée de l'amplitude peut être augmentée à 15 heures au plus trois fois par semaine, à condition que du temps de repos prévu dans la semaine soit accordé en compensation.

Le temps de travail hebdomadaire des conducteurs de véhicules, dont la PTAC dépasse 3,5 tonnes, est limité à 48 heures calculé sur une période de 4 mois, sans que la durée de travail hebdomadaire prise isolément ne puisse excéder 60 heures.

Les temps de repos et les temps de disponibilité tels que définis dans l'article 20 de la convention collective sont exclus du calcul du temps de travail.

Rappel des principales règles en matière de réglementation du travail découlant de l'application du règlement européen 561/2006/CE

Le temps de conduite

Le temps de conduite journalière ne peut excéder 9 heures. Il peut être porté à 10 heures deux fois par semaine. Le temps de conduite hebdomadaire ne peut excéder 56 heures. Le temps de conduite sur deux semaines consécutives ne peut excéder 90 heures.

Les interruptions

Le conducteur doit respecter une pause de 45 minutes après 4h30 de conduite. Elle peut être remplacée sur une période de conduite de 4h30, par une pause de 15 mn au minimum suivie d'une pause de 30 mn.

Le temps de travail

Le temps de travail ne se limite pas aux heures de conduite car sont intégrées par exemple les opérations de chargement/déchargement, les obligations administratives. Toutefois ces opérations ne peuvent être considérées comme des interruptions de temps de conduite, et doivent être enregistrées sur le chronotachygraphe.

Le temps de repos

Le temps de repos correspond à une période où le conducteur est libre de ses occupations. Il ne peut y avoir de période de repos que lorsque le véhicule est à l'arrêt, y compris en cas de double équipage.

Ce temps de repos est de 11 heures consécutives. Il peut toutefois être scindé en deux périodes, l'une de 9 h de repos consécutives dite « repos journalier normal », l'autre de 3 heures de repos complémentaires, dite « repos journalier réduit ».

Lorsqu'il y a deux conducteurs, le repos journalier est de 9 heures par période de 30 heures au lieu de 24 heures en solo.

Sous certaines conditions, le repos journalier peut être pris lors de l'accompagnement du véhicule sur les ferries ou sur les trains.

Le repos hebdomadaire

Le temps de repos hebdomadaire normal (RHN) est de 45 heures consécutives, le repos hebdomadaire réduit (RHR) est de 24 heures. Il est possible, sur deux semaines consécutives de combiner les deux RHR. Cependant, le temps de repos hebdomadaire devra être compensé dans les trois semaines suivant la semaine en question.

La rémunération des conducteurs luxembourgeois

Rémunération des heures de travail

Le calcul s'établit sur la base de 173h/mois et prend en compte les barèmes minima de salaires bruts prévus par la convention collective, supérieurs aux dispositions générales (voir 2.3.1), soit, à compter du 01/10/2012, pour un chauffeur titulaire d'un permis européen, 2 215,81 €.

L'ancienneté des conducteurs est prise en compte dans le calcul des salaires, suivant une grille contenue dans la convention collective. Il s'agit de l'ancienneté dans l'entreprise.

Salaires conventionnels conducteurs routiers, catégorie V

	Salaires CC Août 2010	Salaires mensuels bruts Actualisés octobre 2013	Taux horaire brut Actualisés octobre 2013
Echelon zéro	2 019,31 €	2 215,81 €	12,81 €
les 6 premiers mois	2 118,64 €	2 281,49 €	13,19 €
après 6 mois	2 121,93 €	2 383,02 €	13,77 €
2e et 3e années	2 121,93 €	2 383,02 €	13,77 €
4e, 5e, 6e années	2 306,76 €	2 484,06 €	14,36 €
7e, 8e, 9e années	2 401,21 €	2 585,77 €	14,95 €
10e, 11e, 12e années	2 495,09 €	2 686,87 €	15,53 €
13e, 14e, 15e années	2 570,82 €	2 768,42 €	16,00 €
16e, 17e, 18e années	2 645,33 €	2 848,65 €	16,47 €
19e, 20e, 21e années	2 721,76 €	2 930,96 €	16,94 €
22e, 23e, 24e années	2 797,15 €	3 012,14 €	17,41 €
25 années et plus	2 872,45 €	3 093,24 €	17,88 €

La rémunération des heures travaillées

La rémunération des conducteurs est le résultat de l'application de la loi luxembourgeoise en matière de salaires minimum, du respect de la convention collective transport et potentiellement, d'accords entre le salarié et son employeur.

Les heures travaillées le dimanche sont majorées de 70 %.

Les heures travaillées pendant les jours fériés sont payées le double.

Les heures supplémentaires sont majorées de 40 %.

Enfin, les heures de nuit (22h00 - 6h00) sont payées 15 % de plus que les heures de jour. Ces 15 % sont cumulables avec les autres majorations.

Le calcul des heures supplémentaires

Sont considérées comme heures supplémentaires les heures ayant dépassé l'amplitude de travail (équivalent du temps de service français) et celles comprises dans l'amplitude de travail mais n'ayant pas été récupérées dans le délai de 4 mois prévu par la convention collective. En d'autres termes, les heures travaillées dépassant les 173 heures mensuelles sur une période de 4 mois sont considérées comme des heures supplémentaires.

Ces heures peuvent être compensées en temps, suivant un rapport de 1h30 pour 1h00, ou bien payées sur la base d'une majoration de 40 %.

Il existe aussi, depuis 2009, la possibilité d'utiliser un Compte Epargne Temps, toutefois ce dispositif est, à ce jour, très peu utilisé par les entreprises du TRM.

2.3.3. Les cotisations sociales au Luxembourg

Les cotisations sociales financent les risques maladie, maternité, pensions (invalidité, vieillesse, survivants), dépendance, accidents du travail et maladies professionnelles.

L'assurance chômage, gérée par le Fonds pour l'emploi, est financée par des impôts de solidarité et par une contribution budgétaire annuelle de l'Etat. Les prestations familiales sont prises en charge par l'Etat pour le secteur privé (1,70 % pour le secteur public).

Depuis le 1^{er} janvier 2009, tout employeur doit être affilié à la Mutualité Des Employeurs (MDE). Les taux de cotisations varient entre 0,42 % et 2,64 %, en fonction de la classe de risque établie par la MDE sur la base des absences enregistrées dans les sociétés au cours des années précédentes. Pour les conducteurs, le taux de cette cotisation est de 2,64 %.

Les cotisations sociales peuvent légèrement varier selon la catégorie socioprofessionnelle du salarié en raison des cotisations facultatives (« volontaires ») que les employeurs choisissent de cotiser pour améliorer les retraites des salariés ou pour une meilleure couverture médicale. Ce cas de figure est pourtant rare dans le TRM.

Le tableau suivant, préparé par le centre des liaisons européennes et internationales de la sécurité sociale (CLEISS)¹², résume les taux des cotisations applicables pour un conducteur routier de catégorie V.

Taux de cotisations patronales et salariales au 1^{er} janvier 2013

Nature de la cotisation	Employé	Employeur	Plafond mensuel de l'assiette*
Maladie –maternité			
- prestations en nature	2,80%	2,80%	9 370,94 €
- prestations en espèces	0,25%	0,25%	9 370,94 €
Mutualité (MDE)	-	2,64%	9 370,94 €
Vieillesse, Invalidité, Survivants	8%	8%	9 370,94 €
Dépendance	1,40%	-	Totalité du salaire
Assurance accident	-	1,10%	9 370,94 €
Santé au travail	-	0,11%	Totalité du salaire

*le plafond mensuel de cotisation ne peut, en principe, pas être supérieur à cinq fois le salaire social minimum pour les salariés âgés de 18 ans et plus non qualifiés.

Source : Cleiss

Assiette de cotisation

L'assiette de cotisation ne peut pas être inférieure au salaire social minimum (SSM) mensuel qui est de 1 874,19 € (2013) pour les salariés âgés de 18 ans et plus non qualifiés, ou, le cas échéant,

¹² Le site Internet du CLEISS est consultable à l'adresse suivante : <http://www.ccss.lu>

au salaire minimum applicable aux salariés adolescents (15-17 ans). Le salaire social minimum applicable est majoré de 20 % pour un salarié qualifié, et diminué de 20 % à 25 % dans le cas d'un salarié adolescent. En cas d'activité à temps partiel, le plafond mensuel de l'assiette des cotisations est réduit proportionnellement en fonction de la durée du travail par rapport à une occupation normale de 173 heures par mois.

Le paiement des heures supplémentaires (mais pas la majoration de 40 %) entre dans le calcul des cotisations d'assurance maladie (prestations en nature), de la mutualité et de la dépendance.

La majoration de des heures supplémentaires n'est pas soumise aux charges sociales.

Le calcul de la cotisation de dépendance se fait après un abattement équivalent à 25 % du salaire social minimum sur l'assiette de la cotisation.

Recouvrement

Le Centre Commun de la Sécurité Sociale (CCSS) calcule le montant mensuel total des cotisations sur la base des salaires mensuels bruts déclarés par l'employeur par le biais des listes de salaires. Le CCSS envoie ensuite un extrait de compte avant le 15^{ème} jour de chaque mois à l'employeur, sur lequel est indiqué le montant total des cotisations sociales à verser (cotisations patronales et salariales).

L'employeur doit régler le solde indiqué sur la facture sous 10 jours à compter de la date d'émission de l'extrait de compte-cotisations du CCSS.

2.3.4. Frais de déplacement (frais de route)

Les conducteurs et convoyeurs qui se trouvent en déplacement continu pendant au moins 6 heures en dehors de leur domicile, du siège de l'entreprise ou du lieu fixé dans le contrat de travail, ont droit à une indemnité de repas de :

- 3,47 € lorsque le déplacement a lieu à l'intérieur du pays,
- 7,93 € lorsque le déplacement a lieu à l'étranger.

Sur une période de 24 heures, une deuxième indemnité pour repas est accordée lorsque le conducteur ou le convoyeur s'est trouvé en déplacement continu en dehors de son domicile ou de son lieu de travail pendant 10 heures au moins.

Par déplacement à l'étranger, on entend le déplacement dans un périmètre qui dépasse de 25 km la limite frontalière. Sauf situation spéciale (par exemple en cas d'accident), aucune indemnité de

repas n'est due lorsque le conducteur ou le convoyeur a la possibilité de rentrer à domicile pour y prendre son repas.

Lorsque le conducteur ou le convoyeur se trouve en déplacement entre minuit et 5h00, il est accordé une indemnité de décoller sans frais, y compris petit-déjeuner, de :

- 1,49 € à l'intérieur du pays,

- 4,71 € à l'étranger.

Pour un déplacement à l'étranger dépassant 24 heures, le conducteur bénéficie d'une indemnité supplémentaire de 2,48 € par jour.

L'indemnité totale de déplacement pour un conducteur routier qui passe plus de 24 heures à l'étranger est de 23,05 € (7,79 € + 7,93 € + 4,71 € + 2,48 €).

2.4. Contrôles

2.4.1. Modalités de réalisation des contrôles spécifiques au TRM et amendes

Les contrôles

En 2000, l'administration des douanes a vu ses compétences élargies. En plus de ses attributions historiques sur les accises et le contrôle des flux import/export de marchandises, elle a aujourd'hui un rôle central dans le dispositif de contrôle du TRM. Elle intervient en amont même de la création de la société de transport. Ses inspecteurs vérifient, sur le terrain, que les conditions nécessaires à l'obtention de l'autorisation d'établissement sont bien réunies. Ces conditions sont ensuite vérifiées tous les trois ans au moment du renouvellement des licences intra-communautaires par le département transport du ministère.

Des agents détachés des douanes auprès de l'Inspection du travail et des mines (ITM) veillent à l'application du droit et des conventions collectives au sein des entreprises.

Les contrôles techniques routiers sont organisés conjointement par la SNCT et l'Administration des douanes et accises. Les inspecteurs SNCT interviennent dans ces contrôles pour tout ce qui concerne le volet "inspection technique". Les agents des douanes, pourvus des prérogatives légales, interviennent soit pour verbaliser les chauffeurs par le biais d'avertissements taxés, soit pour immobiliser les véhicules qui présentent des défauts trop importantes pour continuer leur route. Une station de contrôle technique mobile permet des contrôles approfondis sur la route.

Depuis 2011, les douanes ont la possibilité de recouvrer les amendes sur la route. Enfin, elles s'assurent que les transporteurs routiers n'utilisent pas de fioul domestique à la place du gazole.

L'administration des douanes et accises représente aussi le Luxembourg dans l'Euro Control Group.

La police intervient lors des contrôles routiers et veille au respect du code de la route.

Les amendes

Un catalogue des amendes (voir Annexe 2) détaille les infractions et précise le montant des amendes à payer. Il se scinde en trois parties :

- Le catalogue des amendes générales (01/09/2007) recense les infractions relevant des autorisations d'exercice et des conditions d'exercice (licences, dépassement des PTAC, des temps de conduite etc.). Les amendes maximum perçues sont de 2 500 € et sont doublées en cas de fraude.
- Le catalogue des amendes contrôle technique (01/09/2006 – mis à jour le 23/11/2011) s'attache aux caractéristiques techniques du véhicule, à son état d'entretien et aux éléments de sécurité. Les amendes maximum perçues sont de 3 000 €, doublées en cas de fraude.
- Enfin, le catalogue ADR (07/05/2007) s'attache, comme son nom l'indique, au respect du règlement ADR (matières dangereuses). Les amendes les plus élevées sont de 2 500 €.

Le permis à points a été introduit au Luxembourg en 2002 et reprend les modalités du permis à points français.

Implication des poids lourds dans les accidents routiers

Année	Accidents mortels avec PL impliqué	Total des accidents mortels	Accidents avec blessés et PL impliqué	Total des accidents avec blessés
2001	6	65	58	709
2002	8	52	53	719
2003	8	48	36	672
2004	6	48	41	668
2005	3	42	44	735
2006	7	41	47	764
2007	5	42	69	912
2008	2	34	58	893
2009	2	44	43	825
2010	8	29	55	847
2011	3	30	52	932
2012	3	34	49	985

Source : MDDI

Le nombre d'accidents mortels ou ayant entraîné des blessés est de 1 019 pour l'ensemble du Luxembourg.

En 2012, des poids lourds ont été impliqués dans 8,8 % des accidents mortels et 5 % des accidents ayant entraîné des blessés. Au total, des PL ont été impliqués dans 5,1 % des accidents.

Le nombre d'accidents mortels a été divisé par deux entre 2001 et 2012. Ceux ayant impliqué un PL ont suivi la même tendance. Le nombre total d'accidents avec blessés augmente (19 % sur les quatre dernières années), toutefois la part relative des PL baisse.

Ces résultats ont été obtenus sans qu'aucune action spécifique aux poids lourds n'ait été engagée, en dehors des actions de formation initiale et continue découlant de la directive 2003/59/CE qui comporte plusieurs éléments ayant trait à la sécurité routière.

Ces résultats ramenés à l'échelle de la France équivaldraient à environ 4 000 tués sur un an.

3. Etude des coûts d'exploitation d'un PL 40 tonnes du TRM luxembourgeois à l'international

3.1. Méthode et périmètre de l'enquête auprès d'entreprises du TRM luxembourgeois

Cinq entretiens, réalisés en face à face, ont été conduits avec des dirigeants d'entreprises de transport luxembourgeoises. Ces enquêtes avaient pour objectif de préciser et de valider les informations recueillies au cours des phases de recherche et de documentation précédentes. Un questionnaire reprenant les principaux éléments des coûts d'exploitation d'un véhicule de 40 T a servi de support aux entretiens.

Les résultats de ces entretiens n'ont pas, compte tenu de leur nombre, de valeur statistique mais viennent apporter un éclairage « terrain », permettant une meilleure compréhension de la réalité du transport routier international luxembourgeois et des conditions d'exploitation d'un 40 tonnes à l'international.

Entreprise	Nombre de salariés	Nombre de conducteurs	Taille de la flotte
E1	480	375	335
E2	190	139	126
E3	56	49	52
E4	95	80	70
E5	145	82	67

3.2. Conditions d'exploitation des entreprises de TRM

La notion de transport international est quelque peu faussée par la taille du pays. En effet, beaucoup d'entreprises de transport luxembourgeoises ont une activité internationale par définition mais se limitent en fait à la grande région (Sarre/Lor/Lux), celle-ci s'apparentant plus à du transport régional avec des trajets qui dépassent rarement les 300-400 km. Pour faciliter la comparaison avec d'autres pavillons européens, le choix d'entreprises a été fait sur des transporteurs ayant une activité pouvant être qualifiée de longue distance.

Certaines entreprises ont une autre activité principale (de logistique en général) nécessitant du transport. Dans ce cas, le transport est souvent filialisé et travaille majoritairement pour le groupe.

Il ne s'agit pas néanmoins de « pur » transport pour compte propre car d'autres clients viennent compléter l'activité de la filiale transport.

Le kilométrage moyen annuel effectué par les entreprises ayant une importante activité internationale est de l'ordre de 127 000 km par véhicule et de 120 750 km par conducteur.

Les véhicules sont la plupart du temps affectés aux conducteurs. Il arrive que des chauffeurs retraités ou que des employés détenteurs d'un permis PL assurent des remplacements pendant les périodes d'indisponibilité des titulaires. Le ratio conducteur/tracteur est de 1,052.

Carburant

La consommation moyenne de carburant est de 32 à 33 litres au 100 km pour des véhicules Euro 5 affectés au grand international et de 29 à 30 litres pour les Euro 6. Ceci est en ligne avec les résultats obtenus dans les pays limitrophes lors des précédentes études du CNR.

La fiscalité sur les carburants au Luxembourg, constitue un avantage concurrentiel certain pour les transporteurs luxembourgeois évalué par nos soins à près de 3 000 € par an et par véhicule. Cette estimation prend en compte la récupération partielle de la TICPE par les transporteurs en France.

Maintenance & Entretien

En matière de maintenance, les pratiques sont comparables à ce qui est constaté dans d'autres pays. Les grandes entreprises ont en effet recours soit à des ateliers intégrés, soit à des prestataires externes avec ou sans contrats. Cette information semble être une donnée sensible et nous avons dû, dans certains cas, reconstituer ces coûts. Les données constatées ou recalculées fluctuent entre 6 350 €/an et 12 000 €/an avec un avantage pour les ateliers intégrés. En effet, une fourchette de 9 000 € à 9 500 € pour ce poste de coût paraît plus réaliste pour la globalité du pavillon luxembourgeois. Ce coût relativement important s'explique en grande partie par le coût de la main d'œuvre élevé dans le pays.

Pneumatiques

Les entreprises interrogées achètent des pneus neufs et ont également recours au rechapage. Leur durée d'utilisation varie de 150 000 km pour un pneu de traction neuf à 220 000/250 000 km pour un pneu arrière de remorque rechapé.

Les coûts constatés sont compris dans une fourchette allant de 0,021 €/km à 0,04 €/km. Le coût annuel moyen constaté pour un ensemble de 40 tonnes est compris entre 2 730 € et 5 040 €.

Acquisition des véhicules

Le leasing (crédit-bail), l'autofinancement puis le prêt bancaire sont, dans l'ordre, les modes de financement utilisés par les entreprises contactées. Le contrat de leasing type est un contrat de 60 mois avec un taux fixe de 2,25 % et des mensualités de l'ordre de 1 300 € pour l'achat d'un tracteur (420-450 cv) d'une valeur de 75 K€, médiane des prix relevés lors des entretiens. La valeur résiduelle constatée est de près de 10 % du prix d'achat, soit 7 500 € au bout de 7 ans de conservation. Le prix d'acquisition d'une semi-remorque (type tautliner) varie de 25 K€ à 35K€ selon les modèles et marques.

La durée de conservation moyenne des tracteurs est de 7 ans, celle des semis, de 9 à 10 ans.

Péages

Il n'y a pas de péage sur les routes et autoroutes luxembourgeoises pour les voitures particulières. Les transporteurs doivent néanmoins s'acquitter du montant de l'Eurovignette pour tous les véhicules dont le PTAC est supérieure à 12 tonnes.

Le montant de l'Eurovignette dernière dépend de la norme d'émission (Euro) et du nombre d'essieux. Ainsi, un ensemble Euro V de quatre essieux et plus devra payer une taxe autoroutière de 1 250 €/an.

De nombreux échanges ont lieu entre le Luxembourg et les pays frontaliers, les transporteurs internationaux luxembourgeois supportent donc la LKW-Maut et les péages autoroutiers en France.

Le coût annuel par véhicule dépend évidemment des pays traversés et du pourcentage de kilomètres effectués à l'international. Les chiffres relevés lors de l'enquête varient de 4 000 € à 9 700 € par an pour un véhicule affecté 100 % à l'international et effectuant 127 000 km/an, avec une concentration vers le haut de la fourchette.

Assurances

Les primes pour assurer un ensemble tracteur + semi-remorque au tiers payant évoluent dans une fourchette comprise entre 1 250 € et 2 000 € par an. La prime annuelle « tous risques » s'établit à près de 2 000 € supplémentaires, soit au total un coût d'assurance annuel compris entre 3 250 € et 4 000 €/an. L'assurance « marchandises transportées » ressort à 250 € par an et par véhicule.

Taxe sur les véhicules automoteurs

Cette taxe dépend, comme nous l'avons abordé dans le chapitre sur la fiscalité, du PTAC du véhicule, du nombre d'essieux et de la nature de la suspension. Pour un ensemble, elle s'élève à 710 €/an.

Coûts de structure

Nous n'avons pu obtenir de chiffres précis sur ce point, les entreprises ayant des activités multiples et pas nécessairement de comptabilité analytique permettant d'isoler ce coût.

3.3. Observation des coûts du personnel de conduite

3.3.1. Rappel de la formation des coûts du personnel de conduite

La rémunération des conducteurs

Ce point est développé dans le chapitre précédent. La rémunération des conducteurs est encadrée par le code du travail et par la convention collective transport. Aucune entreprise visitée, ni conducteur interrogé n'a indiqué un salaire différent de celui qui est prévu dans la convention.

Pour rappel, le calcul s'établit sur la base de 173h/mois et prend en compte les barèmes minimaux de salaires bruts (voir 2.3.1), soit 2 215,81 € brut par mois.

L'ancienneté des conducteurs est prise en compte dans le calcul des salaires, suivant une grille contenue dans la convention collective. Il s'agit de l'ancienneté dans l'entreprise, et non pas dans le métier comme ça peut être le cas dans d'autres pays. Pour le calcul du profil type, une ancienneté de 4 à 5 ans sera prise en compte, donnant lieu à un salaire brut mensuel de 2 484,06 €/mois et un taux horaire de 14,36€/heure qui sera donc majoré de 40 % pour les heures supplémentaires au-delà des 173h/mois.

Les frais de déplacement pour un conducteur à l'international sont détaillés dans le chapitre 2.

Enfin, certaines primes dont la nature et la décision de versement dépendent de la responsabilité du transporteur, ont été observées. Il s'agit notamment de primes de productivité, pouvant atteindre jusqu'à 5 % du salaire brut. Ce cas reste pourtant exceptionnel.

Le taux de cotisations sociales à la charge de l'employeur monte à 14,90 % du salaire brut et celui à la charge des conducteurs est de 12,45 %.

3.3.2. Description du profil type d'un conducteur à l'international

Le profil type présenté ci-dessous résume les données recueillies lors des entretiens en entreprises et avec les conducteurs.

Une quinzaine d'interviews menées sur le terrain avec des conducteurs luxembourgeois n'indiquent pas de décalages significatifs avec les résultats obtenus lors des entretiens dans les entreprises. Les conducteurs interrogés ne constituent pas un échantillon représentatif, au sens statistique du terme, de la population des conducteurs luxembourgeois. Toutefois, le salaire annoncé par ces conducteurs se rapproche de 2 400 € nets par mois (soit près de 2 700 € bruts) hors frais de déplacements, mais incluant les heures supplémentaires. Ces informations sont compatibles avec les grilles de rémunération et correspondent à une ancienneté de 2 à 3 ans. Le

temps de conduite ressort quant à lui à près de 39 heures par semaine, légèrement inférieur aux données entreprises (40 heures par semaine).

Profil Type Conducteur	
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none"> - Conducteur international mais son activité se limite en général aux pays limitrophes - Près de 2 nuitées par semaine - Retour à la base systématique pour le week-end - Le salaire de base est défini par la convention collective très respectée dans le secteur - Ancienneté de 5 ans - Rémunération mensualisée sur une base de 173 heures "normales" et 37 heures supplémentaires - Productivité : près de 39,5 heures de conduite par semaine sur 44 semaines - Congés payés annuels pris en totalité
Kilométrage annuel réalisé	120 750 km
Nombre de jours de travail par an	220 jours
Nombre de semaines d'activité par an	44 semaines
Nombre d'heures de conduite par an	1 738 heures
Coût annuel pour l'employeur en €	47 006,00 €
Coût horaire de conduite en €	27,05 €
Coût kilométrique en €	0,39 €

3.3.3. Reconstitution du coût d'un conducteur sur base des observations effectuées

Recomposition du coût d'un conducteur					
Nombre d'heures de travail (temps de service) mensuel : 210 heures					
dont heures supplémentaires : 37 heures					
EMPLOYEUR				SALARIE	
Salaire Brut (pour 210 heures de temps d'amplitude)	taux horaire	nombre d'unités	total	Salaire Brut Total	3 227,90 €
Nombre d'heures de travail "normales"	14,36 €	173	2 484,06 €		
Heures supplémentaires	14,36 €	37	531,32 €		
Majoration des heures supplémentaires	5,74 €	37	212,53 €		
Rémunération brute totale			3 227,90 €	Rémunération brute totale	3 227,90 €
Cotisations sociales			399,03 €	Cotisations sociales	289,37 €
Maladie-Maternité prestation en nature			84,43 €	Maladie-Maternité prestation en nature	84,43 €
Maladie-Maternité prestation en espèces			6,21 €	Maladie-Maternité prestation en espèces	6,21 €
Mutualité			79,61 €	Mutualité	0,00 €
Pension-Vieillesse-Invalidité			198,72 €	Pension-Vieillesse-Invalidité	198,72 €
Accident du travail			27,32 €	Accident du travail	0,00 €
Santé au travail			2,73 €	Santé au travail	0,00 €
				Net imposable	2 044,57 €
				Arrondissement au multiple inférieur de 5 €	2 040,00 €
				Retenu d'impôt sur le revenu mensuel	145,90 €
				Cotisation dépendance (après abattement de 468,54€)	35,66 €
Salaire brut chargé			3 626,93 €	Salaire net après impôt	2 756,98 €
Indemnités de déplacement			386,87 €	Indemnités de déplacement	386,87 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant 11 mois			4 013,80 €	Salaire net disponible pendant 11 mois	3 143,85 €
Coût du conducteur pendant un mois de congés payés			2 854,18 €	Salaire net disponible pendant un mois de congés payés	2 035,45 €
Coût total annuel d'un conducteur			47 006,00 €	Revenu annuel net après impôt d'un conducteur	36 617,84 €

4. Annexes

Les annexes suivantes sont disponibles sur notre site internet pour téléchargement.

Annexe 1 : Convention collective du travail pour le secteur des transports et de la logistique

Annexe 2 : Extraits du catalogue des amendes

Annexe 3 : Extraits des barèmes de l'impôt sur le revenu et de retenue mensuelle sur les salaires

5. Bibliographie

- « REGARDS » N° 18 Septembre 2001 sur le transport routier de marchandises par route. Publication statistique du STATEC¹³, Auteur Frank Hansen,
- Papier stratégique « Route 2020.lu » de l'Administration des ponts et chaussées,
- Rapport d'activité 2012 du Ministère du développement durable et des infrastructures – Département des transports,
- « Le Luxembourg en chiffres, 2012 », publication du STATEC,
- MEMORIAL (journal officiel du Grand-duché de Luxembourg), Recueil de législation.
- Coordonnées des principaux sites internet consultés :
 - www.mt.public.lu, (Ministère des transports),
 - www.statec.lu, (Institut national de la statistique et des études économiques),
 - www.clc.lu, (Confédération luxembourgeoise du commerce),

¹³ Le STATEC est l'Institut national de la statistique et des études économiques

- www.route2020.lu, (Site relatif au projet stratégique de la Grande Région),
- www.impotsdirects.public.lu, (Administration des contributions directes),
- www.do.etat.lu, (Administration des douanes et accises),
- www.snca.lu, (Société nationale de circulation automobile),
- www.ccss.lu, (Centre commun de la sécurité sociale),