



Le TRM aux Pays-Bas

L'essentiel de l'étude CNR – Laurent Guihéry

Le troisième pavillon européen en transport routier de marchandises international est ... celui des Pays-Bas ! Ses entreprises, majoritairement tournées vers l'international, ont développé un modèle économique surprenant, certes alimenté par le plus grand port maritime européen, mais étonnamment résistant à l'ouverture internationale du marché de TRM malgré ses coûts élevés. Ceux-ci sont probablement compensés par une forte productivité, même si elle n'est pas toujours bien révélée.

Le TRM aux Pays-Bas mérite donc qu'on l'observe de près. C'est ce qu'est parti faire Laurent Guihéry, enseignant-chercheur au Laboratoire d'Economie des Transports, en collaboration avec le CNR. Le présent document propose un relevé des enseignements principaux en 4 pages. L'étude complète de 46 pages est téléchargeable sur le site internet du CNR : www.cnr.fr rubrique Les fondamentaux/Europe Pays-Bas.

Cadrement économique

L'économie hollandaise est florissante. En 2006, le PIB a progressé de presque 3% et les investissements de 4,5%, les finances publiques sont excédentaires, de 0,5%, et le chômage ne pèse que 5,4% de la population active. Si craintes il y a, elles vont donc plutôt vers une possible surchauffe de l'économie. Le rapide recul du chômage depuis plusieurs années conduit notamment à envisager une hausse du temps de travail.

Le principal moteur de l'économie hollandaise est l'exportation. Cette activité particulièrement dynamique a progressé de 7,5% en 2006. 45% des exportations néerlandaises sont en fait des réexportations, qui progressent encore plus vite : +12,25% en 2006. Les hollandais sont les champions du commerce international. Ils hébergent souvent les bases européennes des firmes mondiales de nouvelles technologies (les EDC european distribution centers). Ce peuple d'explorateurs et de marchands a bâti, avec Rotterdam, le plus grand port de commerce d'Europe, véritable "porte d'entrée" du fret sur le continent. Ce port a traité en 2005 9,2 millions de conteneurs. C'est 4 fois le Havre et 10 fois Marseille, les deux premiers ports de conteneurs en France. En 2005, ceux-ci régresaient sur cette activité alors que Rotterdam progressait de 12%. Cette activité est évidemment une manne pour les transports terrestres hollandais, dont le TRM au premier chef.

Les transports de marchandises

Comme partout ailleurs en Europe, le mode routier domine les échanges terrestres de fret : 82% des flux en national. Toutefois, le transport fluvial occupe à ses côtés une place majeure, notamment pour les exportations (61% des tonnages exportés par voie terrestre). Le transport ferroviaire de fret est de moindre importance. Il est en cours de refondation avec la reprise des activités fret des chemins de fer néerlandais NS, par le puissant acteur allemand du fret ferroviaire européen Railion.

Les trafics de fret se concentrent naturellement autour de Rotterdam. Les axes majeurs partent vers l'Allemagne et le sud de l'Europe. Le fluvial, qui permet de desservir majoritairement la Belgique, offre certaines réserves de capacités. Mais il devrait apparaître ailleurs, sur le réseau routier, des goulots d'étranglement. Le TRM international croît en ce moment de 7% par an aux Pays-Bas et les pouvoirs publics prévoient une hausse du TRM de l'ordre de 20 à 30% d'ici à 2020.

Données de cadrage 2005				
	France	Pays-Bas	unité	
TRM réalisé par le pavillon national	205	84	milliards t.km	
dont national	177	32	milliards t.km	
dont international	28	52	milliards t.km	
t.km fer marchandises	41	5	milliards t.km	
t.km voies navigables	9	42	milliards t.km	
Entreprises secteur TRM	36 000	12 000		
Tracteurs et camions TRM	185 500	77 500	(plus de 3,5 T)	

LE TRM

Environ 12 000 entreprises de TRM œuvrent aux Pays-Bas. Ce compte d'autrui pèse 70% des tonnages transportés. Il est réalisé avec environ 77 500 véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC. 80% des entreprises de TRM seraient spécialisées dans l'international ! La profession réalise d'ailleurs plus de t.km à l'international qu'en national. Cette considération relative n'est pas due qu'à la taille du pays, puisqu'en absolu, le TRM international néerlandais pèse près du double de celui du pavillon français ! Le pavillon hollandais transporte 57% des exportations de son pays (par TRM), comme la France il y a 15 ans. Mais fait plus extraordinaire, le pavillon néerlandais est également majoritaire dans ses importations (52%). Le premier marché international est celui avec l'Allemagne. Il pèse 2,4 fois le second : celui avec la France. Les pavillons étrangers qui pénètrent le plus les marchés internationaux hollandais en tant que pavillon tiers sont les Belges, puis les Allemands, puis les Polonais. Les Français sont 16^{ème} et pèsent 1,1% du phénomène. Ces trois pays sont également les trois premiers caboteurs aux Pays-Bas. La France est 5^{ème} et emporte 2% du marché de cabotage.

Les entreprises de TRM aux Pays-Bas sont donc fortement tournées vers l'international et sont très dynamiques, au point d'éprouver des difficultés récurrentes à recruter des chauffeurs. Il manquerait 6 000 conducteurs aux Pays-Bas. Pour garder les meilleurs, les entreprises se livrent à une certaine surenchère salariale. Parallèlement, elles embauchent à l'étranger. Elles ont depuis longtemps recruté les conducteurs polonais disponibles. C'est difficile, car la Pologne en manque aussi, mais 2 à 3000 conducteurs polonais auraient tout de même préféré travailler sous le régime avantageux de la convention collective TRM hollandaise. Les plus récentes embauches extérieures se tournent vers la Turquie. Mais pour eux, il n'est pas certain qu'ils bénéficient tous des conditions d'emploi et de rémunération néerlandaises.

D'autres points d'inquiétudes concernent la rentabilité des entreprises de TRM qui chute depuis 20 ans et qui est passée en négatif depuis 1999. Ce phénomène s'amplifie au point que la rentabilité sectorielle en 2005 est de -3,4%. Comme en France, les transporteurs néerlandais déplorent une hausse des coûts de transport supérieure à la croissance du prix du fret. Cela est notamment dû à la hausse de la fiscalité supportée par les camions. Selon TLN, un poids lourd néerlandais paierait plus de 16 000 € par an de taxes (dont Eurovignette, hors péages kilométriques). Cela reste toutefois inférieur à la taxation d'un poids lourd français de profil international qui subit près de 22 000 € de taxes annuelles (TIPP + taxe à l'essieu + taxe professionnelle, hors péages, impôts, contributions sociales, etc.).

Mais aux Pays-Bas, la croissance, le dynamisme et l'optimisme prévalent sur les difficultés. Lorsque les nouveaux Etats membres sont entrés en UE, les transporteurs ont salué l'événement, espérant une accélération de la croissance, de nouveaux marchés et le renouvellement des viviers de chauffeurs.

Les coûts d'exploitation

Le cabinet NEA réalise des évaluations des coûts d'exploitation en TRM international. Le rapport complet CNR-Guihéry les propose à la lecture. Il conviendra certainement de les appréhender avec prudence. La première chose qui surprend dans leurs modélisations est la faible productivité généralement retenue. Cela ne concorde pas avec les résultats issus de l'étude de terrain menée pour le CNR. Secondement, certains concepts et certains points de méthodologie de NEA demeurent flous. Ils

ont décliné les demandes de coopération pour y voir plus clair. De façon prudente, il semble toutefois permis de retenir certains éléments de comparaison avec la France :

- Coûts de carburant et d'entretien-réparation de 5% inférieurs pour les entreprises de TRM néerlandaises.
- Coûts de véhicule un peu supérieurs.
- Assurances 50% plus chères.
- Coûts de structure très proches de ceux connus en France.

Le plus gros écart viendrait des coûts de personnels de conduite, supérieurs aux Pays-Bas, quelque soit la façon de les appréhender.

Les conditions d'emploi les coûts du personnel de conduite

La culture économique néerlandaise est très libérale : liberté, dynamisme, esprit d'entreprise, ouverture sur le monde, elle respecte les différences tout en offrant une forte cohésion. Cela se ressent dans les relations entre les trois piliers Etat-entreprises-salariés. Il faut connaître le "polder model" pour bien comprendre le fonctionnement des relations de travail. Ce modèle est fondé sur un dialogue social intense, des rapports sociaux consensuels et un Etat n'intervenant qu'en cas de nécessité. Les pouvoirs publics en Hollande ne connaissent pas autant de choses qu'en France sur les entreprises. Le dispositif statistique, par exemple, est moins étoffé et il est volontiers géré par des instituts mixtes, voire par des cabinets privés. L'Etat veille à ne pas faire surenchère législative ou réglementaire, partant du principe que les entreprises, plus réactives, trouveront toujours le contournement. En revanche, les syndicats sont au cœur de l'entreprise. Habiles négociateurs, ils sont puissants et pratiquent la co-organisation. Il y a peu de conflits.

La gestion du personnel de conduite aux Pays-Bas est largement encadrée par la convention collective dite de TLN, principale organisation professionnelle du secteur de TRM. Claire, précise, accessible, s'étendant sur 112 pages, elle est appliquée par la quasi totalité des entreprises de TRM. La pression actuelle sur le marché des conducteurs routiers renforce encore la nécessité pour les employeurs de la respecter.

Le taux horaire de la convention pour un conducteur routier effectuant de l'international va de 9€84 à l'embauche à 12€54 à partir de 6 années d'ancienneté (valeurs octobre 2006). En France, un conducteur équivalent se voyait proposé de 8€15 à 8€85 de l'heure. Les heures sont dites normales jusqu'à 40 heures par semaine, puis se voient attribuées une majoration de 30% au delà. Les heures effectuées le samedi rapportent 50% de plus et celles effectuées le dimanche sont doublées.

L'employé paye ses impôts en même temps que ses charges sociales. La partie charges pèse 31,70%, ce qui est largement comparable à la France. La partie impôt sur le revenu connaît des tranches marginales progressives, ce qui rend impossible l'affichage d'un taux unique. Un conducteur standard gagnant 44 000 € brut par an se verra imposé à hauteur d'environ 38% (taux complet charges + IR)

Les charges patronales subissent des plafonds et connaissent certaines exonérations. Leurs taux unitaires ne doivent donc pas être additionnés et le taux résultant pour un salaire de conducteur routier se situera entre 28 et 30%. C'est moins qu'en France où le taux pour un conducteur au profil international, allégé des réductions Fillon, avoisine les 36%.

Les frais de déplacements se montent à environ 7 € par jour en national, ce qui est bien plus faible qu'en France. En revanche, ils sont forts à l'international : 40 €/jour. Le système de défraiement à l'international est assez simple et attractif pour les conducteurs : toute heure passée à l'extérieur de l'entreprise sur un parcours international génère une indemnité de $40/24 = 1,67$ €/h. D'après les témoignages des entreprises rencontrées, certaines généraliseraient ce défraiement à l'ensemble des destinations de leurs conducteurs afin de les garder. Ce serait une des réponses à la forte pénurie de bons conducteurs, qu'ils opèrent en national ou en international. Naturellement, cette forme de « bonus », par sa nature, échappe à la fiscalité. Les montants ne sont pas anodins, un mois de pleine activité rapporterait alors plus de 800 € (nets) aux conducteurs.

Du côté du temps de travail, le nombre de journées utiles est proche de ce qui est connu en France. Sont donnés 28 jours de congés payés et 7 jours fériés. Si l'on prend en compte les congés maladies et autres absences exceptionnelles, on arrive à un profil standard de 213 jours de travail, quasiment comme en France. En revanche, le contenu est bien différent. Aux Pays-Bas, il ne semble pas y avoir d'hésitation quant aux référentiels : une journée de TRM « normale » fait 11 heures de travail et une semaine fait 55 heures. Hors "standards", les témoignages rapportent fréquemment des semaines de 60 heures. Arguant de cet état de fait, les Pays-Bas ont obtenus de la Commission européenne un délais supplémentaire jusqu'en mars 2010 (+5 ans) pour transposer la directive européenne 2002/15 (plafonnement du temps de travail d'un conducteur routier à 48h/semaine en moyenne).

Les heures rémunérées sont comme en France issues des enregistrements des chronotachygraphes. En revanche, il semblerait que soient privilégiées les positions conduites et repos, au détriment principalement du temps de disponibilité (ou "carré-barré"). Les témoignages rapportent une forte sensibilité des conducteurs à la compétitivité de leur entreprise sur le marché européen. Ils pratiqueraient en conséquence, avec leur employeur, une gestion pragmatique des temps.

Au bilan, les conducteurs néerlandais gagnent beaucoup plus que les français, près de 50%, et coûtent nettement plus cher à l'entreprise. Leur forte production comble en partie seulement l'écart. Le coût à l'heure de conduite demeure donc plus élevé que celui d'un conducteur français. De l'ordre de 8% si l'on compare les évaluations NEA à celles du CNR, résumées dans le tableau de synthèse figurant ci-après.

Coûts de personnel de conduite longue distance en 2006			
		France Enquête CNR, classe > 131 000 km/an	Pays-Bas standard NEA à l'international vers la France
Salaire brut (heures supp. incluses) + primes, rapporté au mois	€/mois	2 184	3 223
Charges patronales (aides Fillon déduites)	%	36	30
Indemnités de déplacement en moyenne par jour*	€/jour	40	40 - 7
Coût total annuel	€/an	44 218	55 132
Temps de travail hebdo. pour une semaine effectivement travaillée	h/sem	50	55
Nombre de semaines de travail effectif par an	sem/an	43	43
Temps de travail annuel	h/an	2 140	2 343
Temps de conduite annuel	h/an	1 667	1 917
Coût de l'heure de travail	€/h	20,7	23,5
Coût de l'heure de conduite	€/h	26,5	28,8
Base 100 France sur l'heure de conduite		100	108

* Pour les Pays-Bas, l'indemnité est de 40 € en international et 7 € en national. Le coût annuel retient 50% de chaque.

* Pour la France, il s'agit de l'indemnité moyenne avec 50% d'activité à l'international.

Un tel tableau de synthèse présente à la fois des valeurs de référence et des résultats statistiques.

Ces données ne peuvent donc pas être recoupées entre elles par des calculs simples.

A la lecture de ce type de tableau, il faut garder en tête que les temps de travail sont les éléments les moins précisément évalués. Les entretiens avec des transporteurs permettent de penser que les profils NEA sous-évaluent le temps de travail réel. Cependant, d'autres exemples beaucoup plus productifs entérinent le surcoût horaire des conducteurs, jusqu'à +12%. Mais ils permettent de faire rouler les véhicules jusqu'à 150 000 ou 180 000 km par an.

La réussite du pavillon hollandais à l'international oblige donc à formuler l'hypothèse qu'un volume important de travail et une flexibilité dans les horaires des conducteurs peuvent être des avantages compétitifs décisifs sur le marché de TRM européen.